Garde côtière canadienne | Canadian Coast Guard

Aides radio à la navigation maritime 2026

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

Sécurité d'abord, Service constant

Canada

Aides radio à la navigation maritime 2026
(Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique)

Also available in English:
Radio Aids to Marine Navigation 2026
(Atlantic, St. Lawrence, Great Lakes, Lake Winnipeg, Arctic and Pacific)

Publié sous l'autorité de :
Direction général des Opérations

Garde côtière canadienne
Ottawa ON K1A 0E6

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

Édition annuelle 2026

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, 2026.

Une version web est disponible ici :
https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-arnm/index-fra.html (français)
https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-arnm/index-eng.html (anglais)

Registre des modifications

Version n°	Date	Description	Initiales
1	27 février 2026	Corrections publiées dans NOTMAR 02/2026: Modifications à la section 2.1.1 et suppression de la section 2.5	QA

Table des matières

Partie 1 Avis au lecteur 1-1

1.1 Préavis 1-1
1.1.1 Protection des mammifères marins 1-1
1.1.2 Modifications apportées au législation relative à la zone de services de trafic maritime 1-1
1.2 Fréquences canadiennes de communications des services maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique 1-2
1.3 Informations générales sur les nomenclatures des centres de SCTM 1-7
1.4 Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex 1-8
1.5 Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) / Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) 1-9
1.6 Services de déglaçage 1-11
1.7 Adresses des bureaux régionaux 1-12
1.8 Bureaux régionaux d'émission d'avertissement de navigation (AVNAV) 1-13

Partie 2 Information sur les installations 2-1

2.1 Centre des Services de communications et de trafic maritimes 2-1
2.1.1 Halifax, Nouvelle-Écosse 2-1
2.1.2 Iqaluit, Nunavut 2-7
2.1.3 Labrador (Happy Valley-Goose Bay), Terre-Neuve-et-Labrador 2-13
2.1.4 Les Escoumins, Québec 2-18
2.1.5 Placentia, Terre-Neuve-et-Labrador 2-23
2.1.6 Port aux Basques, Terre-Neuve-et-Labrador 2-28
2.1.7 Prescott, Ontario 2-31
2.1.8 Prince Rupert, Colombie-Britannique 2-36
2.1.9 Québec, Québec 2-42
2.1.10 Sarnia, Ontario 2-45
2.1.11 Sydney, Nouvelle-Écosse 2-49
2.1.12 Victoria, Colombie-Britannique 2-53
2.2 Opération du canal et des écluses 2-64
2.3 Opération du canal, du port et des écluses 2-64
2.4 Exploitation des ponts 2-66

Partie 3 Services de trafic maritime 3-1

3.1 Responsabilités de la Garde côtière canadienne 3-1
3.2 Autorisation 3-1
3.3 Communications 3-2
3.3.1 Difficultés de communications 3-2
3.3.2 Défectuosité de l'équipement radio de communication du navire 3-2

3.4 Système hauturier 3-3
3.4.1 Descriptions des zones 3-3
3.5 Zone de trafic maritime local 3-8
3.5.1 Comptes rendus de zones de trafic maritime locales 3-8
3.5.2 Renseignements requis 3-8
3.5.3 Arrivée dans une zone 3-8
3.5.4 Procédures différentes 3-9
3.5.5 Changement dans les renseignements 3-10
3.5.6 Comptes rendus inhabituels 3-10
3.6 Comptes rendus additionnels 3-10
3.6.1 Accord du service coopératif de gestion du trafic maritime (CVTS) 3-10
3.6.2 Ouest du Canada - Turn Point – Secteur d'exploitation particulier (SEP) 3-12
3.6.3 Arctique de l'ouest - Procédures relatives aux avis de sécurité maritime sur le fleuve Mackenzie 3-13
3.7 Application aux zones 3-15
3.7.1 Système hauturier 3-15
3.8 Exigences du rapport d'information préalable à l'arrivée 3-16
3.8.1 Rapport STMC – Zone de trafic hauturier 3-16
3.8.2 ECAREG – Renseignements requis 3-17
3.8.3 NORDREG – Comptes rendus de zone 3-20
3.8.4 Notification préalable à l'arrivée (NPA) 3-24
3.8.5 Ouest du Canada - Notification d'arrivée (pour les navires se dirigeant vers un port américain) 3-24
3.9 Annexes des zones de services de trafic maritime 3-25
3.9.1 Baie de Fundy 3-25
3.9.2 Port d'Halifax et ses approches 3-30
3.9.3 Détroit de Northumberland 3-33
3.9.4 Baie Placentia 3-35
3.9.5 Port aux Basques 3-38
3.9.6 St. John's 3-40
3.9.7 Voie maritime du Saint-Laurent 3-42
3.9.8 Zone et secteurs de Sarnia 3-47
3.9.9 Zone du détroit de Belle Isle – Volontaire 3-54
3.9.10 Détroit de Canso et ses approches Est 3-56
3.9.11 Prince Rupert 3-59
3.9.12 Victoria 3-69

Partie 4 Généralités 4-1

4.1 Procédures 4-1
4.1.1 Procédures en radiotéléphonie 4-1
4.1.2 Communications de détresse en radiotéléphonie 4-5
4.1.3 Communications d'urgence 4-10
4.1.4 Communications de sécurité 4-11

4.1.5 Aides à la navigation 4-14
4.2 Systèmes 4-15
4.2.1 Le système mondial de détresse et de sécurité en mer au Canada (SMDSM) .. 4-15
4.2.2 Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments (LRIT) 4-23
4.2.3 Radiobalise de localisation des sinistres (RLS à 406 MHz) 4-27
4.2.4 Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation 4-27
4.2.5 Conseils aux capitaines de navires en détresse et alerte des autorités de recherche et de sauvetage 4-28
4.2.6 Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires 4-35
4.2.7 Amver - Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires 4-39
4.2.8 Notification préalable à l'arrivée (NPA) 4-45
4.2.9 Signalement d'un évènement au Bureau de la sécurité des transports (BST) ... 4-48
4.3 Services 4-50
4.3.1 Avertissement de navigation (AVNAV) 4-50
4.3.2 Les services NAVTEX 4-51
4.3.3 Service mondial d'avertissements de navigation (SMAN) 4-67
4.3.4 Service du téléphone cellulaire (*16) situations d'urgence maritime 4-72
4.3.5 Service de radiogoniométrie (VHF/DF) 4-72
4.3.6 Plan de voyage 4-73
4.3.7 La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne ... 4-74
4.3.8 Service de messages des services de communications et de trafic maritimes .. 4-75
4.3.9 Services de déglaçage et de routage dans les glaces 4-77
4.3.10 Service hydrographique du Canada (SHC) 4-78
4.3.11 Inspection des appareils radio 4-78
4.3.12 Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et les MMSI 4-83
4.3.13 Service téléphonique maritime 4-83

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

5.1 Contexte 5-1
5.2 Programme d'alertes météorologiques maritimes 5-1
5.3 Programme de prévisions maritimes et des glaces 5-3
5.3.1 Contrôle des prévisions 5-4
5.3.2 Zones de prévisions maritimes et de glace 5-4
5.3.3 Conditions actuelles 5-4
5.3.4 Réponse en situation d'urgence 5-4
5.3.5 Distribution des avertissements météorologiques et service des prévisions ... 5-4
5.4 Le programme d'observation volontaire des navires (OVN) 5-5
5.5 Programme de bouées 5-5

5.6 Officiers météorologiques portuaires (OMP) 5-6
5.6.1 Officiers météorologiques portuaires (OMP) par région.....5-6
5.7 NAVTEX 5-8
5.7.1 Abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX et les bulletins METAREA.5-11
5.7.2 Éléments de glace 5-13
5.8 Décodage du MAFOR.....5-15
5.9 Nord du Canada.....5-17
5.9.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes 5-17
5.9.2 Messages météorologiques et des glaces 5-18
5.9.3 Radio-Météo Canada.....5-18
5.9.4 Secteurs de prévisions maritimes 5-21
5.9.5 Service de prévisions maritimes aux zones METAREAs XVII et XVIII et à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV (baie d'Hudson et ses abords)...5-25
5.9.6 Zones bénéficiant de services de prévisions 5-27
5.9.7 Transmission des prévisions METAREAs.....5-29
5.10 Terre-Neuve-et-Labrador 5-31
5.10.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes 5-31
5.10.2 Programme régulier 5-31
5.10.3 Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes 5-31
5.10.4 Radio-Météo Canada.....5-33
5.10.5 Secteur de prévisions maritimes.....5-35
5.11 Région des Maritimes 5-36
5.11.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes 5-36
5.11.2 Programme régulier 5-36
5.11.3 Programme récréatif 5-37
5.11.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes 5-37
5.11.5 Centre canadien de prévision des ouragans.....5-37
5.11.6 Radio-Météo Canada.....5-37
5.11.7 Secteur de prévisions maritimes.....5-40
5.12 Région du Québec 5-41
5.12.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes 5-41
5.12.2 Programme régulier 5-41
5.12.3 Programme récréatif 5-41
5.12.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes 5-42
5.12.5 Radio-Météo Canada.....5-42
5.12.6 Secteurs de prévisions maritimes 5-44
5.13 Grands Lacs incluant le fleuve Saint-Laurent à Cornwall 5-45
5.13.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes 5-45
5.13.2 Programme régulier 5-45
5.13.3 Programme récréatif 5-46
5.13.4 Bouées.....5-46
5.13.5 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes 5-47

5.13.6 Radio-Météo Canada 5-47
5.13.7 Secteurs de prévisions maritimes 5-48
5.14 Côte du Pacifique 5-49
5.14.1 Programme des prévisions météorologiques maritimes 5-49
5.14.2 Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes 5-49
5.14.3 Radio-Météo Canada 5-50
5.14.4 Secteurs de prévisions maritimes 5-52
5.15 Service canadien des glaces (SCG) 5-53
5.15.1 Prévisions des glaces 5-53
5.15.2 Programme des glaces 5-54
5.15.3 Rapports ou observations des glaces 5-54
5.15.4 Cartes des glaces 5-54
5.15.5 Radio-Météo Canada 5-54
5.15.6 Service SCG aux zones de prévisions maritimes 5-55
5.15.7 Diffusion des cartes des glaces quotidiennes 5-55
5.15.8 Diffusion par facsimilé 5-55

Liste des tableaux

Tableau 1-1 – Services maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications MF/HF disponible aux centres SCTM 1-2
Tableau 1-2 - Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications VHF 1-4
Tableau 1-3 - Légende pour les nomenclatures des centres de SCTM 1-7
Tableau 1-4 a) Centre de SCTM - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex 1-8
Tableau 1-4 b) ECAREG Canada - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex 1-8
Tableau 1-4 c) NORDREG Canada - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex 1-8
Tableau 1-4 d) STM Secteur hauturier - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex 1-8
Tableau 1-4 e) NAVAREA XVII et XVIII - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex 1-9
Tableau 2-1 - SCTM Halifax/VCS - Communications navire/terre 2-2
Tableau 2-2 - SCTM Halifax/VCS - Diffusions 2-3
Tableau 2-3 - SCTM Iqaluit/VFF Communications navire/terre 2-7
Tableau 2-4 - SCTM Iqaluit/VFF - Diffusions 2-9
Tableau 2-5 - SCTM Labrador/VOK - Communications navire/terre 2-13
Tableau 2-6 - SCTM Labrador/VOK - Diffusions 2-14
Tableau 2-7 - SCTM Les Escoumins/VCF - Communications navire/terre 2-19
Tableau 2-8 - SCTM Les Escoumins/VCF - Diffusions 2-20
Tableau 2-9 - SCTM Placentia/VCP - Communications navire/terre 2-23
Tableau 2-10 - SCTM Placentia/VCP - Diffusions 2-24
Tableau 2-11 - SCTM Port aux Basques/VOJ - Communications navire/terre 2-28
Tableau 2-12 - SCTM Port aux Basques/VOJ - Diffusions 2-29
Tableau 2-13 - SCTM Prescott/VBR - Communications navire/terre 2-31
Tableau 2-14 - SCTM Prescott/VBR - Communications navire/terre desservant le lac Winnipeg .2-32
Tableau 2-15 - SCTM Prescott/VBR - Diffusions 2-32
Tableau 2-16 - SCTM Prescott/VBR – Diffusions du lac Winnipeg 2-35
Tableau 2-17 - SCTM Prince Rupert/VAJ - Communications navire/terre 2-36
Tableau 2-18 - SCTM Prince Rupert/VAJ - Diffusions 2-40
Tableau 2-19 - SCTM Québec/VCC - Communications navire/terre 2-43
Tableau 2-20 - SCTM Québec/VCC - Diffusions 2-44
Tableau 2-21 - SCTM Sarnia/VBE - Communications navire/terre 2-45
Tableau 2-22 - SCTM Sarnia/VBE - Diffusions des Grands Lacs 2-47
Tableau 2-23 - SCTM Sydney/VCO - Communications navire/terre 2-49
Tableau 2-24 - SCTM Sydney/VCO - Diffusions 2-51
Tableau 2-25 - SCTM Victoria/VAK - Communications navire/terre 2-54
Tableau 2-26 - SCTM Victoria/VAK – Diffusions 2-55
Tableau 2-27 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'Est de l'Arctique 2-64
Tableau 2-28 - Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal) 2-64
Tableau 2-29 - Côte du Pacifique 2-66

Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG : Indicatifs et renseignements requis 3-22
Tableau 3-2 - Secteurs et limites pour la baie de Fundy.....3-25
Tableau 3-3 - Identification et fréquences pour la baie de Fundy 3-25
Tableau 3-4 - Points d'appels pour la baie de Fundy.....3-25
Tableau 3-5 - Secteurs et limites pour le port d'Halifax et ses approches.....3-30
Tableau 3-6 - Identification et fréquences pour le port d'Halifax et ses approches 3-30
Tableau 3-7 - Points d'appel pour le port d'Halifax et ses approches 3-30
Tableau 3-8 - Secteur et limites pour le détroit de Northumberland.....3-33
Tableau 3-9 - Identification et fréquences pour le détroit de Northumberland.....3-33
Tableau 3-10 - Points d'appel pour le détroit de Northumberland.....3-33
Tableau 3-11 - Secteurs et limites pour la baie de Placentia 3-35
Tableau 3-12 - Identification et fréquences de la baie de Placentia.....3-35
Tableau 3-13 - Points d'appel pour la baie de Placentia.....3-35
Tableau 3-14 - Secteurs et limites pour Port aux Basques 3-38
Tableau 3-15 - Identification et fréquences pour Port aux Basques.....3-38
Tableau 3-16 - Points d'appel pour Port aux Basques.....3-38
Tableau 3-17 - Secteur et limites pour St. John's 3-40
Tableau 3-18 - Identification et fréquences pour St. John's 3-40
Tableau 3-19 - Points d'appel pour St. John's 3-40
Tableau 3-20 - Secteurs et limites pour la voie maritime du Saint-Laurent 3-42
Tableau 3-21 - Identification et fréquences pour la voie maritime du Saint-Laurent.....3-42
Tableau 3-22 - Points d'appel pour la voie maritime du Saint-Laurent.....3-42
Tableau 3-23 - Secteurs et limites pour zone et secteurs de Sarnia.....3-47
Tableau 3-24 - Identification et fréquences pour zone et secteurs de Sarnia.....3-47
Tableau 3-25 - Points d'appel pour zone et secteurs de Sarnia.....3-48
Tableau 3-26 - Exigence d'écoute en VHF pour les navires 3-51
Tableau 3-27 - Secteur et limites pour la zone du détroit de Belle Isle 3-54
Tableau 3-28 - Identification et fréquences pour la zone du détroit de Belle Isle 3-54
Tableau 3-29 - Points d'appel pour la zone du détroit de Belle Isle 3-54
Tableau 3-30 - Secteur et limites pour détroit de Canso et ses approches Est.....3-56
Tableau 3-31 - Identification et fréquences pour détroit de Canso et ses approches Est.....3-56
Tableau 3-32 - Points d'appel pour détroit de Canso et ses approches Est.....3-56
Tableau 3-33 - Secteurs et limites pour Prince Rupert – Nord.....3-59
Tableau 3-34 - Indicatifs et fréquences de Prince Rupert.....3-59
Tableau 3-35 - Points d'appel pour Prince Rupert - Nord 3-60
Tableau 3-36 - Secteurs et limites pour Prince Rupert - Sud.....3-66
Tableau 3-37 - Indicatifs et fréquences pour Prince Rupert.....3-66
Tableau 3-38 - Points d'appel pour Prince Rupert - Sud.....3-66
Tableau 3-39 - Secteurs et limites pour Victoria 3-69
Tableau 3-40 - Indicatifs et fréquences pour Victoria.....3-69
Tableau 3-41 - Points d'appel pour Victoria.....3-70

Tableau 4-1 - Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication sur une fréquence de travail avec une station particulière 4-1
Tableau 4-2 - Appel à faire lorsqu'un navire désire établir la communication avec n'importe quelle station à sa portée (ou dans une certaine région) 4-1
Tableau 4-3 - Exemple d'un message radio navire-côte....4-2
Tableau 4-4 - Expressions conventionnelles 4-2
Tableau 4-5 - Table de conversion des fuseaux horaires 4-4
Tableau 4-6 - Exemple d'appel de détresse/message 4-9
Tableau 4-7 - Quatre types de « zones océaniques » définit par le SMDSM 4-16
Tableau 4-8 - Exemple de rapport de plan de navigation et de départ....4-42
Tableau 4-9 - Exemple de rapport final d'arrivée 4-42
Tableau 4-10 - Exemple de rapport de position 4-43
Tableau 4-11 - Exemple de rapport de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de navigation et sur les autres changements ..4-43
Tableau 4-12 - La distribution des avertissements de navigation 4-50
Tableau 4-13 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible 4-52
Tableau 4-15 - Horaire de diffusions 4-68
Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques....5-2
Tableau 5-2 - Avertissements ou veilles localisés et avis météorologiques maritimes....5-2
Tableau 5-3 - Programme de prévisions maritimes 5-3
Tableau 5-4 - Heure / date 5-11
Tableau 5-5 - Prévisions maritimes fractionnées et références de sous-zones 5-11
Tableau 5-6 - Paramètres des prévisions....5-11
Tableau 5-7 - Éléments du vent 5-11
Tableau 5-8 - Embruns verglaçants....5-11
Tableau 5-9 - Éléments de la hauteur des vagues 5-12
Tableau 5-10 - Éléments du temps....5-12
Tableau 5-11 - Éléments du temps/visibilité (descripteur) 5-12
Tableau 5-12 - Descripteurs de tendance (synopsis) 5-12
Tableau 5-13 - Descripteurs de systèmes (synopsis) 5-12
Tableau 5-14 - Descripteur de position (synopsis)....5-13
Tableau 5-15 - Descripteurs de points cardinaux (synopsis) 5-13
Tableau 5-16 - Référence territoriales (synopsis)....5-13
Tableau 5-17 - Concentration de glace 5-13
Tableau 5-18 - Type de glace....5-14
Tableau 5-19 - Description de la glace 5-14
Tableau 5-20 - Glace en général....5-14
Tableau 5-21 - Direction de la glace....5-14
Tableau 5-22 - Catégories de visibilité et la fourchette des valeurs 5-14
Tableau 5-23 - Nord du Canada : Cédule de production - Format texte 5-17
Tableau 5-24 - Nord du Canada : Cédule de production - Format NAVTEX 5-18

Tableau 5-25 - Nord du Canada : Bouées qui sont habituellement en place pendant la saison d'eau libre 5-19
Tableau 5-26 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et eaux de la baie d'Hudson 5-21
Tableau 5-27 - Eaux intérieures 5-22
Tableau 5-28 - Prévisions maritimes danoises pour la Baie de Baffin 5-23
Tableau 5-29 - Nord du Canada : Observations météorologiques 5-23
Tableau 5-30 - Nord du Canada : Observations météorologiques - Rapports sur les bouées 5-25
Tableau 5-31 - FQCN01 CWAO - Prévisions maritimes et FICN01 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au nord du 75°N 5-27
Tableau 5-32 - FQCN02 CWAO - Prévisions maritimes et FICN02 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N 5-27
Tableau 5-33 - FQCN03 CWAO - Prévisions maritimes et FICN03 - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N 5-27
Tableau 5-34 - FQCN04 CWAO - Prévisions maritimes et FICN04 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N 5-28
Tableau 5-35 - FICN07 CWIS - Bulletin des glaces pour les eaux Groenlandaises dans la zone METAREA XVIII 5-28
Tableau 5-36 - FQCN05 CWAO - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords 5-28
Tableau 5-37 - Terre-Neuve-et-Labrador : Cédule de production - Format texte 5-31
Tableau 5-38 - Terre-Neuve-et-Labrador : Cédule de production - Format NAVTEX 5-31
Tableau 5-39 - Eaux de Terre-Neuve et du Labrador 5-35
Tableau 5-40 - Terre-Neuve-et-Labrador : Observations météorologiques maritimes 5-35
Tableau 5-41 - Région des Maritimes : Cédule de production - Format texte 5-36
Tableau 5-42 - Région des Maritimes : Cédule de production - Format NAVTEX 5-36
Tableau 5-43 - Position des bouées secteur Nord-Ouest de l'Océan Atlantique 5-38
Tableau 5-44 - Eaux des Maritimes 5-40
Tableau 5-45 - Région des Maritimes : Observations météorologiques maritimes 5-40
Tableau 5-46 - Région du Québec : Cédule de production - Format texte 5-41
Tableau 5-47 - Région du Québec : Cédule de production - Format NAVTEX 5-41
Tableau 5-48 - Stations Radio-Météo et fréquences 5-42
Tableau 5-49 - Eaux du Québec 5-44
Tableau 5-50 - Observations météorologiques maritimes - Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay 5-44
Tableau 5-51 - Grands Lacs : Cédule de production - Format texte 5-45
Tableau 5-52 - Grands Lacs : Cédule de production - Format NAVTEX 5-45
Tableau 5-53 - Bouées Canada 5-46
Tableau 5-54 - Bouées États-Unis 5-46
Tableau 5-55 - Eaux de l'Ontario 5-48
Tableau 5-56- Observations météorologiques maritimes(1) - Fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs 5-48
Tableau 5-57 - Côte du Pacifique : Cédule de production - Format texte 5-49

Tableau 5-58 - Côte du Pacifique : Cédule de production - Format NAVTEX 5-49
Tableau 5-59 Stations Radio-Météo et fréquences.....5-50
Tableau 5-60- Positions des bouées - Nord-Est du Pacifique.....5-50
Tableau 5-61- Eaux du Pacifique 5-52
Tableau 5-62 - Côte du Pacifique : Observations météorologiques maritimes.....5-52
Tableau 5-63 – Bulletin des glaces : Cédule de production – Format texte 5-53
Tableau 5-64 – Bulletin des glaces : Cédule de production - Format NAVTEX.....5-53
Tableau 5-65 - Critères d'avertissements des glaces 5-54

Liste des figures

Figure 2-1 - Réseau des SCTM – Région du Centre – Grands Lacs 2-58
Figure 2-2 - Réseau des SCTM – Région du Centre – Golfe et fleuve Saint-Laurent 2-59
Figure 2-3 - Réseau des SCTM – Région de l'Arctique 2-60
Figure 2-4 - Réseau des SCTM – Région de l'Atlantique – Terre-Neuve-et-Labrador 2-61
Figure 2-5 - Réseau des SCTM – Région de l'Atlantique – Maritimes 2-62
Figure 2-6 - Réseau des SCTM – Région de l'Ouest 2-63
Figure 3-1 - Zone de services de trafic maritime - Côte de l'Atlantique 3-4
Figure 3-2 - Système de gestion de trafic maritime coopératif Canada/États-Unis 3-5
Figure 3-3 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) 3-7
Figure 3-4 - Zone de services de trafic maritime de la Baie de Fundy 3-29
Figure 3-5 - Zone de services de trafic maritime du port d'Halifax et ses approches 3-32
Figure 3-6 - Zone de services de trafic maritime du détroit de Northumberland 3-34
Figure 3-7 - Zone de services de trafic maritime de la baie Placentia 3-36
Figure 3-8 - Zone de services de trafic maritime de Port aux Basques 3-39
Figure 3-9 - Zone de services de trafic maritime de St. John's 3-41
Figure 3-10 - Zone de services de trafic maritime du fleuve Saint-Laurent 3-45
Figure 3-11 - Zone de services de trafic maritime de Sarnia 3-50
Figure 3-12 - Zone de services de trafic maritime écoute sur le bassin des Grands Lacs 3-53
Figure 3-13 - Zone de services de trafic maritime du détroit de Belle Isle 3-55
Figure 3-14 - Zone de services de trafic maritime du détroit de Canso et ses approches Est 3-58
Figure 3-15 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Nord - Secteur 1 3-64
Figure 3-16 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Nord - Secteur 2 3-65
Figure 3-17 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Sud - Secteur 1 3-68
Figure 3-18 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 1 3-76
Figure 3-19 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteurs 2 et 3 3-77
Figure 3-20 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 4 3-78
Figure 4-1 - Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques 4-13
Figure 4-2 - Zones océaniques A1/A3/A4 du SMDSM - Couverture théorique Inmarsat 4-16
Figure 4-2b - Zones océaniques A1/A3 du SMDSM - Couverture théorique Iridium 4-17
Figure 4-3 - Prédiction de la portée radio - Océan Atlantique 4-19
Figure 4-4 - Prédiction de la portée radio - Saint-Laurent 4-20
Figure 4-5 - Prédiction de la portée radio - Grands Lacs 4-21
Figure 4-6 - Prédiction de la portée radio - Océan Pacifique 4-22
Figure 4-7 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence 4-30
Figure 4-8 - Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger 4-31
Figure 4-9 – Organigramme 1 4-37
Figure 4-10 - Organigramme 2 4-38
Figure 4-11 - Émetteur NAVTEX individuel – Zones de couverture et de service 4-53

Figure 4-11 a) Île Digby 4-53
Figure 4-11 b) Pointe Amphitrite 4-54
Figure 4-11 c) Lac Pass 4-55
Figure 4-11 d) Ferndale 4-56
Figure 4-11 e) Moisie 4-57
Figure 4-11 f) Chebogue 4-58
Figure 4-11 g) Port Caledonia 4-59
Figure 4-11 h) Baie Robin Hood 4-60
Figure 4-11 i) Cartwright 4-61
Figure 4-11 j) Iqaluit 4-62
Figure 4-12 - Aperçu régionale NAVTEX – Zones de couverture et de service 4-63
Figure 4-12 a) Région de l'Ouest 4-63
Figure 4-12 b) Région des Grands Lacs 4-64
Figure 4-12 c) Région du Golfe du Saint-Laurent et de l'Atlantique 4-65
Figure 4-12 d) Région de l'Atlantique : Terre-Neuve-et-Labrador 4-65
Figure 4-12 e) Région de l'Arctique 4-66
Figure 4-13 - Zones canadiennes de NAVAREA et zones de diffusions 4-67
Figure 4-14 - Service mondial d'avertissement de navigation NAVAREAs 4-71
Figure 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Nord du Canada 5-20
Figure 5-2 - Secteurs de prévisions maritimes – METAREAs XVII et XVIII 5-26
Figure 5-3 - Secteurs de prévisions maritimes - Partie nord-ouest de la zone METAREA IV 5-26
Figure 5-4 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux de Terre-Neuve et du Labrador 5-34
Figure 5-5 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux des Maritimes 5-39
Figure 5-6 - Secteurs de prévisions maritimes - Fleuve St-Laurent et rivière Saguenay 5-43
Figure 5-7 - Secteurs de prévisions maritimes - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent 5-47
Figure 5-8 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux du Pacifique 5-51

Partie 1 Avis au lecteur

1.1 Préavis

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

1.1.1 Protection des mammifères marins

En collaboration avec d'autres ministères et organismes du gouvernement, les Centres des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC) surveillent le trafic maritime afin d'assurer la conformité aux nouvelles mesures visant la protection des mammifères marins. Les navires doivent respecter les arrêtés d'urgence, les bulletins de la sécurité des navires et les avis aux navigateurs pertinents en ce qui a trait à la protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord et de l'épaulard résident du sud.

1.1.1.1 Baleine noire de l'Atlantique Nord

Des avertissements de navigation (AVNAV) à jour concernant les zones statiques, les zones de navigation dynamiques, les secteurs de gestion saisonnière et la zone de restriction de la vallée de Shediac sont accessibles sur le site web des avertissements de navigation.

1.1.1.2 Épaulard résident du sud

Les informations AVNAV les plus récentes, y compris les fermetures de voies navigables et les limitations de vitesse obligatoires, sont disponibles sur le site Web des avertissements de navigation.

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

1.1.2 Modifications apportées au législation relative à la zone de services de trafic maritime

Les modifications apportées au législation relative à la zone de services de trafic maritime devraient entrer en vigueur en mars 2026. Le nouveau Règlement sur les zones de services de trafic maritime modernise l'approche du Canada en matière de services de trafic maritime. Il respecte les protocoles de déclaration les plus récents de l'Organisation maritime internationale (OMI) et regroupe les règlements existants en un seul règlement, abrogeant les règlements actuels suivants:

- Règlement sur les zones de services de trafic maritime, 1989
- Règlement sur les zones de services de trafic maritime de l'Est du Canada (ECAREG)
- Règlement sur les zones de services de trafic maritime du Nord du Canada (NORDREG)

Parmi les autres modifications notables, citons :

- Incorporation par renvoi* la partie III du Aides radio à la navigation maritime (ARNM) dans le but de définir des dispositions en matière de communication et de rapport.
- Harmoniser les exigences en matière de signalement pour les navires d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus
- Format et procédures de signalement standard conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI

Notes: *L'incorporation par renvoi est un mécanisme qui permet d'intégrer une norme qui ne figure pas dans le texte d'un règlement à ce dernier, la transformant ainsi en une exigence réglementaire juridiquement contraignante.

1.2 Fréquences canadiennes de communications des services maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique

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

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

Tableau 1-1 – Services maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications MF/HF disponible aux centres SCTM

Fréquence porteuse (kHz)		Voie	Classe d'émission	Remarques
Navire	Côte			
-	490	-	F1B	Service NAVTEX national (en français).
-	518	-	F1B	Service NAVTEX international (en anglais).
-	2054	-	J3E	GCC MSI.
2103.5	-	-	J3E	Gouvernement uniquement.
2118	2514	-	J3E	Correspondance publique.
-	2514	-	J3E	GCC MSI.
2142	2538	-	J3E	Correspondance publique.
2142	2558	-	J3E	Correspondance publique.
2182	2182	-	J3E	Appel de détresse et de sécurité international (RT). Appel et réponse.
2206	2582	-	J3E	Correspondance publique.
-	2598	-	J3E	GCC MSI.
2815	2530	-	J3E	Correspondance publique.

Fréquence porteuse (kHz)		Voie	Classe d'émission	Remarques
Navire	Côte			
-	2749	-	J3E	GCC MSI.
4071	4363	403	J3E	Correspondance publique.
-	4363	-	J3E	GCC MSI.
4083	4375	-	J3E	Correspondance publique.
4116	4408	-	J3E	Correspondance publique.
4125	4125	-	J3E	Appel de détresse et de sécurité international (RT). Appel et réponse.
4177.5	4177.5	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
4207.5	4207.5	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
-	4416	-	J3C	Radiofacsimilé
5803	5803	-	J3E	Appel de détresse, de sécurité et appel et réponse.
6200	6501	601	J3E	Correspondance publique.
6206	6507	603	J3E	Correspondance publique. GCC MSI.
6212	6513	605	J3E	Correspondance publique.
6215	6215	606	J3E	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
-	6218.6	-	J3E	GCC MSI.
6268	6268	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
6312	6312	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
-	6915.1	-	J3C	Radiofacsimilé
8228	8752	812	J3E	Correspondance publique.
8270	8794	826	J3E	Correspondance publique.
8291	8291	-	J3E	Appel de détresse et de sécurité international (RT).
8376.5	8376.5	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
8414.5	8414.5	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
-	8416.5	-	F1B	Diffusion MSI international (IDBE).
12230	13077	1201	J3E	Correspondance publique.
12290	12290	1221	J3E	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
12520	12520	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
12577	12577	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
16420	16420	1621	J3E	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
16695	16695	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
16804.5	16804.5	-	F1B	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).

La fréquence assignée est 1.4 kHz plus élevée que la fréquence porteuse. Innovation, Sciences et Développement économique (ISED) consultera tous les Canadiens sur l'issue de la Conférence mondiale des radiocommunications-2019 (CMR-2019) avant d'apporter des changements à l'incorporation par renvoi-2, réglementation des radiocommunications et de la radiodiffusion (IPR-2) et à ce tableau. Les navigateurs qui naviguent dans les eaux canadiennes doivent s'assurer que leurs radios sont en mode canal canadien.

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

Nouveau voie désignateur	Ancien voie désignateur	Fréquences (kHz) (MHz)		Classe d'émission	Remarques
		Navire	Côte		
60	60	156.025	160.625	-	-
01	01	156.050	160.650	-	-
1001	01A	156.050	156.050	-	-
61	61	156.075	160.675	F3E	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
1061	61A	156.075	156.075	F3E	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
02	02	156.100	160.700	-	Correspondance publique.
62	62	156.125	160.725	F3E	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
1062	62A	156.125	156.125	F3E	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
03	03	156.150	160.750	-	-
63	63	156.175	160.775	-	-
1063	63A	156.175	156.175	-	-
1004	04A	156.200	156.200	F3E	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
64	64	156.225	160.825	-	-
1064	64A	156.225	156.225	F3E	Pêche commerciale.
05	05	156.250	160.850	-	-
1005	05A	156.250	156.250	F3E	STM
65	65	156.275	160.875	-	-
1065	65A	156.275	156.275	-	Communications SAR/sécurité.
06	06	156.300	156.300	F3E	Communications SAR/sécurité entre navires et aéronef. Entre navires.
1006	06A	160.900	160.900	G2B	Expérimental – Système AIS.
66	66	156.325	160.925	-	-
1066	66A	156.325	156.325	F3E	-
07	07	156.350	160.950	-	-
1007	07A	156.350	156.350	F3E	-
67	67	156.375	156.375	F3E	Communications SAR/sécurité entre navires et aéronef. Pêche commerciale.
08	08	156.400	156.400	F3E	Entre navires.
68	68	156.425	156.425	F3E	-
09	09	156.450	156.450	F3E	STM. Entre navires.
69	69	156.475	156.475	F3E	Pêche commerciale.
10	10	156.500	156.500	F3E	STM. Entre navires.
70	70	156.525	156.525	G2B	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
11	11	156.550	156.550	F3E	STM. Pilotage.
71	71	156.575	156.575	F3E	STM
12	12	156.600	156.600	F3E	STM. Opérations portuaires. Pilotage.
72	72	156.625	-	F3E	-
13	13	156.650	156.650	F3E	STM. Communications de navigation entre passerelles.

Nouveau voie désignateur	Ancien voie désignateur	Fréquences (kHz) (MHz)		Classe d'émission	Remarques
		Navire	Côte		
73	73	156.675	156.675	F3E	Communications SAR/sécurité entre navires et aéronef. Pêche commerciale.
14	14	156.700	156.700	F3E	STM. Opérations portuaires. Pilotage.
74	74	156.725	156.725	F3E	STM
15	15	156.750	156.750	F3E	STM. Entre navires.
75	75	156.775	156.775	F3E	-
16	16	156.800	156.800	F3E	Appel de détresse et de sécurité international (RT).
76	76	156.825	156.825	F3E	-
17	17	156.850	156.850	F3E	Entre navires.
77	77	156.875	156.875	F3E	-
18	18	156.900	161.500	F3E	-
1018	18A	156.900	156.900	F3E	-
78	78	156.925	161.525	F3E	-
1078	78A	156.925	156.925	F3E	Entre navires de pêche.
2078	78B	-	161.525	F3E	-
19	19	156.950	161.550	F3E	GCC diffusion MSI.
1019	19A	156.950	-	F3E	Liaison MPO/GCC.
2019	19B	-	161.550	F3E	-
79	79	156.975	161.575	F3E	-
1079	79A	156.975	156.975	F3E	Entre navires de pêche.
2079	79B	-	161.575	F3E	-
20	20	157.000	161.600	F3E	-
1020	20A	157.000	157.000	F3E	-
2020	20B	-	161.600	F3E	-
80	80	157.025	161.625	F3E	-
1080	80A	157.025	157.025	F3E	Entre navires pour l’observation des baleines.
21	21	157.050	161.650	F3E	GCC RMC.
1021	21A	157.050	-	F3E	Liaison MPO/GCC
2021	21B	-	161.650	F3E	GCC RMC.
81	81	157.075	161.675	F3E	-
1081	81A	157.075	157.075	F3E	Liaison MPO/GCC
22	22	157.100	161.700	F3E	-
1022	22A	157.100	-	F3E	Liaison MPO/GCC
82	82	157.125	161.725	F3E	Liaison MPO/GCC
1082	82A	157.125	157.125	F3E	Liaison MPO/GCC
23	23	157.150	161.750	F3E	Correspondance publique.
2023	23B	-	161.750	F3E	GCC RMC.
83	83	157.175	161.775	F3E	GCC diffusion MSI.
1083	83A	157.175	-	F3E	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.

Nouveau voie désignateur	Ancien voie désignateur	Fréquences (kHz) (MHz)		Classe d'émission	Remarques
		Navire	Côte		
2083	83B	-	161.775	F3E	GCC RMC.
24	24	157.200	161.800	F3E	Correspondance publique.
1024	24A	157.200	-	G2B	-
2024	24B	161.800	161.800	G2B	
84	84	157.225	161.825	F3E	Correspondance publique.
1084	84A	157.225	-	G2B	-
2084	84B	161.825	161.825	G2B	
25	25	157.250	161.850	F3E	GCC diffusion MSI. Correspondance publique.
1025	25A	157.250	-	G2B	-
2025	25B	161.850	161.850	G2B	.
85	85	157.275	161.875	F3E	Correspondance publique.
1085	85A	157.275	-	F3E	
2085	85B	-	161.875	G2B	
26	26	157.300	161.900	F3E	GCC diffusion MSI. Correspondance publique.
1026	26A	157.300	-	F3E	-
2026	26B	-	161.900	F3E	-
86	86	157.325	161.925	G2B	-
1086	86A	157.325	-	G2B	-
2086	86B	-	161.925	F3E	-
27	27	157.350	161.950	G2B	Correspondance publique.
1027	27A	157.350	157.350	F3E	
2027	27B	161.950	161.950	G2B	ASM-1 (effectif 01/2019).
87	87	157.375	157.375	F3E	Opérations portuaires. Mouvement des navires.
28	28	157.400	162.000	F3E	-
1028	28A	157.350	-	F3E	
2028	28B	162.000	162.000	G2B	ASM-2 (effective 01/2019).
88	88	157.425	157.425	F3E	Opérations portuaires. Mouvement des navires.
2087	87B	161.975	161.975	G2B	AIS-1.
2088	88B	162.025	162.025	G2B	AIS-2.
WX2	WX2	-	162.400	F3E	GCC RMC.
WX3	WX3	-	162.475	F3E	GCC RMC.
WX1	WX1	-	162.550	F3E	GCC RMC.

Notes concernant les communications en VHF :

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

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

ISED consultera tous les Canadiens sur l'issue de la CMR-2019 avant d'apporter des changements à IPR-2 et à ce tableau.

1.3 Informations générales sur les nomenclatures des centres de SCTM

a) Les fréquences d'émission et de réception sont énumérées en kHz et en MHz, le cas échéant.

b) Les régions numérotées qui sont mentionnées dans la colonne de contenu des Centres assurant des services de communications et des services spéciaux apparaissent sur les cartes de prévisions météorologiques maritimes et sont décrites en détail dans la section « Régions de prévisions météorologiques » de la Partie 5 de cette publication.

c) Les fréquences pour lesquelles les modes d'émission à bande latérale unique J3E sont indiqués dans les nomenclatures des centres des SCTM sont désignées par les fréquences porteuses. Les fréquences assignées sont de 1.4 kHz plus élevées que les fréquences porteuses mentionnées. (Cette remarque s'applique également aux fréquences radiotéléphoniques moyennes et hautes qui sont énumérées dans la section précédente intitulée « Fréquences canadiennes de service maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique », section 1.2).

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

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

1.4 Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex

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

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

*Service disponible en français et en anglais.

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

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

*Service disponible en français et en anglais.

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

NORDREG Canada	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
*Iqaluit, NU En opération de la mi-mai approximativement à la mi-décembre.	867-979-5724	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA	003160023
*Les Escoumins, QC En opération de la mi-décembre approximativement à la mi-mai.	418-233-3483	418-233-3299	063-15529	NORDREG CDA	-

*Service disponible en français et en anglais.

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

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

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

NAVAREA XVII et XVIII	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
Iqaluit, NU En opération de la mi-mai approximativement à la mi-décembre. *Prescott, ON	867-979-5724 613-925-0666	867-979-4264 613-925-4519	-	-	-

*Service disponible en français et en anglais.

1.5 Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) / Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC)

JRCC Halifax, Nouvelle-Écosse

Service disponible en français et en anglais.

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

Télécopieur : 902-427-2114

Courriel : jrcchalifax@sarnet.dnd.ca

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

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

Télécopieur : 709-772-2224

Courriel : mrscsj@sarnet.dnd.ca

MRSC Québec, Québec

Service disponible en français et en anglais.

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

Télécopieur : 418-648-3614

Courriel : mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca

JRCC Trenton, Ontario

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

Télécopieur : 613-965-7279

Courriel : jrcctrenton@sarnet.dnd.ca

JRCC Victoria, Colombie-Britannique

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

Courriel : jrccvictoria@sarnet.dnd.ca

1.6 Services de déglaçage

Glace de l'Atlantique (En opération de décembre à mai)

Centre des opérations des glaces de la Garde côtière canadienne
Case postale 5667
St. John's NL A1C 5X1

Téléphone : 709-772-2078
1-800-565-1633 (option 7)

Courriel : Iceatl.cggc@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces

Courriel : ssgatlantique-issatlantic@ec.gc.ca

Glace du Centre (secteurs de l'Arctique, des Grands Lacs, et du Saint-Laurent)

Centre des opérations des glaces de la Garde côtière canadienne
105, rue McGill, 5e étage
Montréal QC H2Y 2E7

Secteur de l'Arctique (En opération de mi-juin à fin-novembre)

Téléphone : 514-283-2784

Courriel : DFO.CCGIceOpsArctic-OpsGlaceArcticGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces de l'Arctique

Téléphone : 514-283-1752
514-283-2069

Courriel : ssgarctique-issarctic@ec.gc.ca

Secteur des Grands Lacs (En opération de mi-décembre à mi-avril)

Téléphone : 514-283-2784

Courriel : DFO.CCGCentralIceOpsGreatLakes-GrandsLacsOpsglacesCentreGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces des Grands Lacs

Téléphone : 514-283-1752
514-283-2069

Courriel : ssggrandslacs-issgreatlakes@ec.gc.ca

Secteur du Saint-Laurent (En opération de mi-décembre à mi-avril)

Téléphone : 514-283-1746

Courriel : mailto: DFO.CCGCentralIceOpsStLawrence-StLaurentOpsglacesCentreGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces du Saint-Laurent

Téléphone : 514-283-1752
514-283-2069

Courriel : : ssgstlaurent-issstlawrence@ec.gc.ca

1.7 Adresses des bureaux régionaux

Région de l'Atlantique

Service disponible en français et en anglais.

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes
Garde côtière canadienne
Case postale 1000
Dartmouth NS B2Y 3Z8

Téléphone : 902-456-4761

Région de l'Arctique

Service disponible en anglais.

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes
Garde côtière canadienne
301-5204, 50e Avenue
Yellowknife NT X1A 1E2

Téléphone : 867-444-0109

Région du Centre

Service disponible en français et en anglais.

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes
Garde côtière canadienne
1550, avenue D'Estimauville
Québec QC G1J 5E9

Téléphone : 418-648-5522
Télécopieur : 418-648-4877

Région de l'Ouest

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes
Garde côtière canadienne
Institut des sciences de la mer
9860, chemin West Saanich
Sidney BC V8L 5T5

Téléphone : 250-363-8904 (Adjoint administratif régional)

Courriel : mcts@dfo-mpo.gc.ca

1.8 Bureaux régionaux d'émission d'avertissement de navigation (AVNAV)

Pour plus de renseignements sur les avertissements de navigation, svp vous référer à la partie 4.3.1 de ce manuel.

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

AVNAVs séries « N »
Service disponible en français et en anglais.

Garde côtière canadienne
49, rue Stadium
Case postale 99
Port aux Basques NL A0M 1C0

Téléphone : 709-695-2168 ou 1-800-563-9089
Télécopieur : 709-695-7784

Courriel : AVNAV.SCTMPortAuxBasques@innav.gc.ca
Site web AVNAV : http://nis.ccg-gcc.gc.ca/

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

AVNAVs séries « M »
Service disponible en français et en anglais.

Garde côtière canadienne
1190, chemin Westmount
Sydney NS B1R 2J6

Téléphone : 902-564-7751 ou 1-800-686-8676
Télécopieur : 902-564-7662

Courriel : AVNAV.SCTMSydney@innav.gc.ca
Site web AVNAV : http://nis.ccg-gcc.gc.ca/

Région de l'Arctique
Centre des SCTM d'Iqaluit

AVNAV séries « A »
En opération de la mi-mai approximativement à la mi-décembre.
Service disponible en français et en anglais.

Garde côtière canadienne

Iqaluit NU X0A 3H0

AVNAVs séries « A »
Téléphone : 867-979-5269

ou

Téléphone : 867-979-0310

Télécopieur : 867-979-4264

Courriel : AVNAV.SCTMIqaluit@innav.gc.ca
Site web AVNAV : http://nis.ccg-gcc.gc.ca/

Région du Centre
Centre des SCTM de Prescott

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

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

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

Courriel : AVNAV.SCTMPrescott@innav.gc.ca
Site web AVNAV : http://nis.ccg-gcc.gc.ca/

Région de l'Ouest
Centre des SCTM de Prince Rupert

AVNAVs séries « P »

Garde côtière canadienne
Sac 4444
Prince Rupert BC V8J 4K2

Téléphone : 250-627-3070

Courriel : AVNAV.SCTMPrinceRupert@innav.gc.ca
Site web AVNAV : http://nis.ccg-gcc.gc.ca/

Partie 2 Information sur les installations

2.1 Centre des Services de communications et de trafic maritimes

2.1.1 Halifax, Nouvelle-Écosse

MMSI : 003160016 Indicatif d'appel : VCS

Heures : H24
Services radio disponible en français et en anglais.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Halifax (Partie 3.9.2 de cette publication) ou trafic Fundy (Partie 3.9.1 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable Opérations des SCTM
Centre des SCTM d'Halifax
10, Hudson Way
Dartmouth NS B2Y 3Z8

Téléphone :	902-426-9750 ou 902-426-9751	Opérations des SCTM
	1-888-528-6444	Opérations des SCTM, appel sans frais
	902-426-4956	ECAREG
Télécopieur :	902-426-4483	
Courriel :	hlxecareg1@innav.gc.ca ECAREG	

Centre des SCTM d'Halifax - Service de radiogoniométrie par VHF

Un service consultatif de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Cape Blomidon, Saint John, Tiverton, Yarmouth, Lockeport, Kingsburg, Sambro et Ecum Secum. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'usager.

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

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cape Blomidon, N.-É. 45°13'55"N 064°24'05"W	C16 C24 C26 C70 C71	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Grand Manan, N.-B. 44°36'03"N 066°54'22"W	C14 C16 C24 C26 C70	-	-	C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Scotch Mountain, N.-B. 45°45'48"N 065°47'36"W (NAD27)	C16 C27 C70	-	-	En service de la mi-mai à la mi-novembre approximativement. C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Letite, N.-B. 45°02'20"N 066°53'33"W	C14	-	-	-
Tiverton, N.-É. 44°23'40"N 066°13'36"W	C12 C14 C16 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.

Tableau 2-2 - SCTM Halifax/VCS - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). • Avertissements de navigation pour les régions de la baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse.
02:40	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 206 à 211. • Avertissements de navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
03:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais • Avertissements de navigation.
03:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français • Avertissements de navigation.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
07:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais • Prévisions météorologiques et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport à Schoodic Point, Maine).
07:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français • Prévisions météorologiques et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
08:10	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 206 à 211. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
10:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de La Haye). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
11:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais • Prévisions météorologiques et prévisions de l’état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
11:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français • Prévisions météorologiques et prévisions de l’état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
15:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais • Avertissements de navigation.
15:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français • Avertissements de navigation.
15:40	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 206 à 211. • Avertissements de navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
16:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). • Avertissements de navigation pour les régions de la Baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse.
19:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
19:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
20:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
21:20	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 206 à 211. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
23:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
23:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
Continu	Sambro	C21B (2021)	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211.
	Lockeport	C21B (2021)	

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	Ecum Secum	C83B (2083)	• Avertissements de navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
Continu	Saint John (Red Head)	C21B (2021)	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de la mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de La Haye). • Avertissements de navigation pour les régions de la Baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Yarmouth (Chebogue) Cape Blomidon	C83B (2083)	

2.1.2 Iqaluit, Nunavut

MMSI : 003160023 Indicatif d'appel : VFF

Heures : H24
Service disponible en français et en anglais.

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

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

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

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

L'information sur la sécurité maritime pour la zone de responsabilité des SCTM Iqaluit peut également être reçue par courriel sur demande.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable Opérations des SCTM
Centre des SCTM d'Iqaluit / NORDREG CANADA

1063 ruelle Niuraivik
Iqaluit NU X0A 3H0

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

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

Télex (téléfax) : 063-15529 NORDREG CDA

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

AVNAV.SCTMIqaluit@innav.gc.ca

navarea17.18@innav.gc.ca NAVAREA XVII et XVIII

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Iqaluit	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la mi-décembre.

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
63°43'52"N 068°32'32"W	403 603 812 1201	2182J3E 2582J3E 4363J3E 6507J3E 8752J3E 13077J3E	2182 2206 4071 6206 8228 12230	
	-	4207.5F1B 6312.0F1B 8414.5F1B 12577.0F1B 16804.5F1B	4207.5 6312.0 8414.5 12577.0 16804.5	
	-	4177.5F1B 6268F1B 8376.5F1B 12520F1B 16695F1B	4177.5 6268 8376.5 12520 16695	
	1621	4125J3E 6215J3E 8291J3E 12290J3E 16420J3E	4125 6215 8291 12290 16420	
Churchill 58°46'29"N 094°11'22"W	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
Killiniq 60°25'27"N 064°50'30"W	403	2182J3E 2514J3E 2582J3E 4363J3E	2182 2118 2206 4071	Ce site est opérationnel du début juillet approximativement à la mi-décembre.
Coral Harbour 64°09'01"N 083°22'22"W	403 603 812 1201	2182J3E 2514J3E 2582J3E 4363J3E 6507J3E 8752J3E 13077J3E	2182 2118 2206 4071 6206 8228 12230	Ce site est opérationnel du début juillet approximativement à la fin d'octobre.
Resolute 74°44'48"N 095°00'12"W	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
	403 812	2182J3E 2582J3E 4363J3E 8752J3E	2182 2206 4071 8228	
	-	-	4207.5 6312.0 8414.5 12577.0 16804.5	
	-	-	4177.5 6268 8376.5 12520 16695	

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
	-	-	4125 6215 8291 12290 16420	
Hay River 60°50'26"N 115°46'13"W	403 601 826	4363J3E 5803J3E 6218.6J3E 6501J3E 8794J3E	4071 5803 6218.6 6200 8270	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Yellowknife 62°25'45"N 114°24'44"W	C16 C85	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Enterprise 60°36'30"N 116°13'13"W	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Inuvik 68°19'30"N 133°35'47"W	 403 601 826 1201	2182J3E 2558J3E 4363J3E 5803J3E 6218.6J3E 6501J3E 8794J3E 13077J3E	2182 2142 4071 5803 6218.6 6200 8270 12230	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Cambridge Bay 69°06'53"N 105°01'11"W	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel du début juillet approximativement à la mi-octobre.
	  403 601 826	2182J3E 2558J3E 4363J3E 5803J3E 6501J3E 8794J3E	2182 2142 4071 5803 6200 8270	

Tableau 2-4 - SCTM Iqaluit/VFF - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:10	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 155, 156, 157, 158, 162, 163, 311 et 312. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes suivants sur demande : 151, 152, 153, 154, 159, 160, 161, 164 et 310. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG, à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 8,14 et 16, y incluant l'extrémité sud de la baie d'Hudson, la baie James, l'Anse Chesterfield et Baker Lake.
01:15	Inuvik	6218.6J3E C26	Radiotéléphonie

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	Hay River	4363J3E	• Sur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 180, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 112, 113. • Avertissements de navigation (Série A) pour le Grand Lac des Esclaves, Hay River, le fleuve Mackenzie et le delta du Mackenzie dans une région délimitée par les secteurs de prévisions maritimes 112 et 113.
	Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	
02:35	Cambridge Bay	2558J3E	• RadiotéléphonieSur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimespour les secteurs de prévisions maritimes 111 à 122 inclusivement. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'ouest de Taloyoak.
	Inuvik	6218.6J3E	
03:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:30	Iqaluit	8416.5F1B	HF IDBE • Bulletins météorologiques pour les régions METAREAS XVII et XVIII et la partie nord-ouest de la région METAREA IV pour les eaux canadiennes. • Avertissements pour les régions NAVAREAS XVII et XVIII.
07:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150 et 229.
07:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150 et 229.
11:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
11:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
12:40	Resolute	2582J3E	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 125 à 138. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1, 2, 3, 5, 6, 9 et 13.
13:15	Inuvik	6218.6J3E C26	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 180, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 112, 113. • Avertissements de navigation (Série A) pour Grand Lac des Esclaves, le fleuve Mackenzie et le delta du Mackenzie dans une région délimitée par les secteurs de prévisions maritimes 112 et 113
	Hay River	4363J3E	
	Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	
13:20	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 151 à 164, 310, 311 et 312. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 8,14 et 16, incluant l'extrémité sud de la Baie d'Hudson, la Baie James, l'Anse Chesterfield et Baker Lake.
14:10	Killiniq	2514J3E	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 137 à 150 et 228, 229 et 230. • Avertissements de navigation « Série A et Série N pertinants» pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 9, 10 et 15, incluant la Baie d'Ungava et la côte du Labrador jusqu'à 58N.
	Iqaluit	2582J3E	
14:35	Cambridge Bay	2558J3E	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et les prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 111 à 122 inclusivement. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'ouest de Taloyoak.
	Inuvik	6218.6J3E	
15:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
15:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
15:30	Iqaluit	8416.5F1B	HF IDBE • Bulletins météorologiques pour les régions METAREAS XVII et XVIII et la partie nord-ouest de la région METAREA IV pour les eaux canadiennes. • Avertissements pour les régions NAVAREAS XVII et XVIII.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
17:05	Cambridge Bay	25583E	Radiotéléphonie • Sur demande, information sur la lisière des glaces et lesprévisions sur les glaces pour les secteurs de prévisions maritimes 111 à 125, 135 à 163 , 228, 229, 230, 310, 311 et 312.
	Inuvik	6218.6J3E	
	Coral Harbour / Iqaluit	2514J3E	
	Iqaluit / Resolute	2582J3E	
19:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150 et 229.
19:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150 et 229.
22:35	Killiniq	2514J3E	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 137 à 150 et 228, 229 et 230. • Avertissements de navigation « Série A et Série N » pour les eaux NORDREG, à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 9, 10 et 15, incluant la Baie d'Ungava et la côte du Labrador jusqu'à 58N .
	Iqaluit	2582J3E	
23:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Resolute	2582J3E	Radiotéléphonie • Sur demande, la situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 125 à 138. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1, 2, 3, 5, 6, 9 et 13.

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

MMSI : 003160022 Indicatif d'appel : VOK

Heures : H24
Services en anglais seulement.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Belle Isle (Partie 3.9.9 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

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

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

Télécopieur : 709-896-8455

Courriel : Safety.Labrador@innav.gc.ca

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cartwright 53°42'30"N 057°01'17"W	407	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E 4375.0J3E	2182 2118 2142 2206 4083.0	407, 2118, 2142, 2206 et 4083.0 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Hopedale 55°27'24"N 060°12'30"W	407 605 C16 C26 C70	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E 4375.0J3E 6513J3E	2182 2118 2142 2206 4083.0 6212	407, 605, C26, 2118, 2142, 2206, 4083.0 et 6212 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cartwright 53°43'38"N 056°58'06"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

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

Tableau 2-6 - SCTM Labrador/VOK - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:07	Pistolet Bay	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. • État et prévisions des glaces pour la côte de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. • Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
01:37	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
	Hopedale	2598J3E	

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
03:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.
07:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.
09:07	Pistolet Bay	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. • État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. • Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
10:07	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
11:07	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation : Près de la côte : Belle Isle à Cape Chidley. Au large : Atlantique Nord, de Cape Bauld à Cape Chidley. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
11:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) • Avertissements de navigation.
12:37	Pistolet Bay	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
13:37	Pistolet Bay	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
14:37	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
15:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
19:07	Pistolet Bay	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. • État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. • Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
19:37	Pistolet Bay	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
19:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.
20:37	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
23:07	Cartwright Hopedale	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation : Près de la côte : Belle Isle à Cape Chidley. Au large : Atlantique Nord, de Cape Bauld à Cape Chidley.
23:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) • Avertissements de navigation (été) / Glaces (hiver).
Continu Labrador Nord	Cartwright Nain	C83B (2083)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador. • Avertissements de navigation : Belle Isle à Cape Chidley. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Happy Valley-Goose Bay Hopedale	C21B (2021)	
Continu Labrador Sud	Conche Fox Harbour Comfort Cove	C21B (2021)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	L'Anse aux Meadows Twillingate	C83B (2083)	• Avertissements de navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. • État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. • Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

2.1.4 Les Escoumins, Québec

MMSI : 003160026 Indicatif d'appel : VCF

Heures : H24
Services en français et en anglais.

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

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

Pour les services de trafic maritimes, veuillez adresser les appels à trafic Les Escoumins (Partie 3.9.7 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Gestionnaire du centre – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Les Escoumins
35, rue Otis
Les Escoumins QC G0T 1K0

Téléphone :	418-233-2194	Opérations des SCTM
	418-233-3451	Poste radio Garde côtière
	418-233-3556	Service de correspondance publique
	418-233-3483	ECAREG Canada et NORDREG Canada

Courriel :	safety.escoumins@innav.gc.ca	(radio Garde côtière)
	ecareg.escoumins@innav.gc.ca	(ECAREG Canada)
	iqanordreg@innav.gc.ca	(NORDREG Canada – la fin décembre à la mi-mai)

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

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

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

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Mont-Louis 49°12'48"N 065°46'25"W	C14 C16 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Lac Daigle 50°17'25"N 066°18'36"W	C14 C16 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Grosses-Roches 48°54'50"N 067°06'37"W	C14 C16 C70 C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C84 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Mont-Joli 48°36'25"N 068°13'33"W	C9 C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Les Escoumins 48°19'04"N 069°25'14"W	C9 C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Rivière-du-Loup 47°45'35"N 069°36'19"W	C9 C16 C26	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Sacré-Cœur 48°12'50"N 069°52'14"W	C9 C16 C26 C70	-		C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cap à l'Est 48°22'58"N 070°41'12"W	C9 C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

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

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313. *Note : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.*
00:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313. *Note : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.*

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
04:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais • Avertissements de navigation.
04:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français • Avertissements de navigation.
04:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
08:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
08:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
08:47	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
09:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • Avertissements de navigation. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Information sur les glaces.
12:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
12:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
14:07	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
16:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais • Avertissements de navigation.
16:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français • Avertissements de navigation.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
17:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Rapports sur les glaces. • Avertissements de navigation. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
20:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) : anglais • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
20:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) : français • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
23:17	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
Continu	Forillon Carleton Natashquan Cap-aux-Meules	C21B (2021)	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 301 et 302. • Avertissements de navigation pour les eaux du golfe du Saint-Laurent incluant les Îles de la Madeleine, la côte Nord entre Sept-Îles et Blanc Sablon, la côte Sud de 66W vers l'est incluant la baie des Chaleurs et la partie de la côte du Nouveau-Brunswick jusqu'à l'embouchure de la baie de Miramichi. • Rapports sur les glaces. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
	Anticosti Harrington Harbour	C25B (2025)	
	Newport Havre St-Pierre La Romaine	C83B (2083)	
Continu	Lac Daigle Grosses-Roches Cap à l'Est	C21B (2021)	Radiotéléphonie (français suivi de l'anglais) • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 301, 302, 303, 304, 305 et 313. • Avertissements de navigation pour le fleuve Saint-Laurent de l'Île Blanche jusqu'à une ligne de Mingan à Cap Gaspé incluant Port Menier et la pointe Ouest d'Anticosti ainsi que la Rivière Saguenay. • Informations sur les glaces pour le fleuve Saint-Laurent de l'Île Blanche jusqu'aux détroits de Cabot et Belle-Isle ainsi que la Rivière Saguenay (lorsque disponibles). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Mont-Louis Mont-Joli Sacré-Cœur	C83B (2083)	

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

2.1.5 Placentia, Terre-Neuve-et-Labrador

MMSI : 003160019 Indicatif d'appel : VCP

Heures : H24
Services en anglais seulement.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Placentia (Partie 3.9.4 de cette publication) ou trafic St. John's (Partie 3.9.6 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Placentia
Case postale 389
Placentia NL A0B 2Y0

Téléphone :	709-227-2181/2182	Opérations des SCTM
	1-844-592-2770	Opérations des SCTM, appel sans frais
	709-227-1027	Service de correspondance publique commerciale
	709-227-5731	Agent responsable

Télécopieur : 709-227-5637

Courriel : Safety.Placentia@innav.gc.ca

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

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Bay L'Argent 47°32'00"N 054°51'46"W	C16 C27 C70	-	-	-
Arnold's Cove 47°46'23"N 053°59'59"W	C12 C16 C70	-	-	-
Freshwater 47°15'44"N 053°59'03"W	C12 C14 C16 C70 C85	-	-	-
Cuslett 46°58'28"N 054°09'15"W	C14 C16 C70	-	-	-
St. John's 47°36'40"N 052°40'01"W	C11 C12 C16 C26 C70	-	-	C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E	2182 2118 2142 2206	
Cape Bonavista 48°41'48"N 053°05'18"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Victoria 47°49'54"N 053°18'05"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Lumsden 49°17'14"N 053°35'05"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-10 - SCTM Placentia/VCP - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:48	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Résumés et prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215.
02:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238.
06:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (en été) / Glaces (en hiver)
07:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de Penguin Island et la côte Est jusqu' à Cape Freels. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
08:37	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
10:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (Avertissements de navigation seulement en été).
11:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation pour la région de Ramea Island jusqu' à Cape Ballard. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
13:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation : Près de la côte : Cape Pine à Twillingate. Au large : Atlantique nord jusqu'à Cape Bauld. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
14:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
16:07	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215.
16:37	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.
18:07	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation pour la région de Ramea Island jusqu' à Cape Ballard. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
18:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) • Météo et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (été) et avertissements de navigation (hiver).
20:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.
21:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de Penguin Island et la côte Est jusqu' à Cape Freels. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
22:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie • Avertissements de navigation : Près de la côte : Cape Pine à Twillingate. Au large : Atlantique Nord jusqu'à Cape Bauld. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
22:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (hiver) / Avertissements de navigation et glaces (été).
Continu Placentia Nord	St. John's Cape Bonavista	C21B (2021)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches. • Avertissements de navigation : Cape Pine à Twillingate. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Victoria	C83B (2083)	
	Lumsden	C28B (2028)	
Continu Placentia Sud	St. Lawrence Bay L'Argent	C21B (2021)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de Penguin Island et la côte Est jusqu' à Cape Freels. • Avertissements de navigation pour la région de Ramea Island jusqu' à Cape Ballard. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Avertissements de navigation pour la Baie de Placentia et ses approches et pour la région de Ferryland Head à Cape St. Mary's sur le C23B uniquement.
	Freshwater	C23B (2023)	
	Hermitage	C28B (2028)	
	Cap Pine Fortune Head	C83B (2083)	

2.1.6 Port aux Basques, Terre-Neuve-et-Labrador

MMSI : 003160018 Indicatif d'appel : VOJ

Heures : H24
Services radio en français et en anglais.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Port aux Basques (Partie 3.9.5 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Port aux Basques
Case postale 99
Port-aux-Basques NL A0M 1C0

Téléphone : 709-695-2167 Opérations des SCTM
709-695-2886 Service de correspondance publique commerciale

Télécopieur : 709-695-7784

Courriel : safety.portauxbasques@innav.gc.ca
AVNAV.SCTMPortAuxBasques@innav.gc.ca

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

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

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

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

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
02:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219.
08:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
12:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • Avertissements de navigation pour la région de Penguin Island jusqu' à Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
15:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219.
18:37	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • Avertissements de navigation pour la région de Penguin Island jusqu' à Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
21:07	Stephenville	2598J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu	Ramea Island Pointe Riche	C21B (2021)	Radiotéléphonie (anglais) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, et 231. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. • Avertissements de navigation pour la région de Penguin Island jusqu'au Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Table Mountain Pine Tree Mount Moriah	C28B (2028)	
	Bonne Bay	C83B (2083)	
Continu	Pointe Riche	C23B (2023)	Radiotéléphonie (français) • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, et 231. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. • Avertissements de navigation pour la région de Penguin Island jusqu' à Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Détroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Bonne Bay	C21B (2021)	
	Pine Tree Mount Moriah	C83B (2083)	

2.1.7 Prescott, Ontario

MMSI : 003160029 Indicatif d'appel : VBR

Heures : H24
Services en français et en anglais.

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

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

Coordonnées

Adresse postale :

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

Téléphone : 613-925-4471 Opérations des SCTM

613-925-0666 Bureau AVNAV / NAVAREA XVII et XVIII

Télécopieur : 613-925-4519

Courriel : Safety.Prescott@innav.gc.ca

AVNAV.SCTMPrescott@innav.gc.ca

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cornwall 45°01'06"N 074°43'44"W	C16 C70 C85	-	-	En service du 15 mars au 31 décembre.
Cardinal 44°47'17"N 075°25'19"W	C16 C26 C27 C70	-	-	En service du 15 mars au 31 décembre.
Gananoque 44°23'59"N 075°58'23"W	C16 C85	-	-	En service du 15 mars au 31 décembre.
Kingston 44°15'46"N 076°40'39"W	C16 C24 C26 C70	-	-	-

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cobourg 44°03'59"N 078°12'42"W	C16 C27 C70 C85	-	-	-
Trafalgar 43°29'41"N 079°43'48"W	C16 C24 C70	-	-	-
Fonthill 43°03'11"N 079°18'42"W	C16 C26 C27 C70	-	-	-
Orillia 44°34'40"N 079°17'40"W	C16 C26 C70	-	-	-

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

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

Tableau 2-15 - SCTM Prescott/VBR - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Avertissements de navigation • Glaces (en saison).
05:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.
09:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
13:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Avertissements de navigation. • Glaces (en saison).
17:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.
21:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.
Continu	Cardinal	C21B (2021)	Radiotéléphonie (anglais) • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour la région du fleuve Saint-Laurent s'étendant de Kingston jusqu'à Montréal et pour le lac Ontario (régions 309, 401 et 402). • Avertissements de navigation pour les régions du fleuve Saint-Laurent à l'ouest de Melocheville, le lac Ontario à l'est de 77 40W, Trent River et les portions du canal Rideau desservies par les sites de Kingston et de Cardinal. • Niveau de l'eau dans le port de Montréal et le lac Ontario. • Prévisions des glaces pour le lac Ontario.
	Cornwall Kingston	C83B (2083)	
Continu	Cobourg	C21B (2021)	Radiotéléphonie (anglais) • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour le lac Ontario et le lac Érié (régions 402 et 403). • Avertissements de navigation pour les régions du lac Ontario à l'ouest de 077 00W et du lac Érié à l'est de 080 20W, et pour les portions du système Trent-Severn desservies par le site de Cobourg. • Niveau de l'eau dans le port de Toronto ainsi que pour le lac Ontario et le lac Érié. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Prévisions des glaces pour le lac Ontario et le lac Érié.
	Fonthill	C83B (2083)	
Continu	Cardinal	C28B (2028)	Radiotéléphonie (français) • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières et les prévisions maritimes à long terme pour la région du fleuve Saint-Laurent s'étendant de Kingston jusqu'à Montréal (régions 309 et 401). • Avertissements de navigation pour les régions du fleuve Saint-Laurent à l'ouest de Melocheville. • Niveau de l'eau dans le port de Montréal. • En service du 15 mars au 31 décembre.
	Cornwall Kingston	C23B (2023)	

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu	Orillia	C21B (2021)	Radiotéléphonie (anglais) • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour la baie Georgienne(région 406). • Prévisions maritimes pour les plaisanciers du lac Simcoe (région 481). • Niveau de l'eau pour le lac Huron. • Avertissements de navigation pour la voie-navigable Trent-Severn et l'extrémité sud de la baie Georgienne, les eaux contiguës de la rivière Severn jusqu'au 080 00W. • Prévisions des glaces pour la baie Georgienne.

Les codes MAFOR sont disponibles sur demande.

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

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:40 08:40 12:40 16:40 21:40	Jackhead Long Point Beaver Creek	C26	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, prévisions maritimes régulières, et les prévisions maritimes à long terme pour le lac Winnipeg. • Avertissements de navigation pour le lac Winnipeg, Lake Playgreen et Red River au nord de l'écluse et le barrage St. Andrews.
	Fraserwood	C19	

2.1.8 Prince Rupert, Colombie-Britannique

MMSI : 003160013 Indicatif d'appel : VAJ

Heures : H24
Services en anglais seulement.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Prince Rupert (Partie 3.9.11 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

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

Téléphone :	250-627-3070	Superviseur et opérations des SCTM
	250-624-9009	Radiodiffusion maritime continu (RMC Nord)
	250-726-3415	Radiodiffusion maritime continu (RMC Sud)
	250-627-3081	Urgence maritime / Sécurité – Nord
	250-627-3082	Urgence maritime / Sécurité – Sud
Télécopieur :	250-624-9075	Opérations des SCTM

Courriel : supervisor.rupert@innav.gc.ca
AVNAV.SCTMPrinceRupert@innav.gc.ca

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Digby Island 54°17'51"N 130°25'06"W	421	2182J3E 2054J3E 4125J3E	2182 2054 4125	-
Hunter Point 53°15'31"N 132°42'53"W	-	2182J3E 2054J3E	2182 2054	-
Barry Inlet 52°34'30"N 131°45'13"W	C11 C16 C26 C83A (1083)	-	-	-

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cumshewa 53°09'33"N 131°59'47"W	C11 C16 C70 C83A (1083) C84	-	-	-
Denny Island 52°06'19"N 128°03'56"W	C11 C16 C83A (1083)			
Dundas Island 54°31'16"N 130°54'55"W	C16 C70 C71 C83A (1083) C84	-	-	-
Kitimat 54°03'20"N 128°37'51"W	C11 C16 C83A (1083)	-	-	-
Maitland Island 53°44'05"N 128°56'18"W	C11 C16 C83A (1083)	-	-	-
Porcher Island 53°55'04"N 130°21'00"W	C11 C16 C83A (1083)	-	-	-
Klemtu 52°34'45"N 128°33'45"W	C11 C16 C70 C83A (1083) C84	-	-	-
Rose Inlet 52°13'18"N 131°12'54"W	C11 C16 C26 C70 C83A (1083)	-	-	-
Mount Dent 55°12'58"N 129°59'18"W	C16 C84	-	-	Fonctionne à l'énergie solaire et pourrait ne pas être disponible pendant les mois d'hiver.
Mount Gil 53°15'46"N 129°11'42"W	C11 C16 C26 C70 C83A (1083)	-	-	-

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Mount Hays 54°17'12"N 130°18'49"W	C11 C16 C70 C71 C83A (1083) C84	-	-	-
Naden Harbour 53°57'18"N 132°56'30"W	C11 C16 C70 C71 C83A (1083) C84	-	-	-
Van Inlet 53°15'08"N 132°32'31"W	C11 C16 C26 C83A (1083)	-	-	-
Calvert Island 51°35'21"N 128°00'43"W	C11 C16 C70 C83A (1083) C84	-	-	-
Amphitrite Point 48°55'31"N 125°32'25"W	-	2182J3E 2054J3E 4125J3E	-	-
Eliza Dome 49°52'24"N 127°07'13"W	C16 C70 C74 C83A (1083) C84	-	-	-
Mount Ozzard 48°57'34"N 125°29'30"W	C16 C70 C74 C83A (1083) C84	-	-	-
Port Alberni 49°13'07"N 124°48'43"W	C16 C26 C74 C83A (1083)	-	-	-
Estevan Point 49°22'59"N 126°32'00"W	C16 C83A (1083)	-	-	-

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
	-	-	2182 2054 4125	
Nootka 49°35'36"N 126°36'52"W	C16 C26 C74 C83A (1083)	-	-	-
Esperanza 49°50'32"N 126°48'22"W	C16 C83A (1083)	-	-	-
Holberg 50°38'24"N 128°07'34"W	C16 C26 C70 C74 C83A (1083)	-	-	-

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

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:30	Digby Island	518F1B	NAVTEX : (D) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
01:10	Amphitrite Point	518F1B	NAVTEX : (H) • Avertissements de navigation au large.
04:30	Digby Island	518F1B	NAVTEX : (D) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
04:50	Amphitrite Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est. • Tous les avertissements de navigation.
05:10	Amphitrite Point	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est.
05:15	Digby Island Hunter Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon-Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Tous les avertissements de navigation.
08:30	Digby Island	518F1B	NAVTEX : (D) • Avertissements de navigation au large.
09:10	Amphitrite Point	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est.
10:50	Amphitrite Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est. • Tous les avertissements de navigation.

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
11:15	Digby Island Hunter Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Tous les avertissements de navigation.
12:30	Digby Island	518F1B	NAVTEX : (D) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
13:10	Amphitrite Point	518F1B	NAVTEX : (H) • Avertissements de navigation au large.
16:30	Digby Island	518F1B	NAVTEX : (D) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
16:50	Amphitrite Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est. • Tous les avertissements de navigation.
17:10	Amphitrite Point	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est.
17:15	Digby Island Hunter Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Tous les avertissements de navigation.
20:30	Digby Island	518F1B	NAVTEX : (D) • Avertissements de navigation au large.
21:10	Amphitrite Point	518F1B	NAVTEX : (H) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est.
22:50	Amphitrite Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, La Perouse Bank, Dellwood Est. • Tous les avertissements de navigation.

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
23:15	Digby Island Hunter Point	2054J3E	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Tous les avertissements de navigation.
Continu	Mount Hays Mount Dent Rose Inlet Kitimat Maitland Island	C21B (2021)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 17. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4, 5, 14, 15, 16. • Rapports météo automatisés : Grey Islet, Lucy Island, Prince Rupert, Holland Rock, Bonilla Island, Rose Spit, Langara Island, Kindakun Rock, Sandspit, Cumshewa Island, Cape St. James, Cathedral Point, Herbert Island, Sartine Island. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Entrée Dixon Centre, Détroit d'Hecate Nord, Détroit d'Hecate Sud, Moresby Ouest, Moresby Sud, Haut-Fond Nanakwa, Sea Otter Ouest, Dellwood Est. • Rapports météo des phares : Green Island, Triple Island, Bonilla Island, Langara Island, Boat Bluff, McInnes Island, Ivory Island, Dryad Point, Addenbroke Iland, Egg Island, Cape Scott, Pine Island. • Tous les avertissements de navigation.
	Klemtu Van Inlet	WX1	
	Barry Inlet Dundas Island Mount Gil Calvert Island	WX2	
	Cumshewa Naden Harbour	WX3	
Continu	Mont Ozzard Esperanza Holberg	C21B (2021)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7, 8, 13, 14. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7, 14. • Rapports météo automatisés : Cape St. James, Herbert Island, Sartine Island, Solander Island, Sheringham Point, Race Rocks, Discovery Island. • Rapports sur les bouées océaniques : Sea Otter Ouest, Dellwood Est, Brooks Sud, La Perouse Bank, Moresby Sud. • Rapports météo locale et rapports météo des phares : Île Trial, Pointe Carmanah, Pointe Pachena, Cap Beale, Pointe Amphitrite, Île Lennard, Pointe Estevan, Nootka, Quatsino, Cap Scott, Île Pine, Île Egg, Île McInnes. • Tous les avertissements de navigation.
	Eliza Dome	WX1	
	Port Alberni Nootka	WX2	
	Estevan Point	WX3	

2.1.9 Québec, Québec

MMSI : 003160027 Indicatif d'appel : VCC

Heures : H24
Services en français et en anglais.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Québec (Partie 3.9.7 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

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

Téléphone : 418-648-4427 Opérations des SCTM

Télécopieur : 418-648-7244

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

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Lauzon 46°48'45"N 071°09'33"W	C12 C16 C26 C70	-	-	-
Trois-Rivières 46°23'50"N 072°27'17"W	C13 C16 C24 C70	-	-	-
Mont Bélair 46°49'22"N 071°29'45"W	C13 C16 C85 C70	-	-	-
Montmagny 46°55'42"N 070°30'45"W	C12 C16 C24 C70	-	-	-
Rivière-du-Loup 47°45'35"N 069°36'19"W	C12 C16 C70 C85	-	-	-
Sorel 46°02'45"N 073°06'52"W	C13 C16 C26 C70	-	-	-

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

Tableau 2-20 - SCTM Québec/VCC - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu	Lauzon Rivière-du-Loup Mont Saint-Bruno	C21B (2021)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 303*, 305, 306, 307, 308, 309 et 314. • Avertissements de navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Sainte-Anne-de-Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. • Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Sainte-Anne-de-Bellevue*. • Information sur les glaces. • Messages de la voie maritime.
	Mont Rigaud Sorel	C25B (2025)	
	Montmagny Trois-Rivières L'Acadie	C83B (2083)	

Code MAFOR disponible sur demande.

*****du 1er mai au 31 octobre.

2.1.10 Sarnia, Ontario

MMSI : 003160030 Indicatif d'appel : VBE

Heures : H24
Services en anglais seulement.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Sarnia (Partie 3.9.8 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

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

Téléphone : 519-337-6221 Opérations des SCTM

Télécopieur : 519-336-0229

Courriel : Safety.Sarnia@innav.gc.ca

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

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Grande Pointe 42°23'26"N 082°24'17"W	C11 C12 C16 C70 C85	-	-	-
Rondeau 42°25'22"N 081°50'40"W	C12 C16 C70 C85	-	-	-
Rabbit Mountain 48°26'02"N 089°18'06"W	C16 C70 C85	-	-	-
Horn 48°49'06"N 087°21'12"W	C16 C24 C70	-	-	-
Bald Head 47°40'06"N 084°47'39"W	C16 C27 C70	-	-	-
Sault Ste. Marie (Gros Cap) 46°32'16"N 084°34'54"W	C11 C16 C24 C70	-	-	-
Silver Water (Manitoulin Island) 45°54'03"N 082°54'50"W	C11 C16 C27 C70	-	-	-
Wiarton 44°44'51"N 081°06'42"W	C16 C26 C70	-	-	-
Meaford 44°30'56"N 080°34'00"W	C16 C70 C85	-	-	-
Tobermory 45°09'36"N 081°29'45"W	C16 C26 C70	-	-	-
Killarney 45°58'07"N 081°29'20"W	C16 C24 C70	-	-	-
Pointe au Baril 45°33'53"N 080°19'02"W	C16 C26 C70	-	-	-

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

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
02:30	Pass Lake	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
06:30	Pass Lake	518F1B	NAVTEX : (P) • Avertissements de navigation. • Glaces (pendant la saison des glaces).
10:30	Pass Lake	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
14:30	Pass Lake	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
18:30	Pass Lake	518F1B	NAVTEX : (P) • Avertissements de navigation. • Glaces (pendant la saison des glaces).
22:30	Pass Lake	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
Continu (RMC Ouest)	Horn Sault Ste. Marie	C21B (2021)	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. • Avertissements de navigation pour la région du lac Supérieur et pour la Rivière St. Mary's. • Niveau de l'eau pour le lac Supérieur et le lac Huron. • Prévisions des glaces pour le lac Supérieur et le lac Huron.
	Rabbit Mountain Bald Head	C83B (2083)	
Continu (RMC Est)	Tobermory Killarney Pointe au Baril	C21B (2021)	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. • Prévisions maritimes pour les plaisanciers de North Channel. • Avertissements de navigation pour les régions du lac Huron au nord de 44 00N, de la baie Géorgienne (incluant l'écluse de Port Severn) de North Channel et de St. Mary's River. • Niveau de l'eau pour le lac Supérieur et le lac Huron. • Prévisions des glaces pour le lac Supérieur et le lac Huron.
	Silver Water Meaford	C83B (2083)	
Continu (RMC Nord)	Camlachie	C21B (2021)	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. • Avertissements de navigation pour la région du lac Huron au sud de 45 10N, la rivière St. Clair, le lac St. Clair et la rivière Détroit. • Niveau de l'eau pour les lacs Huron, St. Clair et Érié. • Prévisions des glaces pour les lacs Huron, St. Clair et Érié.
	Kincardine	C83B (2083)	

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu (RMC Sud)	Port Burwell	C21B (2021)	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. • Avertissements de navigation pour les régions de la rivière St. Clair, du lac St. Clair, de la rivière Détroit et du lac Érié à l'ouest de 79 40W. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Niveau de l'eau pour les lacs Huron, St. Clair et Érié. • Prévisions des glaces pour les lacs Huron, St. Clair et Érié.
	Leamington	C83B (2083)	

Les codes MAFOR sont disponibles sur demande.

2.1.11 Sydney, Nouvelle-Écosse

MMSI : 003160017 Indicatif d'appel : VCO

Heures : H24
Services radio disponibles en français et en anglais.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Canso (Partie 3.9.10 de cette publication) ou trafic Northumberland (Partie 3.9.3 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

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

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

Télécopieur : 902-564-7662

Courriel : Safety.Sydney@innav.gc.ca
AVNAV.SCTMSydney@innav.gc.ca

Centre des SCTM de Sydney - Service de radiogoniométrie par VHF

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

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

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

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cape North 47°00'38"N 060°25'41"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Kilkenny Lake 46°13'29"N 060°10'06"W	C16 C24 C26 C70	-	2182 2815 2206	C24, C26, 2815 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
St. Columba 45°59'17"N 060°51'36"W	C16 C24 C26 C70	-	-	C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Chéticamp 46°34'39"N 060°59'10"W (NAD27)	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Montague, Î.-P.-É. 46°11'40"N 062°39'35"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cap Egmont, Î.-P.-É. 46°24'08"N 064°08'02"W	C12 C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Point Escuminac, N.-B. 47°04'25"N 064°47'53"W	C16 C24 C26 C70	-	-	C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
North Cape, Î.-P.-É. 47°03'27"N 063°59'55"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Eddy Point 45°30'52"N 061°15'15"W	C6 C11 C14	-	-	-
Fox Island 45°19'47"N 061°04'46"W	C16 C24 C26 C70	-	2182 2118 2206	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24, C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-24 - SCTM Sydney/VCO - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:40	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avertissements de navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Détroit de Cabot et Banc Banquereau), de la côte Est du golfe du Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de la Baie de Miramichi. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
01:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221 / (glaces seulement en hiver).
02:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais • Avertissements de navigation.
05:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
06:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221
07:40	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
09:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
10:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
13:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français • Avertissements de navigation.

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
14:40	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avertissements de navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Détroit de Cabot et Banc Banquereau), de la côte Est du golfe du Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de la Baie de Miramichi. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
14:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais • Avertissements de navigation.
17:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
18:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
20:10	Port Caledonia	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
21:30	Port Caledonia	490F1B	NAVTEX : (J) français • Avertissements de navigation.
22:40	Port Caledonia	518F1B	NAVTEX : (Q) anglais • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221 / (glaces seulement en hiver).
Continu	Port Caledonia Pt. Escuminac Montague Fox Island	C21B (2021)	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avertissements de navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Détroit de Cabot et Banc Banquereau), de la côte Est du golfe du Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de Miramichi Bay. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Prévisions sur les glaces pour les pêcheurs professionnels de l'Î.-P.-É.
	Cape North Cap Egmont	C83B (2083)	

2.1.12 Victoria, Colombie-Britannique

MMSI : 003160011 Indicatif d'appel : VAK

Heures : H24
Services en anglais seulement.

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

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

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Victoria (Partie 3.9.12 de cette publication).

Coordonnées

Adresse postale :

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

Téléphone :	250-363-6611	Opérations des SCTM
	1-800-661-9202	Appel sans frais, Centre des SCTM (À l'intérieur de la C.-B.)
	250-363-6836	Administration
	250-363-6333	Surveillant d'équipe
	250-363-6880	Radiodiffusion maritime continue (RMC) – Mont Helmcken
	250-363-6492	Radiodiffusion maritime continue (RMC) – Île Bowen/Mont Parke
	604-666-3655	Radiodiffusion maritime continue (RMC) – Île Bowen/Mont Parke
	250-339-0748	Radiodiffusion maritime continue (RMC) – Secteur centre de l'île
	250-974-5305	Radiodiffusion maritime continue (RMC) – Secteur nord de l'île
Télécopieur :	250-363-6556	

Courriel : Supervisor.Victoria@innav.gc.ca

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

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Annacis Island 49°11'35"N 122°55'09"W	C16 C26 C70 C74 C83A (1083)	-	-	-
Bowen Island 49°20'41"N 123°23'13"W	C11 C12 C16 C70 C83A (1083) C84	-	-	
Gabriola Island 49°09'11"N 123°50'35"W	C11 C16 C83A (1083)	-	-	Voie C83A n'est pas surveillée 24/7.
Mount Parke 48°50'23"N 123°17'41"W	C11 C16 C26 C70 C74 C83A (1083)	-	-	
Mount Newton 48°36'48"N 123°26'35"W	C11 C16 C70 C83A (1083) C84	-	-	
Mount Helmcken 48°24'07"N 123°34'17"W	C11 C16 C70 C83A (1083) C84	-	-	
Watts Point (Howe Sound) 49°38'54"N 123°12'36"W	C12 C16 C26 C70 C83A (1083)	-	-	-
West Vancouver 49°20'41"N 123°10'54"W	C12 C16 C26 C83A (1083)	-	-	-

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cape Lazo 49°42'24"N 124°51'41"W	C16 C26 C71 C83A (1083)	-	-	-
Mount Discovery 50°19'25"N 125°22'16"W	C16 C70 C71 C83A (1083) C84	-	-	-
Port Hardy 50°41'35"N 127°41'53"W	C16 C70 C71 C83A (1083) C84	-	-	-
Texada Island 49°41'47"N 124°26'07"W	C16 C70 C71 C83A (1083) C84	-	-	-
Seymour Narrows 50° 9'1.45"N 125°22'16.69"W	Ch 16 Ch 83A Ch 71	-	-	-
Telegraph Cove 50°31'41.70"N 126°47'24.00"W	Ch 16 Ch 83a Ch 26 Ch 71 WX1	-	-	-

Tableau 2-26 - SCTM Victoria/VAK – Diffusions

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
07:10	Mount Parke	C21B (2021)	Radiotéléphonie • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Watts Point	WX1	
	Bowen Island Mount Helmcken	WX3	
07:20	Texada Island	WX1	Radiotéléphonie • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Port Hardy	WX3	
	Mount Discovery Cape Lazo	C21B (2021)	

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
13:10	Mount Parke	C21B (2021)	Radiotéléphonie • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
		WX1	
	Bowen Island Mount Helmcken	WX3	
13:20	Texada Island	WX1	Radiotéléphonie • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Port Hardy	WX3	
	Mount Discovery Cape Lazo	C21B (2021)	
20:20	Texada Island	WX1	Radiotéléphonie • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Port Hardy	WX3	
	Mount Discovery Cape Lazo	C21B	
21:10	Mount Parke	C21B (2021)	Radiotéléphonie • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Watts Point	WX1	
	Bowen Island Mount Helmcken	WX3	
Continu Interruption pour diffusions en direct	Mount Parke	C21B (2021)	Radiotéléphonie • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 8, 9, 10 et 11. • Prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 7, 8, 9, 10 et 11. • Rapports météo automatisés : Sheringham Point, Race Rocks, Victoria/Gonzales Point, Discovery Island, Kelp Reef, Saturna Island, Sandheads, Point Atkinson, Pam Rocks, Entrance Island, Ballenas Island, Sisters Islet. • Rapports sur les bouées océaniques : Halibut Bank. • Rapports météo des phares : Chrome Island, Merry Island, Entrance Island, Trial Island. • Information sur les pêches sur la rivière Fraser.
	Watts Point	WX1	
	Bowen Island	WX3	

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu Interruption pour diffusions en direct	Mount Helmcken	WX3	Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 7, 8, 9, 10, 11. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 7. • Rapports météo automatisés : Sheringham Point, Race Rocks Victoria/ Gonzales Point, Discovery Island, Kelp Reef, Saturna Island, Sandheads. • Rapports sur les bouées océaniques : La Perouse Bank. • Rapports météo et des phares : Estevan Point, Lennard Island, Amphitrite Point, Cape Beale, Pachena Point, Carmanah Point, Trial Island. •
Continu RMC nord de l'île Interruption pour diffusions en direct			Radiotéléphonie • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 5, 6, 11, 12, 13, 14. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 5, 6, 14. • Rapports météo automatisés : Fanny Island, Herbert Island, Cape St. James, Sartine Island, Solander Island. • Rapports sur les bouées océaniques : Détroit d'Hecate Sud, Moresby Sud, Dellwood Est, Sea Otter Ouest, Brooks Sud. • Rapports météo des phares : McInnes Island, Addenbroke Island, Egg Island, Pine Island, Scarlett Point, Pulteney Point, Chatham Point, Cape Scott, Quatsino.
	Port Hardy	WX3	
Continu RMC milieu de l'île Interruption pour diffusions en direct	Texada Island	WX1	Radiotéléphonie • . • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 11, 12, 13. • Rapports météo automatisés : Fanny Island, Grief Point, Sisters Islet, Ballenas Island, Entrance Island. • Rapports sur les bouées océaniques : Sentry Shoal, Halibut Bank. • Rapports météo locale et rapports météo des phares : Chatham Point, Cape Mudge, Cape Lazo, Chrome Island, Merry Island, Entrance Island.
	Mount Discovery Cape Lazo	C21B	

Figure 2-1 - Réseau des SCTM – Région du Centre – Grands Lacs

Figure 2-2 - Réseau des SCTM – Région du Centre – Golfe et fleuve Saint-Laurent

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

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

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

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

2.2 Opération du canal et des écluses

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

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Canso, N.-É., Écluse 45°38'55"N 061°24'52"W VAZ3	SC	16 11	Exploitée par Pêches et Océans Canada pour le trafic dans le canal seulement. Continu pendant la saison de navigation.

2.3 Opération du canal, du port et des écluses

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

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

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Burlington, ON Pont du canal 43°17'48"N 079°47'42"W XL146	SC	16 12	Exploité par le ministère des Services publics et Approvisionnement Canada. Contrôle du trafic maritime seulement.
Hamilton, ON 43°17'00"N 079°50'00"W XJF496	-	16 12	À l'exception des petits navires, tous les navires qui entrent, quittent ou se déplacent à l'intérieur du port devraient communiquer avec le maître du port de Hamilton directement sur la voie 12. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Welland St. Catharines, ON 43°49'20"N 079°11'45"W VDX22	SC	16 14	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Long Point Port Colborne, ON 42°53'15"N 079°14'57"W VDX68	SC	16 11	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Windsor, ON 42°19'00"N 083°04'00"W XJP56	-	16 12 14	Exploité par l'Administration portuaire de Windsor pour le contrôle du trafic maritime seulement. Les appels initiaux adressés aux autorités portuaires doivent se faire sur la voie 16.
Sault Ste. Marie, ON Écluse du canal 46°30'48"N 084°21'03"W VDX23	SC	16 14	Exploité par Parcs Canada et la ville de Sault Ste. Marie. L'écluse est ouverte chaque année du 15 mai au 15 octobre. Les navires devraient faire leurs appels initiaux directement sur la voie 14. Contrôle du trafic maritime seulement.
Toronto, Ont. 43°38'28.5"N 079°20'56.5"W XJF46	SC	12 16	Le pont du chenal maritime est exploité par le portuaire de Toronto. Vous devriez appeler 416-678-6729 deux heures à l'avance pour faire la demande pour lever le pont.

2.4 Exploitation des ponts

Tableau 2-29 - Côte du Pacifique

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie de service	Voies	Remarques
Pont de la rue Johnson Port de Victoria 48º25'40"N 123º21'52"W VAH20	SC	12	Exploité par la ville de Victoria, C-B. Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
New Westminster Pont Ferroviaire, C-B 49º12'32"N 122º53'25"W XLZ35	SC	16 11 12 74	Exploité par *Canadian National Railway.* Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
Queensborough Pont Ferroviaire, C-B 49º11'51"N 122º55'23"W XJJ62	SC	16 74 06 08	Exploité par la *Southern Railway of British Columbia Limited.*
Second Narrows Pont Ferroviaire 49º17'42"N 123º01'27"W CJU52	SC	12	Exploité par la *Canadian National Railway*. Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
Lulu Island Bridge 49º10'58"N 122º59'17"W	SC	16 11 12 74	Exploité par *Canadian National Railway.* Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.

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

Partie 3 Services de trafic maritime

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

3.1 Responsabilités de la Garde côtière canadienne

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

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

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

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

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

3.2 Autorisation

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

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

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation avant :

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

3.3 Communications

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

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

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

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

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

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

3.3.1 Difficultés de communications

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

3.3.2 Défectuosité de l'équipement radio de communication du navire

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

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

3.4 Système hauturier

3.4.1 Descriptions des zones

3.4.1.1 Est du Canada

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

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

3.4.1.2 Ouest du Canada

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

Figure 3-2 - Système de gestion de trafic maritime coopératif Canada/États-Unis

3.4.1.3 Nord canadien

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

a) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation prescrites par le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*;[1]

b) les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie Kugmallit qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;

c) les eaux de la baie James;

d) les eaux de la rivière Koksoak, de la baie d'Ungava à Kuujjuaq;

e) les eaux de la baie aux Feuilles, de la baie d'Ungava à Tasiujaq;

f) les eaux de la baie Chesterfield qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et les eaux du lac Baker;

g) les eaux de la rivière Moose, de la baie James à Moosonee.

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

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

3.5 Zone de trafic maritime local

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

a) à tout navire de 20 mètres ou plus de longueur;

b) à tout navire qui remorque ou qui pousse un bâtiment ou un objet, autre qu'un engin de pêche, lorsque, selon le cas :

   i. la longueur combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 45 mètres ou plus de longueur; ou

   ii. la longueur du bâtiment ou de l'objet qu'il remorque ou qu'il pousse est de 20 mètres ou plus de longueur.

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

a) aux navires qui remorquent ou poussent un bâtiment ou un objet à l'intérieur d'une aire de flottage de billes;

b) aux yachts de plaisance qui ont moins de 30 mètres de longueur;

c) aux plateaux de pêche qui ont moins de 24 mètres de longueur et dont la jauge brute est d'au plus 150 tonneaux.

La participation est obligatoire.

3.5.1 Comptes rendus de zones de trafic maritime locales

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

3.5.2 Renseignements requis

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

a) nom du navire;

b) indicatif d'appel du navire;

c) position du navire;

d) heure prévue à laquelle le navire entrera dans la zone STM;

e) la destination du navire;

f) l'heure prévue à laquelle le navire arrivera à sa destination;

g) la présence d'un polluant ou de marchandises dangereuses transportées à bord du navire ou de tout bâtiment ou objet qu'il remorque ou qu'il pousse;

h) l'heure prévue à laquelle le navire quittera le poste;

i) l'heure prévue à laquelle le navire arrivera au prochain point nécessitant un compte rendu.

3.5.3 Arrivée dans une zone

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

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

3.5.3.1 Arrivée à un point d'appel

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

3.5.3.2 Arrivée au poste

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

3.5.3.3 Appareillage

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

a) immédiatement avant que le navire ne commence à appareiller, un rapport comprenant les renseignements énumérés en a), b), c), e), f), g) et h) doit être fait;

b) immédiatement après que le navire a terminé l'appareillage, un rapport comprenant les renseignements énumérés en a), c) et i) doit être fait.

3.5.3.4 Manœuvres

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

a) la compensation du compas;

b) l'étalonnage et l'entretien courant des aides à la navigation;

c) un essai en mer;

d) une opération de dragage;

e) la pose, l'enlèvement et l'entretien courant de câbles sous-marins, ou tout autre manœuvre susceptible de nuire à la sécurité de la navigation.

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

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

3.5.4 Procédures différentes

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

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

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

3.5.5 Changement dans les renseignements

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

3.5.6 Comptes rendus inhabituels

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

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

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

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

3.6 Comptes rendus additionnels

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

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

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

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

3.6.1.1 Trafic Prince Rupert

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

Les services de trafic maritime à partir du point 124º40'00"W dans le détroit de Juan de Fuca vers l'ouest jusqu'au point 125°15'00"W, et qui coupe au sud le parallèle 48°00N à partir de la côte Ouest de l'État de Washington sont fournis par la GCC au centre des SCTM de Prince Rupert, situé à Prince Rupert (C.-B.).

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

3.6.1.2 Trafic Seattle

Détroit de Juan de Fuca

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

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

3.6.1.3 Trafic Victoria

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

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

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

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

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

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

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

3.6.2.1 Navires visés

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

3.6.2.2 Procédures applicables au mouvement des navires

a) Tout participant des Services de trafic maritime qui remorque à l'arrière doit utiliser une haussière aussi courte que le permette la sécurité et avoir une bonne connaissance du métier.

b) Tout participant des Services de trafic maritime de 100 mètres de long ou plus (longueur du navire) fera de son mieux, conformément aux usages en matière de sécurité et applicables dans l'industrie pour;

   i. Le capitaine ne doit pas entrer dans le SEP de Turn Point lorsqu'un autre navire participant de 100 mètres ou plus est déjà engagé dans le secteur d'exploitation particulier (SEP), à moins que;
      - Le capitaine qui suit un autre navire doit demeurer à une distance minimale de 0,5 milles marins (5 câbles) du navire qui le précède;
      - Avant de rattraper un autre navire dans le SEP de Turn Point et avec l'assentiment du centre des SCTM de Victoria, le capitaine doit s'assurer de l'absence de toute circulation contraire et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles);
      - Si le capitaine du navire sort du Boundary Pass et rencontre un navire entrant du détroit Haro qui se trouve déjà dans le SEP, le capitaine ne doit entrer que lorsque le navire sortant a dépassé le cap vecteur du navire entrant qui a déjà amorcé son virage et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles);
      - Si le capitaine du navire entre à partir de Haro Strait et rencontre un navire sortant du Boundary Pass qui se trouve déjà en SEP, le capitaine ne doit entrer que lorsque le navire sortant a franchi une ligne de relèvement entre Turn Point et Arachne Reef et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles),

   ii. Le capitaine doit demeurer à une distance minimale de 0,3 milles marins (3 câbles) de Turn Point.

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

à Gowlland Point (LF 253 / É.-U. 19800) en allant vers le sud et environ par le travers du feu de Danger Shoal et de la bouée Horn (É.-U. 19775) en allant vers le nord.

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

Pour accroître la sécurité de la navigation sur le fleuve Mackenzie, des zones dangereuses ont été identifiées.

À leur convenance, les navires qui transitent par les zones de danger (1 à 10) énumérées ci-dessous devraient diffuser un avis de sécurité, incluant leur position sur le C16, pour aviser tout navire se trouvant dans la zone::

1. Du port de Wrigley jusqu'à la rivière Horn
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 0 et leur départ au point milliaire 65.
   ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 65 et leur sortie au point milliaire 0.
2. Head of the Line jusqu'à Fort Simpson
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 130 et signalent leur sortie au point milliaire 205.
   ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 205 et leur sortie au point milliaire 130.
3. De Camsell Bend jusqu'à Jones Landing
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 282 et leur sortie au point milliaire 325.
   ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 325 et leur sortie au point milliaire 282.
4. De Blackwater River jusqu'à la Old Fort Point
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 400 et leur sortie au point milliaire 480.
   ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 480 et leur sortie au point milliaire 400.
5. Rapides de Sans Sault
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 620 et leur sortie au point milliaire 645.
   ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 645 et leur sortie au point milliaire 620.
6. Rapides de Ramparts
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 667 et leur sortie au point milliaire 680.
   ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 680 et leur sortie au point milliaire 667.
7. Chenal Oniak
   i. Les navires signalent leur arrivée à l'entrée du chenal Oniak à partir des chenaux suivants chenal Middle, chenal Luker et chenal East.
   ii. Les navires signalent sortie du chenal Oniak vers les chenaux suivants : le chenal Middle, le chenal Luker et le chenal East.

8. Chenal East – d'Inuvik jusqu'à Tununuk
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée à la sortie d'Inuvik et leur sortie soit à l'entrée du chenal Oniak ou au point milliaire 1040.
   ii. Les navires montants en direction d'Inuvik signalent leur entrée au point milliaire 1040 ou à l'entrée du chenal Oniak et signalent leur arrivée à Inuvik.
9. Chenal Est – Kittigazuit
   i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 1070 et leur sortie à la bouée de direction du point milliaire 1081.
   ii. Les navires montants signalent leur arrivée à la bouée de direction du point milliaire 1081 et leur sortie au point milliaire 1070.
10. S'ils le jugent bon, tout autre chenal étroit du delta du Mackenzie.

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

Les avis de sécurité devraient comprendre les renseignements suivants :

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

Exemple :
Toutes stations, toutes stations, ici Kitikmeot, en direction sud avec 6 chalands chargés, entrant dans la zone 6 au point milliaire 680, à 10:30 heure locale; heure prévue d'arrivée au point milliaire 660 à 1530 heure locale. À vous.

3.6.3.1 Coordonnées pour avis de sécurité

À tout moment, les navires peuvent obtenir l'information connue sur le trafic sur le fleuve Mackenzie en contactant le Centre SCTM d'Iqaluit.SCTM Iqaluit

Téléphone : 867-979-0310
Télécopieur : 867-979-4264

Télex (téléfax) : 063-15529
Identificateur télégraphique : NORDREG CDA

Courriel :
iqanordreg@innav.gc.ca

3.7 Application aux zones

3.7.1 Système hauturier

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

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

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

La participation est obligatoire.

3.7.1.2 Ouest du Canada – zone de trafic hauturier

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

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

Participation est obligatoire.

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

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

a) les bâtiments d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus;

b) les bâtiments qui remorquent ou poussent un autre bâtiment lorsque les jauges brutes combinées du bâtiment et du bâtiment remorqué ou poussé sont de 500 tonneaux ou plus;

c) les bâtiments qui transportent, comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses, ou les bâtiments qui remorquent ou poussent un bâtiment qui transporte comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses.

La participation est obligatoire.

3.8 Exigences du rapport d'information préalable à l'arrivée

Un compte rendu doit être fait lorsqu'un changement important se produit dans les renseignements fournis dans tout compte rendu fait conformément aux exigences du rapport d'information préalable à l'arrivé.

3.8.1 Rapport STMC – Zone de trafic hauturier

Il faut remplir le rapport de zone de trafic hauturier au moyen du formulaire électronique . Tous les rapports d'information doivent être communiqués directement aux SCTM de Prince Rupert à vts.rupert@innav.gc.ca ou au Centre des SCTM de la Garde côtière canadienne le plus proche.Selon les exigences de comptes rendus, plusieurs des renseignements suivants peuvent être requis dans un compte rendu :

a) nom du navire;

b) indicatif d'appel du navire;

c) nom du capitaine du navire;

d) position du navire;

e) heure à laquelle (UTC) le navire est arrivé à la position;

f) route du navire, s'il y a lieu;

g) vitesse du navire, s'il y a lieu;

h) les conditions météorologiques existantes (y compris les glaces), au besoin;

i) heure (UTC) prévue d'entrée du navire dans la zone de STM;

j) nom de la zone Services de trafic maritime où le navire a l'intention d'entrer;

k) destination du navire;

l) heure prévue (UTC) d'arrivée du navire à destination;

m) route que le navire à l'intention de suivre;

n) nom du dernier port d'escale du navire;

o) tirant d'eau du navire;

p) toute marchandise dangereuse par classe ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé par le navire :

   i. le type et la quantité de tout hydrocarbure qu'il transporte en vrac dans sa cale;

ii. le type et la quantité de tout hydrocarbure qui sera déchargé de sa cale ou qui sera chargé dans celle-ci au port ou à l'installation maritime;

q) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, des radars, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;

r) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau;

s) nom de l'agent canadien ou américain, selon le cas; et

t) la date d'expiration des certificats suivant :

i. le certificat visé à l'article VII de la Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

ii. le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;

iii. le certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac;

iv. le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou du certificat de conformité délivré, le cas échéant, à l'égard du navire.

Ce qui suit est également demandé :

i. la date d'expiration du Certificat de gestion de la sécurité ISM;

ii. l'Attestation de conformité ISM;

iii. le certificat de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civil pour les dommages dû à la pollution par les hydrocarbures de soute (connu comme un certificat sous le régime de la Convention sur les hydrocarbures de soute s'il y en a un démis à l'égard du navire);

iv. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves.

3.8.2 ECAREG – Renseignements requis

Les rapports d'information ECAREG doivent être remplis à l'aide du formulaire électronique . Tous les rapports d'information doivent être communiqués directement à ECAREG par courriel à HLXECAREG1@INNAV.GC.CA ou au Centre des SCTM de la GCC le plus proche. Toutes les heures données dans les rapports d'information ECAREG doivent être en temps universel coordonné (UTC).

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

a) nom du navire;

b) indicatif d'appel du navire;

c) nom du capitaine du navire;

d) position du navire;

e) heure à laquelle (UTC) le navire est arrivé à la position;

f) route du navire, s'il y a lieu;

g) vitesse du navire, s'il y a lieu;

h) les conditions météorologiques existantes (y compris les glaces), au besoin;

i) heure prévue d'entrée (UTC) du navire dans la zone des STM de l'Est du Canada;

j) heure prévue de départ du navire de son poste;

k) destination du navire;

l) heure prévue (UTC) d'arrivée du navire à destination;

m) route que le navire à l'intention de suivre dans la zone des STM de l'Est du Canada pour arriver à destination;

n) nom du dernier port d'escale du navire;

o) tirant d'eau du navire;

p) toute marchandise dangereuse par classe ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé par le navire;

q) abrogé;

r) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principale, des appareils à gouverner, du radar, des compas, équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;

s) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau;

t) nom de l'agent canadien ou américain, selon le cas; et

u) la date d'expiration des certificats suivant :

   i. le certificat visé à l'article VII de la Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

   ii. le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;

   iii. le certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac;

   iv. le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou du certificat de conformité délivré, le cas échéant, à l'égard du navire.

Ce qui suit est également demandé :

   i. la date d'expiration du Certificat de gestion de la sécurité ISM;

   ii. l'Attestation de conformité ISM;

   iii. le certificat de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civil pour les dommages dû à la pollution par les hydrocarbures de soute (connu comme un certificat sous le régime de la Convention sur les hydrocarbures de soute s'il y en a un démis à l'égard du navire);

   iv. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves.

3.8.2.1 Arrivée dans une zone

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

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

a) lorsque le navire effectue un voyage entre deux ports à l'intérieur de la même zone;

b) lorsque le navire est en provenance directe de la Zone de services de trafic maritime du Nord canadien, et a en sa possession une autorisation NORDREG valide.

3.8.2.2 Arrivée à la limite d'une zone

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

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

3.8.2.3 Arrivée au poste

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

a) le port d'arrivée;

b) l'heure d'arrivée.

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

3.8.2.4 Départ du poste

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

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

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

3.8.2.5 Sortie d'une zone

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

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

3.8.2.6 Comptes rendus ECAREG

Les rapports ECAREG pour les navires entrant dans les eaux canadiennes doivent être envoyés à l'aide du formulaire électronique :

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

Centre des SCTM de Les Escoumins

Téléphone : 418-233-3483
Télécopieur : 418-233-3299
Courriel : ECAREG.ESCOUMINS@INNAV.GC.CA

3.8.3 NORDREG – Comptes rendus de zone

Les comptes rendus de zone NORDREG doivent être adressés à NORDREG CANADA et communiqué soit directement à NORDREG CANADA ou au centre des SCTM de la GCC le plus proche. Le rapport de navigation NORDREG doit être rempli au moyen d'un formulaire électronique téléchargeable à partir de la section des services de trafic maritime du portail e-Navigation de la GCC. Toutes les heures indiquées dans les comptes rendus de zone NORDREG doivent être en temps universel coordonné (UTC). Le capitaine d'un navire doit s'assurer que ce type de compte rendu est fait conformément aux exigences de renseignements ci-après.

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

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

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

a) « PN », dans le cas d'un plan de navigation (SP = Sailing Plan);

b) « RP », dans le cas d'un rapport de position (PR = Position Report);

c) « RF », dans le cas d'un rapport final (FR = Final Report);

d) « RD », dans le cas d'un rapport de déroutement (DR = Deviation Report).

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

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

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

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

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

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

Les bâtiments sur le point d'entrer dans la zone NORDREG devraient fournir leur rapport de plan de navigation 24 heures d'avance avant de pénétrer dans la zone ou dès que possible après avoir quitté un port qui se trouve à moins de 24 heures de la zone NORDREG. Cela veille à ce que les bâtiments ne subissent pas de retard en attendant l'autorisation des SCTM et permet aux SCTM d'évaluer les conditions courantes et de préparer l'information de sécurité pertinente pour le bâtiment.[2]

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

3.8.3.3 Départ du poste d'amarrage/de mouillage

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

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

3.8.3.4 Au moment de se mettre en route après un incident

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

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

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

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

3.8.3.6 Tous les jours

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

3.8.3.7 Autres situations

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

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

3.8.3.8 Arrivée au poste d'amarrage/au mouillage

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

3.8.3.9 Sortie de la zone

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

3.8.3.10 Rapport de déroutement

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

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

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

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

3.8.3.11 Comptes rendu NORDREG

Les comptes rendus NORDREG doivent être envoyés à :

Centre des SCTM d'Iqaluit

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

Téléphone : 867-979-5724
Télécopieur : 867-979-4264

Télex (Téléfax) : 063-15529
Indicatif télégraphique : NORDREG CDA

Courriel : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

Centre des SCTM de Les Escoumins

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

Téléphone : 418-233-3483
Télécopieur : 418-233-3299

Télex (Téléfax) : 063-15529
Indicatif télégraphique : NORDREG CDA

Courriel : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

3.8.4 Notification préalable à l'arrivée (NPA)

En vertu du *Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), il est exigé qu'une notification préalable à l'arrivée (NPA) soit soumise par les navires avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Les informations concernant le format de ces rapports ainsi que les adresses où les faire parvenir se trouvent à la Partie 4.2.8 de cette publication.

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

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

Courriel : sans@nvmc.uscg.gov
Téléphone : 1-800-708-9823
Télécopieur : 1-800-547-8724

Vous trouverez le formulaire de rapport sur le site web NVMC .

3.9 Annexes des zones de services de trafic maritime

3.9.1 Baie de Fundy

Note : Les positions exprimées en latitude et en longitude, pour la zone STM de la baie de Fundy, sont données en NAD83.

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

43°43’54.3”N 066°26’28”W, 43°58’45.3”N 066°27’43”W, 44°09’30.3”N 066°47’01”W,

44°11’50.3”N 066°49’31”W, 44°14’57.3”N 066°52’40”W, 44°17’21.2”N 066°55’08”W,

44°22’30.2”N 067°18’58.1”W, 44°29’50.2”N 067°15’08.1”W, 44°35’30.2”N 067°08’13”W,

44°42’00.2”N 066°58’22”W, 44°46’35.6”N 066°54’09.2”W de là, longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'à la rive, à la position 45°11’30.5”N 067°17’00.6”W; de là longeant la rive canadienne du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse jusqu'au point de départ à Chebogue Point, y compris la zone de pêche no. 2.

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Fundy »	14	156.700
2	« Trafic Fundy »	12	156.600
3	« Trafic Fundy »	71	156.575

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

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
3A	1	-	Trafic entrant seulement.	Un point par 44°30’09.3”N 066°15’56.5”W.
3B	1	-	Trafic sortant seulement.	Un point par 44°32’25.8”N 066°20’46”W.
4A	1 et 2	-	Limite du secteur Entrant.	Un point par 44°38’53.3”N 066°12’43.9”W.
4B	2	-	Limite du secteur Sortant.	Un point par 44°50’17.8”N 066°14’19.5”W.
4C	2	-	Trafic entrant seulement.	Un point par 44°44’49.1”N 066°10’32.7”W.
4D	1 et 2	-	Limite du secteur – Trafic sortant seulement.	Un point par 44°39’38.1”N 066°18’11.2”W.
4E	2	-	Entrée/sortie du dispositif de séparation du trafic.	Un point par 44°49’38.3”N 066°23’40.2”W.
5A	2	-	Sortie nord du dispositif de séparation du trafic – Trafic entrant seulement.	Un point par 45°01’45.3”N 066°04’08.4”W.
5B	2	-	Sortie nord du dispositif de séparation du trafic – Trafic sortant seulement	Un point par 45°02’45.3”N 066°09’35.4”W.
6	2	Feu et bouée lumineuse « J » à sifflet de Saint Jean Harbour	-	Une ligne joignant les positions : 45°13’30.4”N 066°05’45.1”W; 45°12’55.3”N 066°02’36.9”W; 45°12’59.3”N 066°00’28.2”W.
7	2	Partridge Island	-	Une ligne joignant les positions : 45°14’10.3”N 066°03’12.1”W et 45°14’20.3”N 066°00’07.9”W.
8	2	-	-	Un point par 45°15’30.3”N 066°03’31.3”W.
9	2	-	-	Un point par 45°16’10.9”N 066°04’24.9”W.
10	2	-	-	Un point par 45°16’00.5”N 066°05’39.1”W.
11	2	-	-	Un point par 45°15’51.5”N 066°02’37.6”W.
1C	1	-	Limite extérieure – Secteur 1.	Une ligne joignant les positions : 44°17’21.2”N 066°55’08”W et 44°22’30.2”N 067°18’58.1”W.
1E	1	-	Limite extérieure – Secteur 1 Grand Manan Channel.	Une ligne joignant les positions : 44°22’30.2”N 067°18’58.1”W; 44°29’50.2”N 067°15’08.1”W; 44°35’30.2”N 067°08’13”W; 44°42’00.2”N 066°58’22”W; 44°46’35.6”N 066°54’09.2”W; 44°47’39.1”N 066°53’07.5”W.
1P	1	-	Grand Manan Channel	Une ligne joignant les positions : 44°45’35.7”N 066°50’01.9”W et 44°45’37”N 066°50’03”W, et, de là, longeant la limite entre les zones de pêche 2 et 4 jusqu'à 44°47’39.1”N 066°53’07.5”W de là, longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'à 44°49’31.8”N 066°55’57.3”W et longeant le prolongement de cette frontière jusqu'à 44°50’16.8”N 066°57’05.2”W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
2P	1	-	De Campobello Island jusqu'à The Wolves.	Une ligne joignant les positions : 44°55’57.4”N 066°53’55.3”W et 44°56’09.8”N 066°44’04.3”W.
2R	1	-	De Wolf Island sud-ouest jusqu’à la limite du secteur.	Une ligne joignant les positions : 44°56’10.6”N 066°43’57.7”W; et 44°53’14.6”N 066°36’00.1”W.
3Q	1 et 2	-	Limite du secteur.	Une ligne joignant les positions : 44°43’08.8”N 066°44’16.6”W, 44°53’14.6”N 066°36’00.1”W, 45°03’29.2”N 066°27’32.8”W.
5R	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°03’00.3”N 066°10’58”W; 45°03’36.3”N 066°12’22”W; 45°07’06.7”N 066°20’50.8”W.
3P	1	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°02’19.6”N 066°48’31.1”W; 44°55’57.4”N 066°53’55.3”W.
4P	1	-	Head Harbour Passage.	Une ligne joignant les positions : 44°56’48.5”N 066°58’14”W; 44°55’40.6”N 066°56’37.4”W.
5P	1	-	Passamaquoddy Bay.	Une ligne joignant les positions : 45°04’17”N 066°55’12.6”W et une position sur la frontière entre le Canada et les États-Unis, par 45°01’36.7”N 067°03’56.6”W.
1M	1	-	Limite extérieure – Secteur 1 au sud-ouest de Brier Island.	Une ligne joignant les positions : 43°58’45.3”N 066°27’43”W; 44°09’30.3”N 066°47’01”W.
2M	1	-	Entrée de St. Mary's Bay.	Une ligne joignant les positions : 44°05’12”N 066°12’42.8”W; 44°12’08.3”N 066°23’09”W.
3M	1	-	Extrémité sud du Petit Passage.	L’arc d’un cercle d’un rayon de 1 ½ mille nautique centré sur la position 44°22’21”N 066°12’12”W, s’étendant d’une rive à l’autre dans les eaux de la baie St. Mary’s et joignant les positions suivantes : 44°23’31.3”N 066°10’53.6”W; 44°21’15.2”N 066°10’46.4”W; 44°21’19.9”N 066°13’44.1”W.
4M	1	-	Extrémité nord du Petit Passage.	L’arc d’un cercle d’un rayon de 1½ mille nautique centré sur la position 44°24’14.5”N 066°12’55”W, s’étendant d’une rive à l’autre dans les eaux de la baie de Fundy et joignant les positions suivantes : 44°23’02.8”N 066°14’10.8”W; 44°25’19.6”N 066°14’21.7”W; 44°25’21.9”N 066°11’31.8”W.
6M	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 44°39’56.6”N 065°49’57.2”W et 45°01’30.3”N 066°02’46”W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
5U	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°08’02.3”N 065°50’56.9”W et 45°15’24.3”N 065°48’39.9”W.
1D	2	-	Entrée/sortie de Digby Gut.	L’arc d’un cercle d’un rayon de 2 milles nautiques centré sur la position 44°42’38.8”N 065°46’23.9”W; s’étendant d’une rive à l’autre dans les eaux de la baie de Fundy et joignant les positions suivantes : 44°41’03.7”N 065°48’06.6”W; 44°44’00.3”N 065°48’27.5”W; 44°43’09.9”N 065°43’41.4”W.
5S	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°01’30.3”N 066°02’46”W et 45°08’02.3”N 065°50’56.9”W.
8U	2 et 3	-	Limite – Secteurs 2 et 3.	Une ligne joignant les positions : 45°19’22.5”N 065°32’05.4”W; et 44°56’54.3”N 065°15’49.4”W.
1L	1	-	Limite extérieure – Secteur 1 à l'ouest de Yarmouth (N.-É.).	Une ligne joignant les positions : 43°43’54.3”N 066°26’28”W et 43°58’45.3”N 066°27’43”W.
1Y	1	-	Limite extérieure – Zone STM de la baie de Fundy près de Yarmouth (N.-É.).	Une ligne joignant les positions : 43°43’54.3”N 066°07’08”W et 43°43’54.3”N 066°26’28”W.
2Y	1	-	Yarmouth Sound	L’arc d’un cercle d’un rayon de 1½ mille nautique centré sur la position 43°46’57.3”N 066°09’29.5”W, s’étendant d’une rive à l’autre dans les eaux de Yarmouth Sound et joignant les positions suivantes : 43°46’08.4”N 066°07’45.2”W; 43°46’29.7”N 066°11’27.7”W; 43°48’24.5”N 066°10’00.3”W.

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

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

3.9.2 Port d'Halifax et ses approches

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM dans le port d'Halifax et ses approches sont exprimées d'après le NAD83.

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

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Halifax »	14	156.700
2	« Trafic Halifax »	12	156.600

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

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

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

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

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

Figure 3-5 - Zone de services de trafic maritime du port d'Halifax et ses approches

3.9.3 Détroit de Northumberland

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM pour le détroit de Northumberland sont exprimées d'après le NAD83.

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Northumberland »	12	156.600

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

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

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

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

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

3.9.4 Baie Placentia

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

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Placentia »	14	156.700
2	« Trafic Placentia »	12	156.600

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

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
7	2	-	-	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 47°31’55”N 054°00’32”W, et s’étendant jusqu’à la rive.
8	2	-	-	Une ligne tracée dans une direction 090°-270° (vrai) et passant par le point 47°37’01”N 054°01’53”W et s’étendant jusqu’à la rive.
9	2	-	-	Une ligne tracée dans une direction 090°-270° (vrai) passant par 47°42’35”N 054°03’22”W et s’étendant jusqu’à la rive.

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

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

BAIE PLACENTIA
Services de Trafic Maritime
Points d'Appels (PAP)
PAP Frontiére
Dispositif de Séparation du Trafic (DST)
Lieu d'Embarquement du Pilote
Come-by-Chance
Île Merasheen
Île Red
Argentia
Secteur 2
VHF Voie 12
Cape St. Mary's
Baie Placentia
Secteur 1
VHF Voie 14
Bass Point
9
8
7
6
5B
5A
4B
4A
3B
3A
2B
2A
1B
1A
1E
1S
1W

3.9.5 Port aux Basques

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM de Port aux Basques sont exprimées d'après le NAD83.

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

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Port aux Basques »	11	156.550

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

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
4	1	Route du traversier	Croisant la route recommandée du traversier reliant Port aux Basques (Terre-Neuve) et North Sydney (N.-É.).	Une ligne tracée depuis la position 47°33’00”N 059°07’27.4”W jusqu’à la limite sud de la zone à la position 47°22’09”N 059°16’26.6”W.
5	1	5 milles marins au large de Channel Head	5 milles marins au large de Channel Head.	Un arc centré à la position 47°33’57”N 059°07’24.5”W, d’un rayon de 5 milles marins, s’étendant d’une rive à l’autre et reliant les positions suivantes : 47°35’09.7”N 059°00’14.4”W, 47°28’57”N 059°07’24.5”W, 47°36’02.8”N 059°14’07”W.
6	1	2 milles marins au large de Channel Head	2 milles marins au large de Channel Head.	Un arc centré à la position 47°33’57”N 059°07’24.5”W d’un rayon de 2 milles marins, s’étendant d’une rive à l’autre et reliant les positions suivantes : 47°34’27”N 059°04’32.8”W, 47°31’57”N 059°07’24.5”W, 47°34’12.2”N 059°10’20.4”W.

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

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

3.9.6 St. John’s

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM de St. John’s sont exprimées d’après le NAD83.

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

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic St. John’s »	11	156.550

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

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

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

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

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

3.9.7 Voie maritime du Saint-Laurent

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

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

Secteur	Limites
1	Le méridien traversant le fleuve Saint-Laurent à 66° ouest, et une ligne à la pointe de Manicouagan joignant les positions 49°06'04.3"N 068°11'39.7"W et 48°42'00"N 067°52'00"W (NAD83).
2	La limite intérieure du secteur 1 et une ligne à Cap du Basque joignant les positions 48°00'06"N 069°45'48"W; 47°58'25"N 069°37'51"W et 47°52'35"N 069°33'02"W; incluant la rivière Saguenay (NAD83).
3	La limite intérieure du secteur 2 et une ligne à Pointe St-Nicolas joignant les positions 46°42'07"N 071°26'47"W et 46°43'38"N 071°27'33"W.
4	La limite intérieure du secteur 3 et une ligne à Tracy, joignant les positions 46°00'48"N 073°09'49"W et 46°01'00"N 073°11'00"W.
5	La limite intérieure du secteur 4 et la limite amont de la zone.

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Les Escoumins »	14	156.700
2	« Trafic Les Escoumins »	9	156.450
3	« Trafic Québec »	12	156.600
4	« Trafic Québec »	13	156.650
5	« Trafic Québec »	10	156.500

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	66W	Limite est de la zone.	Méridien de longitude 066°00'00"W.
1A	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 50°05'30"N 066°00'00"W.
1B	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 50°01'25"N 066°00'00"W.
1C	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°59'20"N 066°00'00"W.
1D	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°52'30"N 066°00'00W.
1E	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°38'40"N 066°00'00"W.
1F	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°34'25"N 066°00'00"W.
1G	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°26'15"N 066°00'00"W.
1H	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°22'00"N 066°00'00"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
2	1	Pointe des Monts	-	Une ligne joignant les positions : 49°19’00”N 067°22’30”W et 48°55’18”N 067°16’18”W.
2A	1	Pointe des Monts	Navires montants	Une position à 49°13’40”N 067°21’20”W.
2B	1	Pointe des Monts	Navires descendants	Une position à 49°07’30”N 067°19’30”W.
3	1/2	Pointe Manicouagan	-	Une ligne joignant les positions : 49°06’04.3”N 068°11’39.7”W et 48°42’00”N 067°52’00”W.
3A	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires montants	Une position à 48°55’45”N 068°03’20”W.
3B	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires descendants	Une position à 48°52’20”N 068°00’00”W.
4	2	Pointe au Boisvert	-	Une ligne joignant les positions : 48°33’55”N 069°08’32”W et 48°19’42”N 068°50’18”W.
4A	2	Pointe au Boisvert	Navires montants	Une position à 48°30’00”N 069°03’00”W.
4B	2	Pointe au Boisvert	Navires descendants	Une position à 48°26’48”N 068°59’20”W.
5A	2	-	Navires montants	Une position à 48°20’54”N 069°19’36”W.
5	2	Les Escoumins	-	Une ligne joignant les positions : 48°19’05”N 069°24’53”W et 48°08’05”N 069°11’14”W.
5B	2	Les Escoumins	Navires descendants seulement	Une position à 48°15’00”N 069°20’00”W.
6	2	Phare du Haut-fond Prince	-	Une ligne joignant les positions : 48°09’36”N 069°39’00”W; 48°06’30”N 069°36’53”W; et 48°05’38”N 069°34’01”W et une ligne joignant les positions : 48°04’10”N 069°33’19”W et 48°03’04”N 069°25’29”W.
S1	2	Île St-Louis (Rivière Saguenay)	-	Une ligne joignant les positions : 48°15’03”N 070°01’09”W et 48°15’45”N 070°01’00”W.
S2	2	Chicoutimi	-	Une position à 48°25’20”N 070°52’50”W.
7	2/3	Île Blanche	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions : 48°00’06”N 069°45’48”W; 47°58’25”N 069°37’51”W; 47°52’35”N 069°33’02”W.
8	3	Cap-aux-Oies St-Roch	-	Une ligne joignant les positions : 47°29’18“N 070°13’55”W et 47°18’42”N 070°10’42”W.
9	3	Sault au Cochon/ Beaujeu	-	Une ligne joignant les positions : 47°11’49”N 070°38’16”W et 47°05’12”N 070°25’30”W.
10	3	Saint-Laurent	-	Une ligne joignant les positions : 46°51’33”N 071°00’16”W et 46°50’09”N 070°59’15”W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
11	3	Ste Pétronille (Île d'Orléans)	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°50’41.5”N 071°07’57”W et 46°49’42”N 071°07’42”W.
12	3	Québec	-	Une ligne joignant les positions : 46°48’38”N 071°12’12”W et 46°48’27”N 071°11’18”W.
13	3	Sillery	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°46’19”N 071°14’37”W et 46°45’50”N 071°13’50”W.
14	3/4	St-Nicolas	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions : 46°42’07”N 071°26’47”W et 46°43’38”N 071°27’33”W.
15	4	Ste-Croix	-	Une ligne joignant les positions : 46°37’40”N 071°42’00”W et 46°40’09”N 071°42’16”W.
16	4	Grondines	-	Une ligne joignant les positions : 46°35’14”N 072°02’26”W et 46°33’39”N 072°01’18”W.
17	4	Batiscan	-	Une ligne joignant les positions : 46°30’02”N 072°14’47”W et 46°29’51”N 072°12’27”W.
18	4	Cap-de-la-Madeleine	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°21’58.1”N 072°29’47.4”W et 46°21’47”N 072°28’04”W.
19	4	Pointe des Ormes	-	Une ligne joignant les positions : 46°18’14”N 072°34’39”W et 46°17’24”N 072°34’15”W.
20	4	Port Saint-François	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°16’21.5”N 072°37’10”W et 46°16’50”N 072°37’48.5”W.
21	4	Yamachiche	-	Une ligne joignant les positions : 46°12’53”N 072°49’11.5”W et 46°12’28.9”N 072°48’55”W.
22	4	Île des Barques	-	Une ligne joignant les positions : 46°05’24”N 073°00’43”W et 46°05’08”N 073°00’13”W.
23	4/5	Tracy	Limite de secteur	Une ligne joignant les positions : 46°00’48”N 073°09’49“W et 46°01’00”N 073°11’00”W.
24	5	Contrecœur	-	Une ligne joignant les positions : 45°49’55.3”N 073°16’55.7”W et 45°50’15”N 073°17’31”W.
25	5	Cap St-Michel	-	Une ligne joignant les positions : 45°44’05”N 073°26’40”W et 45°43’30”N 073°25’15”W.
26	5	Section 110	-	Un point à 45°37’54”N 073°29’18”W.
27	5	Point d’appel 2	-	Un point à 45°31’36”N 073°31’39”W.

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

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

Chicoutimi
Rivière Saguenay
Pointe-à-Boivert
Les Escoumins
Centre STM
Trafic Escoumins
Secteur 2
VHF Ch 09
Île St-Louis
Haut-fond
Prince
Île Blanche
Centre STM Les Escoumins
Secteur 3 VHF Ch 12
Cap-aux-Oies
Saint-Roch-
des-Aulnaies
Sault-au-Cochon
Centre STM Québec
Sainte-Pétronille
Ile
d'Orléans
Québec Centre STM
Trafic Québec
QUÉBEC
Saint-Laurent
St.
Nicolas
Sainte-Croix
QUÉBEC
Services de Trafic Maritime
Points d'Appels (PAP)
Limites des services de trafic maritime (STM)
Zone d'embarquement des pilotes

Secteur 3
VHF Ch 12
Saint-Laurent
Ile
d'Orléans
Secteur 4 VHF Ch 13
St-Nicolas
Grondines
Ste-Croix
Batiscan
Cap-de-la-Madeleine
Trois-Rivières
Yamachiche
Port-St-François
Centre STM Québec
Ile des Barques
Tracy
Secteur 5
VHF Ch 10
Contrecoeur
Cap Saint-Michel
Section 110
CIP 2
Ste-Pétronille
Québec
Sillery
QUÉBEC
Services de Trafic Maritime
Points d'Appels (PAP)
Limites des services de trafic maritime (STM)

3.9.8 Zone et secteurs de Sarnia

3.9.8.1 Zone STM de Sarnia

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

Les points d'appel portant un chiffre indiquent les points d'appel obligatoires en vertu du Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.

3.9.8.2 Secteurs STM de Sarnia

Les secteurs de services de trafic maritime de Sarnia comprennent les eaux canadiennes à partir du feu de DeTour Reef sur le lac Huron jusqu'à la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron et les eaux canadiennes dans le lac Érié à partir des bouées « 1 » des chenaux extérieurs Est et ouest jusqu'au feu de Long Point. Dans ces secteurs, les navires sont priés de garder l'écoute sur la fréquence internationale de détresse, de sécurité et d'appel 156.800 MHz (voie 16).

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

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Sarnia »	11	156.550
2	« Trafic Sarnia »	12	156.600

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
A	1	DeTour	À DeTour Reef, feu pour les navires en transit sur la rivière St. Mary's.	Pour les navires en transit sur la rivière St. Mary's, ligne joignant les positions 090°-270° (vrai) à 45º56'54"N 083º54'12"W.
		Cordwood Point	À Cordwood Point, bouée lumineuse « 1 » pour les navires en provenance du lac Michigan ou en partance vers celui-ci. Ces navires devront spécifier Cordwood Point.	Pour les navires en provenance du lac Michigan ou en partance vers celui-ci, ligne joignant 45º56'54"N 083º54'12"W et 45º40'53"N 084º18'05"W.
B	1	Great Duck Island	Une ligne joignant le feu de Great Duck Island et le feu de Presque Isle.	Une ligne joignant les positions : 45°38'30"N 082°57'48"W, jusqu'à la position 45°21'24"N 083°29'30"W.
C	1	Cove Island	Au feu de Cove Island. Pour les navires en direction ou en provenance de la baie Géorgienne.	Une ligne orientée 000° (vrai) à partir de 45°19'37"N 081°44'07"W Contacter SCTM Sarnia sur voie 26.
D	1	Harbour Beach Point Clark	Les navigateurs devront spécifier Point Clark lorsqu'ils suivent les routes de la baie Géorgienne et Harbour Beach à tous les autres moments.	Une ligne joignant 43°50'42"N 082°37'54"W et 44°04'22.1"N 081°45'25.6"W.
1	1	30 minutes au nord de la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron	30 minutes au nord des bouées lumineuses « 11 » et « 12 » du chenal du lac Huron (descendant seulement).	-
E	1	Bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron	Bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°05'25"N 082°24'38"W.
2	1	Feu « 7 » du chenal du lac Huron	Feu « 7 » du chenal du lac Huron (descendant seulement).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°03'36"N 082°25'06"W.
3	1	Bouée lumineuse « 1 » du chenal du lac Huron	À la bouée lumineuse « 1 » du chenal du lac Huron (montant seulement).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°00'37"N 082°24'53"W.
4	1	Black River	Au feu de jonction St. Clair/ Black River.	Sur la rive nord de l'entrée de la rivière, par 42°58'24"N 082°25'12"W.
5	1	Feu amont de Stag Island	Au feu amont de Stag Island (montant seulement).	Une ligne orientée 090° (vrai) à partir de 42°54'25"N 082°27'57.5"W.
6	1	Salt Dock	Au feu de Salt Dock de Marine City.	Une ligne orientée 110° (vrai) passant par 42°41'16.8"N 082°30'20.5"W.
7	1	Feu 23	Au feu « 23 » de Grande Point (descendant seulement).	Une ligne joignant les positions : 42°35'07"N 082°33'23.5"W et 42°35'04"N 082°33'10"W.

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

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

3.9.8.3 Application

Dans les rivières St. Clair et Détroit, les navigateurs devraient se guider sur les dispositions du Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.

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

3.9.8.4 Écoute sur le bassin des Grands Lacs

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

*Note : En 2020, le Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF a été abrogé. Ces modifications sont maintenant contenues dans le Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.

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

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

Notes :

1) Une installation radiotéléphonique portative VHF peut être utilisée pour répondre aux exigences de veille de la voie 13 lorsqu'un navire est requis, par le Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, de n'être équipé que d'une seule installation.

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

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

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

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

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

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

VHF #1	← PASSERELLE À PASSERELLE VOIE 13 →				VOIE MARITIME VOIE 14	PASSERELLE À PASSERELLE VOIE 13	VOIE MARITIME ET PASSERELLE À PASSERELLE VOIE 13	VOIE MARITIME VOIE11	VOIE MARITIME VOIE 12	VOIE MARITIME VOIE 14
ZONE	LACS SUPERIOR-MICHIGAN-HURON-BAIE GEORGIENNE NORD DU LA BOUÉE LUMINEUSE #11 DU L. HURON	BOUÉE LUMINEUSE #11 DU C. DU L HURON AU FEU DU L. ST. CLAIRE	FEU DU L. ST CLAIRE AU FEU DE LA R. DETROIT R. ST. MARY	ENTRE LE FEU DE LA R. DETROIT À P.D.A. #16	CANAL WELLAND P.D.A. #15 À P.D.A. #16	L. ONTARIO ENTRE P.D.A. #15 À CAP VINCENT	CAP VINCENT À ÎLE CROSSOVER	ÎLE CROSSOVER À P.D.A. #10-11	P.D.A. #10-11 À P.D.A. #6-7	P.D.A. #6-7 À P.D.A. #2
VHF #2	VOIE 16	STM VOIE 11	STM VOIE 12	← VOIE 16 →						

3.9.9 Zone du détroit de Belle Isle – Volontaire

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM du détroit de Belle Isle – volontaire sont exprimées d'après le NAD83.

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

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

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

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Belle Isle »	14	156.700

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

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

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

Numéro	Secteur	Description générale et conditions	Description géographique
5B	1	Sortant	Une position à 51°20’46.4”N 056°49’29.8”W.
1C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52°09’00.4”N 055°24’40.7”W.
2C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51°54’27.4”N 055°45’53.0”W.
1D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52°05’48.0”N 055°20’37.7”W.
2D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51°51’47.3”N 055°41’04.1”W.

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

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

3.9.10 Détroit de Canso et ses approches Est

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM du détroit de Canso et ses approches Est sont exprimées d'après le NAD83.

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

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

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

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Canso »	14	156.700

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

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
3A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24’32.5”N 060°50’16.3”W.
3B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23’24.5”N 060°50’16.3”W.
4A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24’24.3”N 060°58’45.3”W.
4B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23’24.3”N 060°58’45.3”W
5S	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45º21’08.3”N 061º13’49.3”W, jusqu’à 45º25’05.8”N 061º07’10.9”W.
5A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45º25’31.3”N 061º06’28.1”W.
5B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45º25’14.2”N 061º06’57.0”W.
5Y	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45º28’31.3”N 061º01’25.3”W, jusqu’à 45º25’37.8”N 061º06’17.4”W.
6S	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45º20’58.3”N 061º21’43.4”W, jusqu’à 45º28’07.2”N 061º10’49.8”W.
6A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45º28’37.8”N 061º10’03.4”W.
6B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45º28’15.2”N 061º10'26.0"W.
6Y	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45º31’15.3”N 061º05’59.5”W, jusqu’à 45º28’42.0”N 061º09’56.4”W.
7	1	Bouée C14	-	Une ligne à partir de la position 45°34’42.3”N 061°15’52.6”W, jusqu'à 45°31’13.8”N 061°15’40.4”W.
8	1	Critchett Point	-	Une ligne à partir de la position 45°33’34.3”N 061°19’03.4”W, jusqu'à 45°32’52.3”N 061°19’44.4”W.
9	1	Bouée C26	-	Une ligne à partir de la position 45°36’23.2”N 061°22’14.3”W, jusqu'à 45°36’15.2”N 061°23’13.2”W.
10	1	Porte de l’écluse nord du canal	-	La porte de l’écluse nord du canal de Canso par 45°38’58.2”N 061°24’57.3”W.

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

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

3.9.11 Prince Rupert

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

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

Tableau 3-34 - Indicatifs et fréquences de Prince Rupert

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Prince Rupert »	11	156.550
2	« Trafic Prince Rupert »	71	156.575

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	Changement	Cape Caution Cape Sutil	Une ligne du feu de Cape Caution à Mexicana Point et de là jusqu'à Cape Sutil.	Une ligne de 51°09'50"N 127°47'06"W à 50°54' 51.96"N 127°59'58.04"W et jusqu'à 50°52'34.23"N 128°3'7.24"W.
1B	1	Dugout Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Dugout Rocks et de Cape Calvert. Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Fitz Hugh doivent signaler leur HPA à Dugout Rocks.	Une ligne joignant les positions : 51°22'01.5"N 127°48'23.5"W et 51°25'04"N 127°54'16"W.
1C	1	Pearl Rocks	Une ligne reliant les positions de Pearl Rocks et l'ile la plus au Sud de Sorrow Islands et de là jusqu'au Cape Calvert. Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Queen Charlotte via le Passage North doivent signaler leur HPA à Pearl Rocks.	Une ligne joignant les positions : 51°22'00"N 128°00'12"W et 51°24'33"N 127°55'18"W de là vers la position 51°25'04"N 127°54'16"W.
2	1	Fog Rocks	Feu de Fog Rocks.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 51°58'21"N 127°55'02"W.
3	1	Walker Island	Feu de Walker Island / Lama Passage.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 52°05'58"N 128°06'55"W.
4	1	Barba Point	Une ligne reliant Barba Point et Boscowitz Point.	Une ligne joignant les positions : 52°16'11"N 127°44'55"W et 52°16'06"N 127°47'00"W.
5	1	Idol Point	Une ligne reliant les positions du feu de Idol Point jusqu'à Graven Point.	Une ligne joignant les positions : 52°14'19"N 128°16'31"W et 52°15'27"N 128°13'19"W.
6	1	Freeman Point	Feu de Freeman Point. Si les navigateurs se dirigent vers le nord, ils doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Ditmars Point. Les navigateurs doivent indiquer s'ils veulent traverser Hiekish Narrows.	Une ligne orientée 090°-270°(vrai) passant par 52°33'11.5"N 128°29'18"W.
7	1	Ditmars Point	Ditmars Point. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Freeman Point.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 52°43'48"N 128°34'12"W.
8	1	Griffin Point	Feu de Griffin Point. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler s'ils vont passer dans (Hiekish Narrows).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 53°03'56"N 128°32'54"W.
9	1	Kingcome Point	Une ligne reliant les positions du feu de Kingcome Point et d'Angler Cove.	Une ligne joignant les positions : 53°17'57"N 128°54'23"W et 53°18'44"N 128°53'17"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
10	1	Money Point	Feu de Money Point. Les navigateurs se dirigeant vers Kitimat doivent signaler leur HPA au feu d'Emilia Island.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 53°22'55"N 129°09'50"W.
11	1	Sainty Point	Une ligne joignant les positions du feu de Sainty Point et de Yolk Point. S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Pitt Island.	Une ligne joignant les positions : 53°22'18"N 129°18'40"W et 53°21'47"N 129°20'00"W.
12	1	Feu de Pitt Island	Feu de Pitt Island. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Sainty Point.	Une ligne orientée 045°-225° (vrai) passant par 53°42'00"N 129°48'38"W.
13A	Changement	Baker Inlet	Une ligne traversant Grenville Channel à partir du feu Baker Inlet.	Une ligne orientée 052°-232° (vrai) passant par 53°48'41.4"N 129°57'07.9"W.
13B	Changement	Swede Point	Une ligne traversant l'Ogden Channel et joignant Bareside Point et Swede Point.	Une ligne joignant les positions : 53°54'12"N 130°16'31"W et 53°53'16"N 130°15'35"W.
14A	2	Lawyer Islands	Une ligne reliant les positions de Hunt Point et des Lawyer Islands.	Une ligne joignant les positions : 54°06'11"N 130°24'54"W et 54°06'36"N 130°20'12"W.
14B	2	Genn Islands	Une ligne reliant les positions des Lawyer Islands et de Hazel Point.	Une ligne joignant les positions : 54°06'36"N 130°20'12"W et 54°07'03"N 130°14'39"W.
15A	2	Petrel Rock	Une ligne partant de Digby Island allant jusqu'à Kinahan Island Ouest.	Une ligne orientée 180° (vrai) à partir de 54°15'33"N 130°25'00"W; jusqu'à 54°12'30"N 130°25'00"W.
15B	2	Greentop Islet	Une ligne allant de Kinahan Island Ouest jusqu'à une position près de Greentop Islet.	Une ligne joignant les positions : 54°12'30"N 130°25'00"W et 54°10'40"N 130°25'00"W.
15C	2	Holland Rock	Une ligne allant d'une position près de Greentop Islet et jusqu'à Kitson Island.	Une ligne joignant les positions : 54°10'40"N 130°25'00"W et 54°10'40"N 130°19'00"W.
16	2	Lucy Islands	Une ligne allant du feu de Lucy Islands jusqu'à Tugwell Island.	Une ligne joignant les positions : 54°17'46"N 130°36'25"W et 54°19'10"N 130°30'54"W.
17	2	Pillsbury Point	Une ligne joignant les positions de Pillsbury Point et de Tobey Point.	Une ligne joignant les positions : 54°17'58"N 130°21'05"W et 54°17'58"N 130°22'55"W.
18	2	Edye Passage	Un arc de 3 milles marins centré sur Table Point. Les navigateurs sont encouragés à signaler leur présence à Gull Island en entrant ou sortant d'Edye Passage.	Un arc centré sur 54°03'49"N 130°31'55"W. Rayon de 3 milles marins à partir du relèvement 137° (vrai) du large jusqu'au relèvement 233° (vrai).

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
19	2	Wales Point	Une ligne reliant les positions de Wales Point jusqu'à Maskelyne Point.	Une ligne joignant les positions : 54°42'17"N 130°28'33"W et 54°38'55"N 130°26'42"W.
20A	2	Butterworth Rocks	Une ligne partant du feu de Jacinto Point jusqu'au feu de Butterworth Rocks et de là jusqu'au feu de Seal Rocks. Les navigateurs doivent signaler leur route s'ils ne passent pas par le Brown Passage.	Une ligne joignant les positions : 54°34'47"N 131°04'30"W et 54°14'08"N 130°58'30"W de là, jusqu'à 54°00'00"N 130°47'26"W.
20B	Changement	Seal Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Seal Rocks jusqu'à Oval Point sur Porcher Island.	Une ligne joignant les positions : 54°00'00"N 130°47'26"W et 53°56'24"N 130°43'15"W.
21	Changement	Rose Spit Seal Rocks	Une ligne reliant les positions de Rose Spit et le feu de Seal Rock.	Une ligne joignant les positions : 54°11'12.5"N 131°38'43"W et 54°00'00"N 130°47'26"W.
22	2	Rose Spit	Une ligne allant de la position 000° (Vrai) à partir de Rose Spit jusqu'à la frontière internationale.	Une ligne orientée 000° (vrai) à partir de 54°11'12.5"N 131°38'43"W jusqu'à la frontière internationale.
23	2	Frontière internationale à Dixon Entrance	Une ligne suivant la frontière internationale entre l'Alaska, les É.-U. et la Colombie-Britannique au Canada entre le feu de Cape Muzon et de Wales Island. Les navigateurs doivent signaler si leur route passe par le Holiday Passage, le Oriflamme Passage ou Main Passage quand ils franchissent Chatham Sound.	Une ligne joignant les positions : 54°39'48"N 132°41'30"W et 54°42'06"N 130°31'47"W.
24	2	Limite de zone	Une ligne allant du feu de Point Cornwallis, s'étendant sur un arc vers le sud-ouest en suivant la limite des eaux territoriales.	Une ligne allant de la position 54°42'12"N 132°52'17"W jusqu'à la position 54°11'00"N 133°28'34.6"W le long de la limite des eaux territoriales.
25	Changement	Cap Knox	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vraie) à partir du Cape Knox jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vraie) à partir de la position 54°11'00"N 133°05'00"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
26	1	Tasu Sound	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Davidson Point jusqu'à la limite des eaux territoriales. Les navigateurs doivent signaler quand ils atteignent Davidson Point au moment où ils entrent Tasu Sound ou en sortent.	Une ligne orientée 220° (vrai) à partir de 52°44'32"N 132°06'42"W jusqu'à la limite de la mer territoriale.
27	1	Cape St. James	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Cape St. James jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne orientée 220° (vrai) à partir de 51°56'10"N 131°00'52"W jusqu'à la limite de la mer territoriale.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
28	1	McInnes Island / Cape St. James	Une ligne reliant les positions du feu de McInnes Island et du feu de Cape St. James.	Une ligne joignant les positions : 52°15’42”N 128°43’13”W et 51°56’10”N 131°00’52”W.
29	1	Cape Mark McInnes Island	Une ligne allant du feu de Cape Mark jusqu’au feu de McInnes Island.	Une ligne joignant les positions : 52°08’59”N 128°32’18”W et 52°15’42”N 128°43’13”W.
30	1	Bonilla Island Sandspit	Une ligne reliant les positions du feu de Bonilla Island et le radiophare aéronautique de Sandspit.	Une ligne joignant les positions : 53°29’34”N 130°38’09”W et 53°15’10”N 131°48’48”W.
31	1	Lawn Point	Un arc de 3 milles marins centré sur Lawn Point.	Un arc centré sur 53°25’29.7”N 131°54’50.2”W. Rayon de 3 milles marins, à partir du relèvement 180° (vrai) du large jusqu’au relèvement 000° (vrai).
32	1	White Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Browning Entrance et du feu de Hankin Rock.	Une ligne joignant les positions : 53°38’05”N 130°33’48”W et 53°42’28”N 130°24’36”W.
33	1	Duckers Islands	Une ligne reliant les positions du feu des Duckers Islands jusqu’au feu de Dupont Island. S’ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent indiquer s’ils vont passer par Squally Channel ou le Whale Channel.	Une ligne joignant les positions : 52°55’31.4”N 129°11’28.5”W et 52°56’23.3”N 129°26’10.2”W.
34	1	Wilson Rock	Une ligne traversant Laredo Channel et passant par Wilson Rock.	Une ligne orientée 232°-052° (vrai) passant par 52°40’00”N 128°57’55”W.
35	Changement	Triangle Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de Triangle Island jusqu’à la limite des eaux territoriales.	Une ligne orientée 220° (vrai) à partir de 50°52’00”N 129°05’00”W et 50°42’11”N 129°18’00”W.
36	Changement	Cape Scott	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Scott et de Triangle Island.	Une ligne joignant les positions : 50°46’57”N 128°25’32”W et 50°52’00”N 129°05’00”W.

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

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

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

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

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

Tableau 3-37 - Indicatifs et fréquences pour Prince Rupert

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

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

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
4	1	Ten Mile Point	Une ligne orientée sur 256° (Vrai) allant du feu de Ten Mile Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions : 49°03'34"N 124°50'22"W et 49°03'20.5"N 124°51'44"W.
5	1	Dunsmuir Point	Une ligne orientée sur 090° (Vrai) allant du feu de Dunsmuir Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions : 49°09'16"N 124°48'26"W et 49°09'16"N 124°47'42"W.
6	1	Amphitrite Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Amphitrite Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 48°55'17"N 125°32'23"W et 48°46'06"N 125°44'02"W.
7	1	Estevan Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Estevan Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 49°23'00"N 126°32'32"W et 49°13'47"N 126°44'25.5"W.
8	1	Nootka Sound	Une ligne reliant les positions du feu d'Estevan Point et de Bajo Point.	Une ligne joignant les positions : 9°23'00"N 126°32'32"W; et 49°37'06"N 126°49'35"W.
9	1	Esperanza Inlet	Une ligne reliant les positions de Ferrer Point et de Tatchu Point.	Une ligne joignant les positions : 49°44'57"N 126°58'54"W et 49°51'35"N 127°08'56"W.
10	1	Solander Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Solander Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 50°06'40.5"N 127°56'17"W et 49°57'26"N 128°08'16"W.
11	1	Kains Island (Quatsino Sound)	Une ligne reliant les positions de Kwakiutl Point et de Cape Parkins.	Une ligne joignant les positions : 50°21'09"N 127°59'27.5"W et 50°26'38"N 128°02'43.5"W.
12	1	Cape Scott Triangle Island	Une ligne orientée sur 281° (Vrai) allant du feu de Cape Scott et passant par Cox et Lanz Islands jusqu'à Triangle Island.	Une ligne joignant les positions : 50°46'57"N 128°25'32"W et 50°52'00"N 129°05'00"W.
13	1	Limite de zone	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de Triangle Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 50°52'00"N 129°05'00"W et 50°42'11"N 129°18'00"W.

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

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

3.9.12 Victoria

Tableau 3-39 - Secteurs et limites pour Victoria

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

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

Tableau 3-40 - Indicatifs et fréquences pour Victoria

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Seattle » (Points d'appel 1, 3, 5 et 8)	05A/1005	156.250
1	« Trafic Victoria »	11	156.550
2	« Trafic Victoria »	74	156.725
3	« Trafic Victoria »	12	156.600
4	« Trafic Victoria »	71	156.575

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

trafic à Victoria, Secteur 4 surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-41 - Points d'appel pour Victoria

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	Changement	Limited de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124°40 00W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Prince Rupert (CVTS).	Une ligne joignant les positions : 48°28'36"N 124°40'00"W et 48°34'58"N 124°40'00"W.
3	Changement	Race Rocks	Une ligne orientée 090°-270° (Vrai) passant par le feu de Race Rocks. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 48°17'54"N 123°31'54"W.
4	1	Bouée « VH »	Une ligne orientée 000°-180° (Vrai) passant par la bouée « VH ».	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 48°22'32"N 123°23'29"W.
5	Changement	Hein Bank	Une ligne joignant les positions du feu de Hein Bank et les positions du feu de Cattle Point, et de San Juan Island. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne joignant les positions : 48°22'00"N 123°02'01"W et 48°27'03"N 122°57'45"W.
6	1	Turn Point	3 milles marins avant d'atteindre le feu de Turn Point.	Un cercle dont le centre est situé à la position 48°41'20"N 123°14'10"W Rayon de 3 milles marins.
7	1	East Point	Une ligne joignant les positions du feu d'East Point, de Saturna Island et du feu de Patos Island. Les navigateurs sont encouragés à se rapporter à 3 milles marins du feu East Point lorsqu'ils entrent ou sortent de Boundary Pass.	Une ligne joignant les positions : 48°47'00"N 123°02'42"W et 48°47'24"N 122°58'13"W.
8	Changement	Patos Island	Une ligne joignant le feu de Patos Island et le feu Alden Bank et une bouée à gong « A ». Administré par le Centre de trafic de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne joignant les positions : 48°47'24"N 122°58'13"W et 48°50'24"N 122°52'32"W.
9	1	Portlock Point	À Portlock Point.	Une ligne orientée 090°- 270° (vrai) passant par la position 48°49'41"N 123°21'02"W.
10	1	Peile Point	Au feu de Peile Point.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par la position 48°51'00"N 123°24'14"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
11	1	Active Pass	Aux abords du détroit de Georgia, 3 milles marins au nord-est du feu de Georgina Point. Entrée dans le détroit de Georgia après avoir l'autorisation de franchir l'Active Pass.	Un arc dont le centre est situé à la position 48°52'24.5"N 123°17'24.5"W. Rayon de 3 milles marins.
12	Changement	Sandheads	Au feu de Sandheads.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23"N 123°18'04"W.
12A	2	Woodward Island (Forêt de l'État)	Au feu de Woodward Island à l'extrémité nord-est de l'île.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23.5"N 123°07'29.5"W.
12B	2	La Farge	À l'usine de Ciments La Farge.	Une ligne orientée 157° - 337° (vrai) passant par la position 49°09'16.5"N 123°00'15"W.
12C	Changement	Shoal Point Limite de la Zone	À Shoal Point. Limite du secteur 2 – Trafic Victoria.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 49°11'45"N 122°54'51"W.
13	1	Porlier Pass Ouest	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier Pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs du rocher Virago L.F.289.3 à la position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 350° (vrai) jusqu'à 130° (vrai).
14	1	Porlier Pass Est	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier Pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs de Virago Rock L.F. 289.3 à position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 180° (vrai) - 265° (vrai).
15A	Changement	Iona	Une ligne franc sud du feu du brise-lames Iona croisant la ligne formée avec le Cape Roger Curtis (15B).	Une ligne joignant les positions : 49°12'18"N 123°15'50"W et 49°12'18"N 123°25'53"W.
15B	Changement	Cape Roger Curtis	Une ligne franc sud de Cape Roger Curtis croisant la ligne formée avec le feu du brise-lames Iona (15A).	Une ligne joignant les positions : 49°12'18"N 123°25'53"W et 49°20'24"N 123°25'53"W.
15C	Changement	Gower Point	Une ligne joignant les positions du Cape Roger Curtis et de Gower Point.	Une ligne joignant les positions : 49°20'24"N 123°25'53"W et 49°23'01"N 123°32'06"W.
16	3	Halkett Point	Une ligne joignant les positions de Halkett Point et le continent à un point au sud de la Lions Bay.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) à partir de 49°26'43"N 123°19'12"W jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme.

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

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

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
30	4	Ripple Point	Feu de Ripple Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22’05”N 125°34’42”W.
31	4	Vansittart Point	Feu de Vansittart Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22’37”N 125°44’31”W.
32	4	Fanny Island	Feu de Fanny Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°27’13”N 125°59’30”W.
33	4	Feu de Boat Bay	Feu de Boat Bay.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°31’11”N 126°34’37”W.
34	4	Lizard Point	Feu de Lizard Point. Si les navigateurs font route vers le nord à Lizard Point, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°40’17.5”N 126°53’36”W.
35	4	Lewis Point	Feu de Lewis Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°33’07”N 126°51’10”W.
36	4	Pulteney Point	3 milles marins au nord du feu de Pulteney Point. Si les navigateurs font route vers le sud, ils doivent appeler 3 milles marins avant le feu de Pulteney Point. Si les navigateurs font route vers le nord, ils doivent appeler au feu Pulteney Point et doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.	Un arc dont le centre est situé à la position 50°37’51”N 127°09’12”W. Rayon de 3 milles marins.
37	4	Doyle Island	Feu de Doyle Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°48’20”N 127°27’32”W.
38	4	Pine Island	Feu de Pine Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°58’33”N 127°43’35”W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
39	Changement	Cape Caution Cape Sutil	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Caution et Mexicana Point; de là, jusqu' à Cape Sutil. Si les navigateurs font route vers le sud à Cape Caution, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Scott Channel, Goletas Channel (Nahwitti Bar), Gordon Channel (Pine Island), Bolivar Passage, Ripple Passage ou Richards Channel.	Une ligne joignant les positions : 51°09’50”N 127°47’06”W; 50°54’51.96”N 127°59’58.04”W et 50°52’34.23”N 128°3’7.24”W.

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

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

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

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

Partie 4 Généralités

4.1 Procédures

4.1.1 Procédures en radiotéléphonie

4.1.1.1 Généralité

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, et surtout lors de conditions météorologiques défavorables, les capitaines devraient faire en sorte qu'une écoute continue soit faite sur la fréquence 2182 kHz. Lorsque possible, et compte tenu des exigences du contrôle de la circulation maritime et du contrôle de la voie maritime, une écoute attentive sera maintenue sur la voie VHF 16 (156.800 MHz).

La fréquence 2182 kHz et la voie VHF 16 (156.800 MHz) ne peuvent être utilisées que pour le trafic de détresse et d'urgence, les appels de sécurité ou les appels réguliers. Le seul mode de diffusion autorisé sur la fréquence 2182 kHz est la bande latérale unique J3E.

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

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

4.1.1.2 Les exemples suivants illustrent la procédure à suivre

Tableau 4-1 - Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication sur une fréquence de travail avec une station particulière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tableau 4-4 - Expressions conventionnelles

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

4.1.1.3 Alphabet phonétique

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

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

4.1.1.4 Heures

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

4.1.1.5 Table de conversion des fuseaux horaires

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

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

Tableau 4-5 - Table de conversion des fuseaux horaires

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

4.1.1.6 Signaux horaires

Au Canada, le Conseil national de recherches est l'agence fédérale responsable de l'heure officielle. Son centre de recherche en métrologie, qui se trouve à Ottawa, ON transmet ses signaux horaires par la station radio à ondes courtes CHU, située au point 45º17'47"N 075º45'22"W. Elle est munie d'antennes verticales pour assurer le meilleur service possible aux usagers canadiens. Les signaux horaires sont émis d'une façon continue sur 3330 kHz, 7850 kHz, 14 670 kHz, H3E à bande latérale unique supérieure (compatible AM). Les fréquences de l'onde porteuse et les impulsions de seconde proviennent d'une horloge atomique au césium, et par conséquent, l'exactitude de la fréquence est de 10^{-11} et l'heure émise par CHU est exacte à 50 microsecondes près. Le début de chaque seconde (UTC) coïncide avec le début d'une impulsion de 300 cycles à 1000 Hz, avec certaines omissions et périodes d'identification. La demi-minute est marquée par l'omission de l'impulsion précédente (pour la 29e seconde). Les neuf impulsions avant la minute exacte sont raccourcies à des « tics » pendant l'annonce de l'heure. L'heure annoncée coïncide avec le début de l'impulsion suivante (une demi-seconde à 1000 Hz). La première minute de chaque heure commence avec une impulsion d'une seconde, suivie de 9 secondes de silence.

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

« CHU Canada - Coordinated Universal Time - - hours - - minutes - - heures - - minutes » pour les minutes impaires,
et
« CHU Canada - Temps universel coordonné - - heures - - minutes - - hours - - minutes » pour les minutes paires.

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

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

4.1.2 Communications de détresse en radiotéléphonie

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

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

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

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

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

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

Les fréquences de détresse en radiotéléphonie sont les suivantes :

a) 2182 kHz sur la bande de fréquence moyenne (MF);
b) 156.800 MHz (voie 16) sur la bande de fréquence très haute (VHF);
c) toute autre fréquence disponible sur laquelle l'on pourrait attirer l'attention s'il est impossible d'émettre sur les fréquences 2182 kHz ou 156.800 MHz.

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

a) la voie 70 (156.525) sur la bande fréquence très haute (VHF);
b) 4207.5 kHz;
c) 6312.0 kHz;
d) 8414.5 kHz;
e) 12577 kHz;
f) 16804.5 kHz sur la bande de fréquence haute (HF).

Lorsqu'une autre station ou personne est en détresse :

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

Les communications de détresse englobent le :

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

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

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

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

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

4.1.2.2 Le signal d'alarme

Le signal d'alarme audio en radiotéléphonie consiste en une transmission audio à deux tonalités suivie d'une tonalité continue de dix secondes. Les deux tonalités sont de différentes fréquences, semblables au son des véhicules d'urgence, et la tonalité continue de dix secondes indique que la transmission provient d'un centre des SCTM. Le signal d'alarme audio est utilisé pour avertir les navires que:

a) Un appel de détresse ou un message de détresse est sur le point de suivre ;

b) Il y a une nouvelle alerte concernant des phénomènes météorologique dangereux (seulement la transmission initiale);

c) Une alerte de Tsunami est sur le point de suivre (seulement la transmission initiale) ; ou,

d) Un phénomène météorologique dangereux, tel qu'une trombe marine, a été observé ou signalé.

4.1.2.3 Le signal de détresse

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

L'appel de détresse comprend :

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

L'appel de détresse :

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

Le **message de détresse** comprend :

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

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

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

4.1.2.4 Le trafic de détresse

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

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

a) la station en détresse ne peut pas le transmettre;
b) le capitaine ou la personne responsable de l'embarcation ayant à bord la station qui intervient juge que d'autres secours sont nécessaires;

c) bien que n'étant pas en mesure d'apporter du secours, la station qui intervient a entendu un message de détresse dont on n'a pas accusé réception.

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

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

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

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

4.1.2.5 Exemple de la procédure de détresse

Lancer une alerte de détresse ASN HF ou VHF.

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

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

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

4.1.3 Communications d’urgence

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

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

L’appel d’urgence comprend :

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

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

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

Le signal d’urgence, l’appel d’urgence et le message d’urgence doivent être émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156.800 MHz). S’il est impossible d’émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d’attirer l’attention.

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

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

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

4.1.4 Communications de sécurité

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

L'appel de sécurité comprend :

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

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

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

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

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

Le **message de sécurité** comprend :

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

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

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

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

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

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

Figure 4-1 - Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques

Transports Canada / Transport Canada

PROCÉDURES DE SÉCURITÉ ET DE DÉTRESSE RADIOTÉLÉPHONIQUES

À AFFICHER À CÔTÉ DU RADIOTÉLÉPHONE

Nom du navire .....

Numéro ISMM .....

AVANT DE PARTIR

- Avez-vous laissé un plan de navigation à une personne responsable à terre?
- Avez-vous tenu compte pour votre voyage des prévisions météorologiques, des dangers de la navigation et du carburant dont vous avez besoin?
- Avez-vous vérifié si votre équipement radio fonctionne correctement?
- Avez-vous chargé et vérifié les batteries qui alimentent l'équipement radio utilisé pour les communications d'urgence?
- Si vous êtes équipé d'un appareil VHF-ASN (appel sélectif numérique), avez-vous un numéro ISMM* valide et avez-vous branché votre radio sur votre GPS?
- Si vous êtes équipé d'une RLS, l'avez-vous enregistrée* dans le Système canadien d'enregistrement de balises?
- Avez-vous des signaux de détresse visuels appropriés à bord? (fusées éclairantes, signal lumineux, etc.)

AVERTISSEMENT RAPIDE - SAR

Transports Canada recommande fortement de signaler immédiatement toute situation susceptible de présenter un danger pour la vie des personnes. On ne rattrape jamais le temps perdu dans les premiers stades d'un incident de détresse potentiel et ces minutes précieuses peuvent faire toute la différence. Voir l'exemple de Message d'URGENCE (PAN PAN).

PROCÉDURE DE TRANSMISSION DES MESSAGES DE DÉTRESSE

À utiliser seulement en cas de danger grave et imminent si une AIDE IMMÉDIATE est nécessaire.

1. Transmettre une alerte de détresse ASN
2. Émettre le message de détresse sur le C16 – VHF
3. Activer la RLS

1. Transmettre un signal d'alarme ASN

Vous assurer que la radio est allumée

Appuyer sur le bouton rouge de « détresse » pendant 5 secondes.

2. Envoyer le message de détresse sur le C16 - VHF

Passer au C16 – VHF et émettre l'appel et le message de détresse.

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ICI _____ (Nom du navire répété 3 fois)

MAYDAY suivi du nom du navire et du numéro ISMM

POSITION _____

NATURE DE LA DÉTRESSE _____

AIDE REQUISE _____

NOMBRE DE PERSONNES À BORD _____

Si vous vous trouvez en dehors de la couverture VHF, transmette le message de détresse sur la fréquence 2182 kHz ou utiliser un autre moyen de communication approprié.

3. Activer la RLS

Activez la RLS (ou RLP) en suivant les instructions qui se trouvent sur le boîtier de la balise. Prenez la RLS avec vous dans l'embarcation de sauvetage. Maintenez la RLS en position verticale avec l'antenne vers le haut.

EXEMPLE DE MESSAGE DE DÉTRESSE (MAYDAY)

Appuyer sur le bouton de détresse, puis prononcer le message de détresse « MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Ici (NOM DU NAVIRE RÉPÉTÉ 3 FOIS) MAYDAY, NOM DU NAVIRE, NUMÉRO ISMM 316999999, position 49° 04,6' Nord 123° 18,8' Ouest. Le navire prend l'eau et menace de chavirer, J'ai besoin d'une aide immédiate, 4 personnes à bord, Nous montons dans l'embarcation de sauvetage, Terminé. »

EXEMPLE DE MESSAGE D'URGENCE (PAN PAN)

« PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Radio Garde côtière St. John's, Radio Garde côtière St. John's, Ici (NOM DU NAVIRE RÉPÉTÉ 3 FOIS). NUMERO ISMM 316999999, 5 milles à l'est du Cap Bonavista, 5 personnes à bord, Le navire a pris l'eau dans le coqueron arrière, nous essayons de pomper l'excédent, Terminé ».

Signaux de détresse, d'urgence et de sécurité

MAYDAY Indique qu'un moyen de transport ou une personne se trouve sous la menace d'un danger grave et imminent et demande une aide immédiate.

MAYDAY RELAY Indique que la station appelante relaie un message de détresse pour le compte d'un moyen de transport ou d'une personne se trouvant sous la menace d'un danger grave et imminent.

PAN PAN Indique que la station appelante à un message très urgent à transmettre relatif à la sécurité d'une unité mobile ou d'une personne.

SÉCURITÉ Indique que la station appelante à un message important relatif à la sécurité de la navigation ou un avis météorologique important à transmettre.

Annulation d'une fausse alerte détresse sur VHF-ASN

Émettre sur C16 – VHF :

À toutes les stations, À toutes les stations, À toutes les stations, Ici ___ (nom du navire) Numéro ISMM _____, position _____ Nord, _____ Ouest, Annuler mon appel de détresse du (date et heure). Ici _____ (nom du navire) Numéro ISMM _____ Terminé.

Code d'épellation

A	Alfa	I	India	Q	Quebec	Y	Yankee
B	Bravo	J	Juliet	R	Romeo	Z	Zulu
C	Charlie	K	Kilo	S	Sierra		
D	Delta	L	Lima	T	Tango		
E	Echo	M	Mike	U	Uniform		
F	Foxtrot	N	November	V	Victor		
G	Golf	O	Oscar	W	Whiskey		
H	Hotel	P	Papa	X	X-Ray		

Canada

TP 9878 (12/2005)

* On peut obtenir un numéro ISMM d'Industrie Canada et enregistrer la RLS 406 MHz au Secrétariat national de recherche et de sauvetage (procédures gratuites) 1-800-727-9414.

4.1.5 Aides à la navigation

4.1.5.1 Positions

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

4.1.5.2 Rapports sur le fonctionnement anormal des aides radio

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

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

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

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

4.1.5.3 Radiophares

Les radiophares maritimes fonctionnent, en général, dans la bande de 285 à 325 kHz. Le service de radiophare permet aux navires munis de matériel radiogoniométrique de prendre un relèvement ou de prendre plusieurs relèvements consécutifs qui serviront à faire le point. Voir la Partie 2.5 pour les listes individuelles et les détails pertinents.

.

4.2 Systèmes

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

4.2.1.1 Définition du SMDSM

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

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

4.2.1.2 Raison d'être du SMDSM

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

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

4.2.1.3 Renseignements sur la sécurité maritime (RSM)

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

a) par des récepteurs NAVTEX entièrement automatisés, qui captent des signaux, dans les zones côtières, jusqu'à une distance de 300 milles marins de la côte;
b) par les terminaux, qui captent les appels de groupe améliorés (AGA) à l'aide de SafetyNET, SafetyNET II et SafetyCast dans les zones non couvertes par le système NAVTEX;
c) par les récepteurs à impression directe à bande étroite de haute fréquence (HF IDBE), là où le service est offert, afin de diffuser l'information sur la sécurité maritime; et
d) par les radios marines à très haute fréquence (zone océanique A1) pour obtenir l'information sur la sécurité maritime (navigation et prévisions météorologiques).

4.2.1.4 Zones océaniques du SMDSM - plan international

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

Tableau 4-7 - Quatre types de « zones océaniques » définit par le SMDSM

Zone	Description
Zone océanique A1	Couverte par les stations côtières ASN/VHF (40 milles marins).
Zone océanique A2	Couverte par les stations côtières ASN/MF, à l'exclusion de la zone océanique A1 (150 milles marins).
Zone océanique A3	La zone océanique A3 est la zone océanique du globe qui ne fait partie d'aucune zones océaniques A1 ou A2 et qui se trouve dans la couverture d'un service mobile par satellite reconnu..
Zone océanique A4	Zones autres que les zones océaniques A1, A2, et A3 (régions polaires).

4.2.1.5 Zones océaniques du SMDSM - Canada

.

Au Canada, à la suite de consultations avec l'industrie maritime canadienne au début des années 2000, les zones maritimes A1 et A3, basées sur la couverture d'Inmarsat, ont été mises en place sur les côtes est et ouest. De plus, la zone maritime A4 a été établie dans l'Arctique.

La figure 4-2 fournit des informations à jour sur la couverture théorique de la zone maritime A3 pour les navires équipés de systèmes Inmarsat

Figure 4-2 - Zones océaniques A1/A3/A4 du SMDSM - Couverture théorique Inmarsat

La zone océanique A3 est la zone océanique du monde qui ne fait pas partie des zones océaniques A1 ou A2 et se trouve dans la couverture d'un service mobile par satellite reconnu. Cette figure

montre les eaux entourant le Canada divisées en zones maritimes A1 (orange), A3 (hachurées) et A4 (vert).

Depuis janvier 2024, la couverture mondiale de la zone maritime A3 est possible grâce à Iridium. Un navire engagé dans un voyage dans les régions polaires avec une station terrestre de navire Iridium approuvée à bord est désormais considéré comme opérant dans la zone maritime A3 (figure 4-2b)

Figure 4-2b - Zones océaniques A1/A3 du SMDSM - Couverture théorique Iridium

Cette figure montre les eaux entourant le Canada divisées en zones maritimes A1 (orange) et A3 (hachurées).

Des informations supplémentaires concernant ces services et cette couverture peuvent être trouvées dans le manuel des services International SafetyNET et le manuel du service Iridium SafetyCast. (Les manuels sont disponibles uniquement en anglais.)

Les services VHF-DSC sont disponibles dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent à l'ouest de la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert.

4.2.1.6 Communications entre les navires SMDSM et les autres navires

Depuis le 1er février 1999, les plus gros navires SMDSM assurent une veille automatisée sur la voie 70 ainsi que sur la fréquence 2187,5 kHz des plages ASN/VHF et ASN/MF, respectivement. Toutefois, les navires pourvus d'équipement radio classique non compatible avec le SMDSM peuvent éprouver certaines difficultés à alerter les navires SMDSM ou à communiquer avec ces derniers. Pour parer à toute éventualité, la GCC assurera une écoute à la fois des fréquences SMDSM et des fréquences d'alerte habituelles. Quelles que soient les exigences réglementaires, la GCC et Transports Canada encouragent tous les navires à être équipés de radios VHF/ASN pour améliorer la sécurité et la communication.

4.2.1.7 Important avis de sécurité concernant l'ASN/VHF

Après avoir reçu une communication de détresse, d'urgence ou de sécurité sur la voie 70 ASN/VHF, l'équipement ASN/VHF commutera automatiquement sur la voie VHF 16 pour recevoir les prochaines communications radiotéléphoniques. Les navigateurs qui sont tenus par le Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation d'assurer une veille sur une voie particulière d'un secteur du Service du trafic maritime doivent remettre la radio sur la voie de travail appropriée après avoir déterminé, sur la voie 16, l'impact de l'appel d'alerte ASN/VHF sur les opérations de leur navire.

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

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

L'équipement d'ASN/VHF doit être programmé avec le numéro exact d'identification de station maritime mobile (MMSI) (consultez la section 4.3.12 de cette publication « Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et aux MMSI ». Aussi, vous référer à la section 1.4 de cette publication, pour les identités MMSI des centres des SCTM).

Figure 4-3 - Prédiction de la portée radio - Océan Atlantique

Figure 4-4 - Prédiction de la portée radio - Saint-Laurent

Figure 4-5 - Prédiction de la portée radio - Grands Lacs

Figure 4-6 - Prédiction de la portée radio - Océan Pacifique

4.2.1.8 Centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne

Les centres des SCTM de la Garde côtière canadienne continuent de surveiller sur les fréquences VHF 16 et MF 2182 kHz, soit les canaux actuels de détresse et de sécurité pour une période de temps encore indéterminée. Lorsque les zones océaniques canadiennes seront toutes en vigueur, lorsque de l'équipement ASN moins coûteux sera offert sur le marché et lorsque l'on aura déterminé que ce service n'est plus nécessaire, la GCC cessera ses activités de veille sur ces fréquences. La décision de continuer à surveiller la fréquence 2182 kHz sera réévaluée à ce moment.

Le réseau national ASN-VHF de la GCC contrôlé par les centres des SCTM traite les appels de test ASN à condition que l'appareil VHF-ASN (appel sélectif numérique) du navire réponde aux normes décrites dans la recommandation de l'Union internationale des télécommunications (UIT) M.493-14 (tel que modifié) « Systèmes d'appel sélectif numérique à utiliser dans le service mobile maritime ».

L'équipement ASN-VHF de la GCC est configuré pour envoyer automatiquement un accusé de réception des appels de test dans les secondes qui suivent la réception du message à condition que l'équipement ASN-VHF du centre des SCTM ne soit pas occupé avec la réception ou la transmission d'un appel plus prioritaire.

Pour compléter la radiodiffusion de l'information portant sur la sécurité maritime sur les réseaux NAVTEX, SafetyNET/SafetyNET II d'Inmarsat, Iridium SafetyCast et HF IDBE, les centres des SCTM continueront de diffuser ce genre d'information, aux moments annoncés, au moyen du service de radiodiffusion maritime continue dans la bande VHF et de la diffusion radiotéléphonique dans la bande MF.

4.2.2 Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments (LRIT)[3]

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions

1. (1) Les définitions suivantes s'appliquent au présent règlement.

bâtiment à passagers Bâtiment qui transporte plus de 12 passagers. (*passenger vessel*)

bâtiment de charge Bâtiment d'une jauge brute de 300 ou plus qui n'est pas un bâtiment à passagers. (*cargo vessel*)

équipement LRIT Équipement qui sert à transmettre les renseignements pour l'identification et le suivi à distance d'un bâtiment. (*LRIT equipment*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

renseignements LRIT Les renseignements visés à l'article 5. (*LRIT information*)

SOLAS La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, avec leurs modifications successives. (*SOLAS*)

voyage international Voyage à partir d'un port d'un pays à un port d'un autre pays. La présente définition exclut les voyages effectués exclusivement dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que dans leurs eaux tributaires et communicantes, jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, à l'est. (*international voyage*)

zone océanique A1, zone océanique A2, zone océanique A3, et ***zone océanique A4*** S'entendent respectivement au sens de la règle 2.1 du chapitre IV de SOLAS. (*sea area A1, sea area A2, sea area A3* and *sea area A4*)

[3] Référence : DORS/2010-227

Date de construction d'un bâtiment

(2) Pour l'application du présent règlement, un bâtiment est construit à la première des dates suivantes :

a) la date à laquelle sa quille est posée;

b) la date à laquelle commence une construction identifiable à un bâtiment donné;

c) la date à laquelle le montage du bâtiment atteint la plus petite des valeurs suivantes, soit 50 tonnes, soit 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure.

APPLICATION

Bâtiments de charge et bâtiments à passagers

2. (1) Le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments canadiens où qu'ils se trouvent lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) ils effectuent un voyage international;

b) ils sont des bâtiments de charge ou des bâtiments à passagers.

Exceptions

(2) Il ne s'applique pas :

a) à l'égard des embarcations de plaisance;

b) à l'égard des bâtiments d'État.

CONFORMITÉ

Représentant autorisé

3. Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les exigences des articles 4 à 10 soient respectées.

ÉQUIPEMENT LRIT

Bâtiments visés

4. (1) Tout bâtiment doit être muni d'un équipement LRIT.

Exception — zone océanique A1

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui est exploité exclusivement dans la zone océanique A1, qui est muni d'un système d'identification automatique conforme aux exigences de l'article 118 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* et qui est utilisé conformément à cette disposition.

Transmission automatique

5. L'équipement LRIT dont est muni un bâtiment pour être conforme aux exigences de l'article 4 transmet automatiquement les renseignements suivants :

a) l'identité du bâtiment;

b) la position du bâtiment, y compris sa latitude et sa longitude;

c) la date et l'heure de la transmission.

Approbation par type ou certification

6. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit être approuvé par type ou certifié par le ministre comme étant conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles prévues à l'article 4 des *Normes de performance et*

prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance, de l'annexe de la résolution MSC.263(84) de l'Organisation maritime internationale, avec leurs modifications successives.

Interprétation

(2) Pour l'interprétation de l'article 4 de l'annexe visée au paragraphe (1) :

a) « devrait » vaut mention de « doit »;

b) « Administration » vaut mention de « ministre ».

Débranchement de l'équipement

7. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir être débranché à bord.

Capitaine

(2) Le capitaine du bâtiment peut débrancher l'équipement LRIT :

a) lorsque les renseignements relatifs à la navigation sont protégés en vertu de règles, de normes ou d'accords internationaux;

b) dans des circonstances exceptionnelles et durant la période la plus courte possible, lorsqu'il considère que son fonctionnement compromet la sécurité ou la sûreté du bâtiment.

Obligation d'informer les autorités

(3) S'il débranche l'équipement LRIT dans le cas prévu à l'alinéa (2)b), le capitaine doit :

a) en informer, dès que possible, un centre des Services de communications et de trafic martimes de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci;

b) en porter mention dans le registre des activités et événements liés à la navigation qui est tenu en application de l'article 138 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, en expliquant les motifs de sa décision et en indiquant la période durant laquelle l'équipement a été débranché.

Réduction de la fréquence et interruption temporaire de la transmission

8. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir :

a) être configuré pour transmettre les renseignements LRIT à une fréquence réduite d'une transmission toutes les 24 heures;

b) en interrompre temporairement la transmission.

Capitaine

(2) Lorsqu'un bâtiment subit des réparations, des modifications ou des transformations en cale sèche ou au port ou que le bâtiment est désarmé, son capitaine peut, de sa propre initiative, ou doit, si le ministre le lui ordonne :

a) réduire la fréquence de transmission des renseignements LRIT à une transmission toutes les 24 heures;

b) en interrompre temporairement la transmission.

Obligation d'informer les autorités

(3) S'il réduit la fréquence de transmission des renseignements LRIT ou s'il interrompt temporairement la transmission de ceux-ci en application de l'alinéa (2), le capitaine doit :

a) en informer, dès que possible, un centre des Services de communications de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci;

b) en porter mention dans le registre des activités et événements liés à la navigation qui est tenu en application de l'article 138 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la période durant laquelle la fréquence de transmission des renseignements LRIT a été réduite ou la transmission de ceux-ci a été interrompue temporairement et si le ministre l'avait ordonné ou non.

Panne du système

9. Si le ministre ou la Garde côtière canadienne l'informe qu'une partie du système utilisé pour recevoir les renseignements LRIT du bâtiment ou les diffuser est en panne, le capitaine du bâtiment en porte mention dans le registre des activités et événements liés à la navigation qui est tenu en application de l'article 138 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la date et l'heure à laquelle il en a été informé.

Perturbations électromagnétiques

10. L'équipement LRIT est installé de manière à éviter que les perturbations électromagnétiques nuisent au bon fonctionnement de l'équipement de navigation.

Preuve ou certificat

11. (1) Le ministre délivre, sur demande, une preuve de l'approbation par type ou un certificat à l'égard de l'équipement LRIT s'il conclut que celui-ci est conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles visées au paragraphe 6(1).

Documents conservés à bord

(2) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce qu'une preuve de l'approbation par type ou un certificat délivré en application du paragraphe (1) à l'égard de l'équipement LRIT dont le bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 soit :

a) dans le cas d'une preuve de l'approbation par type, conservée à bord sous l'une ou l'autre des formes suivantes :

   i. une étiquette fixée solidement sur l'équipement à un endroit facilement visible,

   ii. un document conservé à un endroit facilement accessible;

b) dans le cas d'un certificat, conservé à bord du bâtiment à un endroit facilement accessible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Date de l'enregistrement

12. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

4.2.3 Radiobalise de localisation des sinistres (RLS à 406 MHz)

Il est recommandé que les navires et les embarcations de plaisance naviguant au large transportent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) à dégagement libre. Pour être fonctionnelles, les RLS de 406 MHz doivent être enregistrées auprès du Registre canadien des balises, par téléphone au 1-877-406-SOS1 (7671), par télécopieur au 1-877-406-3298, ou sur le site web . Vous pouvez également communiquer avec l'équipe du Registre canadien des balises au cbr@sarnet.dnd.ca.

L'enregistrement à jour des balises est obligatoire en vertu de l'article 228 du Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.

a) Une RLS à dégagement libre ne doit pas être installée sous un rebord ou une structure qui l'empêcherait de se dégager librement vers la surface. Une RLS ne doit pas être reliée par un cordon à la superstructure du navire.
b) Les RLS à dégagement manuel et à dégagement libre doivent être d'accès facile, afin qu'elles puissent servir immédiatement dans une situation d'urgence.
c) L'exploitant d'un bâtiment doit vérifier le fonctionnement d'une RLS tous les six mois au moyen du bouton « TEST » et consigner cette vérification dans le journal de bord radio.
d) La batterie et l'unité de dégagement hydrostatique d'une RLS doivent être remplacées selon les recommandations du fabricant.

4.2.4 Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation

Consultez l'article 209 du Règlement pour plus de détails.

	< 8 m de longueur	8 m à 12 m de longueur	Plus de 12 m de longueur
Voyage à proximité du littoral, classe 1	RLS à dégagement libre	RLS à dégagement libre	RLS à dégagement libre
Voyage à proximité du littoral, classe 2	RLS à dégagement libre RLS manuelle 406 MHz BLP; ou VHF Portatif avec ASN*	RLS à dégagement libre RLS manuelle; ou 406 MHz PLB	RLS à dégagement libre

4.2.5 Conseils aux capitaines de navires en détresse et alerte des autorités de recherche et de sauvetage

En 1992, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé un diagramme destiné à renseigner les capitaines de navires sur la manière d'utiliser le service SMDSM en cas de détresse (COM/Circ.108). Il y est recommandé de mettre ce diagramme bien en vue à la passerelle du navire.

Une autre circulaire produite ultérieurement (COM SC.1/Circ.892/Rev.1) souligne vivement l'importance, pour les navires, de signaler aux autorités SAR le plus rapidement possible toute situation qui constitue, ou risque de constituer, un danger pour la vie humaine.

Les informations suivantes sont présentées dans le but de renseigner et de guider les navigateurs :

a) Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse;

b) Alerte des autorités de recherche et de sauvetage.

Communications radioélectrique de détresse

VHF	Appel sélectif numérique (ASN) Voie 70	Radiotéléphone Voie 16	Radio télex
MF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
HF4	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF6	6312 kHz	6215 kHz	6268 kHz
HF8	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF12	12577 kHz	12290 kHz	12520 kHz
HF16	16804.5 kHz	16420 kHz	16695 kHz

4.2.5.1 Alerte des autorités de recherche et de sauvetage (COM.1/Circ.892/Rev.1)

1. On ne saurait trop insister sur la nécessité, en cas de situation d'urgence maritime, d'alerter dès que possible l'autorité chargée de la coordination en matière de recherche et de sauvetage (SAR).
2. Il est indispensable de permettre aux installations basées à terre d'assurer à bref délai une intervention dans toute situation qui constitue, ou risque de constituer, un danger pour la vie humaine. Le temps perdu au tout début d'un incident peut être crucial pour ses conséquences éventuelles. Une fois perdu, il ne peut être rattrapé.
3. Les éléments à prendre en considération incluent la position (par rapport aux risques et aux unités basées à terre ou à d'autres unités de recherche et de sauvetage), l'heure de la journée, les conditions météorologiques (actuelles et prévues), le nombre de personnes exposées à un danger ou risquant de l'être, l'assistance spécifique requise, etc.
4. Il est toujours préférable d'envisager le pire scénario et d'alerter l'organisation SAR en conséquence. Selon les circonstances, l'autorité chargée de la coordination peut choisir de mettre en état d'alerte ou d'envoyer des moyens SAR par mesure de précaution et/ou pour réduire les délais de déplacement. Si, par la suite, une assistance n'est pas nécessaire, toute intervention effective de ce type peut facilement être réduite; mais le temps perdu en raison d'une notification tardive ne peut jamais être rattrapé.
5. Il est donc essentiel que l'autorité chargée de la coordination SAR soit informée immédiatement de ce qui suit :
   i. tous les incidents mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes;
   ii. toute situation pouvant aboutir à un incident mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes;

iii. tout incident pouvant comporter ou entraîner un danger pour la vie humaine, l'environnement ou des biens, susceptible de nécessiter une intervention des services SAR et/ou d'autres autorités.

Directives sur l'exploitation à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse ou en situation d'urgence [à examiner en conjonction avec la publication de l'OMI-Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse (COM.1/Circ. 1656 du 28 novembre 2022)]

Le schéma suivant présente la marche à suivre normalisée pour l'acheminement des messages de détresse et d'urgence. Il s'agit d'un document d'orientation uniquement, qui n'exclut pas l'utilisation de tous les moyens d'alerte de détresse à la disposition des personnes concernées.

Figure 4-7 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence

* Service mobile par satellite agréé

1. La RLS devrait flotter librement et se déclencher automatiquement s'il est impossible de l'emporter à bord de l'embarcation ou du radeau de sauvetage.
2. Si nécessaire, les navires devraient utiliser tout moyen approprié d'alerter d'autres navires.
3. Rien de ce qui précède n'empêche d'utiliser tout moyen dont on dispose pour lancer une alerte de détresse, y compris ceux énumérés à l'Annexe IV du Règlement COLREG de 1972.

COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE RADIOÉLECTRIQUES	ASN	Radiotéléphone
VHF	Canal 70	Canal 16
MF	2 187,5 kHz	2 182 kHz
HF4	4 207,5 kHz	4 125 kHz
HF6	6 312,0 kHz	6 215 kHz
HF8	8 414,5 kHz	8 291 kH
HF12	12 577,0 kHz	12 290 kHz
HF16	16 804,5 kHz	16 420 kHz

Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger

6. Les procédures qu'il est conseillé de suivre pour faire part de préoccupations quant à la sécurité d'un autre navire (incendie, fumée, dérive, navigation vers un danger, etc.) sont indiquées dans le diagramme ci-après :

Figure 4-8 - Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger

Note : Pour l'information des contactes locaux du JRCC/MRSC, consultez la section 4.3.7 La recherche et le sauvetage dans les zones compétences canadienne (la Partie 4 de cette publication).

4.2.5.2 Fausses alertes de détresse et retransmissions d'alertes de détresse

Le SMDSM est prescrit depuis le 1er février 1999 pour les navires en voyage international, au terme d'une période d'instauration graduelle de sept ans. Dans l'intervalle, la communauté internationale a acquis une grande expérience de l'utilisation du système. L'efficacité générale du SMDSM est prouvée, mais quelque peu ternie par le grand nombre d'alertes de détresse déclenchées par inadvertance et par les retransmissions incorrectes et involontaires d'alertes de relais de détresse par appel sélectif numérique (ASN). Quand elles se multiplient, ces fausses alertes peuvent représenter une lourde charge de travail pour les services SAR, en plus de semer la confusion et de miner la confiance des marins à l'égard du SMDSM. Elles pourraient également nuire gravement dans les véritables situations de détresse.

1. Dans le but de minimiser le nombre de fausses alertes, les informations suivantes sont fournies « Instructions à l'intention des navigateurs et d'autres personnes sur la manière d'annuler une fausse alerte» (appendice à la résolution A.814(19) de l'OMI intitulée Directives visant à éviter les fausses alertes de détresse).
2. « Procédure de réponse aux alertes de détresse émises par les navires (MSC/Circ.1647)» .

4.2.5.3 Instructions à l'intention des gens de mer et autres personnes concernées[4] sur la manière d'annuler une fausse alerte de détresse[5]

[Annexe de la résolution de l'OMI no A.814(19)]

ASN

1 VHF

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension;[6]
2. mettre l'équipement sous tension et le syntoniser sur la voie 16;
3. diffuser un message à « Toutes les stations » en donnant le nom du navire, l'indicatif d'appel et l'identité MMSI et annuler la fausse alerte de détresse.

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
IDENTITÉ MMSI, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
IDENTITÉ MMSI, DATE, HEURE UTC.

2 MF

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension;[7]
2. mettre l'équipement sous tension et le syntoniser pour pouvoir émettre en radiotéléphonie sur 2182 kHz;
3. appeler « Toutes les stations » en donnant le nom du navire, son indicatif d'appel et son identité MMSI et annuler la fausse alerte de détresse.

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
IDENTITÉ MMSI, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
IDENTITÉ MMSI, DATE, HEURE UTC.

3 HF

Comme dans le cas des ondes hectométriques, mais l'alerte doit être annulée sur toutes les fréquences des bandes dans lesquelles elle a été émise. Au stade correspondant au paragraphe 2.2, l'émetteur devrait donc être accordé successivement sur les fréquences radiotéléphoniques de détresse des bandes des 4, 6, 8, 12 et 16 MHz, selon le besoin.

4 Inmarsat C

---

[4] Les signaux appropriés devraient précéder ces messages, conformément au Règlement des radiocommunications de l'UIT (chapitre NIX).
[5] http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=23897&filename=814(19).pdf Annexe de la résolution de l'OMI no A.814(19)
[6] Cette mesure doit être prise lorsque la fausse alerte est détectée en cours d'émission.
[7] Cette mesure doit être prise lorsque la fausse alerte est détectée en cours d'émission.

Indiquer au JRCC/MRSC concerné qu'il doit annuler l'alerte en envoyant un message de détresse prioritaire par l'intermédiaire de la même STC que celle qui a acheminé la fausse alerte de détresse.

NOM, INDICATIF D'APPEL, NUMÉRO D'IDENTITÉ,
POSITION

Annuler mon alerte de détresse Inmarsat C
Alerte faire à DATE, HEURE UTC
= Capitaine +

5 RLS

Si, pour une raison quelconque, une RLS est mise en marche accidentellement, le navire devrait contacter la station côtière la plus proche, la station terrienne côtière appropriée ou le JRCC/MRSC approprié et annuler l'alerte de détresse.

6 Généralités

6.1 Nonobstant ce qui précède, les navires peuvent utiliser n'importe quel moyen disponible pour faire savoir aux autorités compétentes qu'une fausse alerte de détresse a été émise et qu'elle devrait être annulée.

6.2 Aucune mesure ne sera normalement prise à l'encontre d'un navire ou d'un navigateur qui signale et annule une fausse alerte de détresse. Toutefois, compte tenu des conséquences graves que peuvent avoir les fausses alertes et du fait que leur émission est strictement interdite, il peut arriver que des gouvernements engagent des poursuites dans les cas de violations répétées.

4.2.5.4 – Plans de collaboration entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers

La préparation d’un plan de collaboration pour la recherche et le sauvetage est exigée par 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 :

1. 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;

2. Fournir aux services SAR des renseignements facilement accessibles et actualisés sur le navire;

3. 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/Circ. de l'OMI. 1079, qui fournit les directives pour la coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers.

4.2.6 Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires

(MSC.1/Circ.1657)

1 À sa cent sixième session (2-11 novembre 2022), le Comité de la sécurité maritime a approuvé le texte révisé de la Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires, lequel est reproduit à l'annexe et que le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR) a établi à sa neuvième session (21-30 juin 2022).
2 La présente circulaire énonce la procédure que le personnel chargé des radiocommunications à bord des navires devrait suivre lorsqu'il répond à des alertes de détresse émises sur les bandes des ondes métriques/hectométriques et décamétriques, conformément au chapitre IV de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Il est recommandé d'afficher les organigrammes 1 et 2 de l'annexe à la passerelle des navires sous la forme de posters au format A4.
3 Les Gouvernements Membres sont invités à porter la Procédure ci-jointe à l'attention des gens de mer et de toutes les autres parties intéressées.

4 La présente circulaire est entrée en vigueur le 1er janvier 2024; elle remplacela circulaire COMSAR/Circ.25 à compter de cette date.

1. Introduction

Le présent document énonce une procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse émises sur ondes métriques, métriques/hectométriques et décamétriques (organigrammes 1 et 2), qu'il est recommandé d'afficher à la passerelle du navire sous la forme de posters au format A4. Il énonce également les recommandations suivantes.

2. Relais de détresse

2.1 Le personnel qui est chargé des radiocommunications à bord des navires devrait être amené à prendre conscience des conséquences que pourraient avoir l'émission d'un relais d'appel de détresse et l'acheminement d'un relais d'alerte de détresse ASN à des destinataires autres que des stations côtières (CS).
2.2 Le nombre de déclenchements involontaires d'alertes de détresse ASN et de relais d'alertes de détresse ASN entraîne une charge de travail supplémentaire et la confusion pour les (M)RCC; il entraîne également des retards dans le temps de réponse. L'alerte de détresse initial émanant d'un navire en détresse ne devrait pas être perturbée par l'émission par d'autres navires d'un relais d'alerte de détresse ASN.
2.3 La Recommandation M.541 de l'UIT-R sur les Procédures d'exploitation des systèmes d'appel sélectif numérique à l'usage du service mobile maritime ne mentionne que deux situations dans lesquelles un navire émettrait un relais d'appel de détresse (relais d'alerte de détresse) :

.1 lorsqu'il reçoit, sur une voie en ondes décamétriques, une alerte de détresse dont aucune station côtière n'accuse réception dans un délai de cinq minutes. Le relais d'appel de détresse devrait être adressé à la station côtière appropriée (annexe 1, paragraphe 3.4.2 et annexe 3, paragraphe 6.1.4); et

.2 lorsqu'il sait qu'un autre navire en détresse n'est pas en mesure de transmettre l'alerte de détresse et que le commandant du navire estime que d'autres aides sont nécessaires. Le relais d'appel de détresse devrait être adressé "à tous les navires" ou à la station côtière appropriée (annexe 3, paragraphe 1.4).

2.4 Un navire n'est en aucun cas autorisé à émettre un relais d'alerte de détresse ASN lorsqu'il reçoit une alerte de détresse ASN soit sur une voie à ondes métriques, soit sur une voie à ondes hectométriques.
2.5 Les relais d'appels de détresse effectués sur les voies à ondes décamétriques devraient être lancés manuellement.

2.6 Le respect des dispositions opérationnelles et techniques ci-dessus empêcherait l'émission de relais d'appels de détresse inappropriés

3. Appel à toutes les stations côtières

3.1 La Recommandation M.493 de l'UIT-R sur le système d'appel sélectif numérique à utiliser dans le service mobile maritime prévoit l'utilisation d'"appels de groupe" - adresse qui se compose des caractères correspondant à l'identité de la station dans le service mobile maritime (MMSI); un certain nombre d'administrations ont déjà assigné à leurs stations côtières, en plus de leur MMSI individuelle, une MMSI d'"appel de groupe".

3.2 Aux termes d'accords multilatéraux, une MMSI « d'appel de groupe » pourrait être assignée à toutes les stations côtières d'une région donnée - la zone d'un RCC, par exemple - et pourrait satisfaire à la prescription de l'OMI sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications supplémentaires à l'équipement du SMDSM.

3.3 Une autre méthode qui permettrait, elle aussi, d'utiliser un appel "à toutes les stations côtières" sans qu'il soit nécessaire de modifier la Recommandation M.493 de l'UIT-R consisterait à utiliser la MMSI universelle réservée en tant qu'adresse pour toutes les stations côtières, conformément à la Recommandation M.585 de l'UIT-R sur les assignations et l'utilisation des identités dans le service mobile maritime. Cette solution n'est toutefois pas applicable aux stations côtières travaillant sur ondes hectométriques ou décamétriques et nécessiterait également qu'une modification soit apportée à la configuration de chaque station côtière travaillant sur ondes métriques qui participe au SMDSM.

4. Autorisation

Il conviendrait de noter qu'à bord des navires, les alertes de détresse, les accusés de réception d'alertes de détresse et les appels de relais de détresse ne peuvent être émis qu'avec la permission du capitaine du navire.

5. Organigrammes

5.1 Les organigrammes simplifiés 1 et 2 décrivent les mesures à prendre à bord des navires en cas de réception d'alertes de détresse émanant d'autres navires. Les Administrations devraient diffuser largement ces organigrammes aux navires et aux institutions de formation.

5.2 Les Gouvernements Membres sont invités à porter les recommandations ci-dessus et les organigrammes ci-joints à l'attention de leurs propriétaires de navires, gens de mer, stations côtières, JRCC/MRSC et de toutes autres personnes concernées.

Figure 4-9 – Organigramme 1

CS : Station côtière
JRCC : Centre conjoint de coordination de sauvetage

Notes :

Note 1 : Le JRCC/MRSC et/ou la station côtière compétent(e) ou le/la mieux placé(e) doit être informé(e) en conséquence. Si d'autres alertes ASN sont reçues de la même source et s'il ne fait aucun doute que le navire en détresse est à proximité, un accusé de réception ASN peut, après accord avec un JRCC/MRSC ou une station côtière, être envoyé pour mettre fin à l'appel.

Note 2 : Un navire qui n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relais de détresse ASN soit sur la voie 70 VHF soit sur la fréquence 2187.5 kHz de la bande MF.

Figure 4-10 - Organigramme 2

CS : Station côtière
JRCC : Centre conjoint de coordination de sauvetage

Notes :

Note 1 : S'il est évident que le navire ou les personnes en détresse ne sont pas à proximité et/ou que d'autres engins sont mieux placés pour porter assistance, il convient d'éviter les communications superflues qui pourraient perturber les activités de recherche et sauvetage. Les faits devraient être inscrits dans le registre de bord approprié.

Note 2 : Le navire devrait établir les communications avec la station qui contrôle le cas de détresse selon les instructions et porter assistance selon le besoin et la manière appropriée.

Note 3 : Les appels de relais de détresse devraient être lancés manuellement.

4.2.7 Amver - Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires

Note : Un rapport d'arrivée 96 heures à l'avance dans les grands ports des É.-U. est requis en vertu de la loi 33 CFR 160.

Le système Amver, exploité par la Garde côtière américaine, est un programme international d'entraide maritime qui apporte une aide importante à la préparation et à la coordination des opérations de recherches et sauvetage (R et S) sur toutes les mers du monde. Les navires de commerce de toutes les nations qui font des traversées en mer de plus de 24 heures sont encouragés à envoyer des rapports de plan de navigation et des rapports périodiques de position au centre Amver à Martinsburg, W.V. Les rapports Amver peuvent être transmis sans frais par l'entremise des centres des SCTM canadiens. L'information issue de ces messages est entrée dans un programme électronique qui génère et tient à jour la position estimée de tous les navires participants durant leur voyage. L'information, concernant la position prévue et les caractéristiques R et S de chaque navire dont on sait qu'il se trouve dans un secteur donné peut, sur demande, être mise à la disposition des organismes reconnus de R et S de toute nation pour utilisation en cas d'urgence. L'information concernant la position prévue des navires est divulguée que pour des raisons reliées à la sécurité maritime seulement.

Le système Amver est un programme gratuit et volontaire. L'obligation de porter secours en cas d'urgence n'est pas plus grande pour un bâtiment qui participe au programme Amver que pour celui qui n'y participe pas. L'avantage à la navigation est :

a) assurer l'arrivée la plus prompte possible du secours en cas d'urgence;
b) réduire le nombre d'appels d'aide aux navires qui ne sont pas situés près de la scène;
c) réduire la période de temps perdue par les navires répondant aux demandes d'aide. Un navire qui participe au système Amver n'est pas plus tenu de répondre à une demande d'aide qu'un navire qui ne participe pas.

On peut obtenir les instructions du système Amver à adresse suivante : Amver Maritime Relation Office, U.S. Coast Guard, Battery Park Building, 1 South Street, New York, NY 10004-1499; téléphone 212-668-7764, télécopieur 212-668-7684 aux bureaux de la sécurité maritime, ainsi qu'au bureau du capitaine de port dans les grands ports américains. Les instructions sont publiées dans les langues suivantes : chinois, danois, hollandais, anglais, français, allemand, grec, italien, japonais, norvégien, polonais, portugais, espagnol et suédois. Toute demande doit spécifier la langue désirée si autre que l'anglais.Veuillez consulter le site web d'Amver.

4.2.7.1 Pour participer

Tout navire marchand de mille tonneaux de jauge brute ou davantage, effectuant un voyage de plus de 24 heures vers toute destination dans le monde est libre de participer au système et à la famille Amver. La participation internationale est volontaire quels que soient le pavillon, le pays d'origine ou le port de destination du navire ou de la compagnie de navigation.

4.2.7.2 Renseignements fournis

Les renseignements fournis volontairement à Amver par les navires demeurent strictement confidentiels et sont protégés par la Garde côtière (États-Unis). Ils ne seront transmis que pour des fins sécuritaires.

4.2.7.3 Quels renseignements doivent faire l'objet de rapports et quand faire ces rapports?

a) Les plans de navigation doivent être envoyés sur ou avant le départ.
b) Les rapports de position doivent être envoyés dans les vingt-quatre heures suivant le départ, et par la suite au moins toutes les quarante-huit heures jusqu'au moment de l'arrivée.
c) Les rapports d'arrivée doivent être expédiés juste avant ou au moment de l'arrivée au port de destination.
d) Envoyer les rapports durant les heures normales de service de l'opérateur radio.
e) Si le navire le juge à propos, il pourra transmettre des rapports plus fréquents que ce qu'indique la liste ci-dessus, par exemple, par mauvais temps ou dans des situations dangereuses.

4.2.7.4 Format des rapports

Comme le constateront ceux qui ont déjà participé au système Amver, le format des rapports décrit ci-après comporte un changement. Ce changement a trois buts : tout d'abord, la nouvelle présentation des rapports est beaucoup plus directe et plus souple; elle permettra au système automatique de traitement des données d'introduire l'information transmise de façon plus précise et plus efficace dans le système Amver. De plus, cette nouvelle présentation est conforme à la norme proposée par l'Organisation maritime internationale (OMI). Troisièmement, elle diminue le nombre des formats différents utilisés actuellement. Comme d'autres systèmes adoptent aussi le format de l'OMI, nous nous approcherons ainsi davantage de l'utilisation d'un seul format à l'échelle mondiale.

4.2.7.5 Réseau de communication du système Amver

Il est recommandé de suivre les méthodes suivantes quant aux transmissions des rapports d'Amver de plan de navigation, de position, de déroutement et d'arrivée. Pour plus de détails consulter le site web d'Amver .

Le courriel pour Amver est : amvermsg@amver.com

AMVER/SEAS « Message condensé » par Inmarsat-C à travers TELENOR : l'adresse d'Amver : le numéro de téléphone de NOAA inscrit dans l'ADDRESSBOOK. (Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les instructions de votre propre émetteur-récepteur d'Inmarsat-C). Veuillez télécharger le logiciel d'AMVER/SEAS

ou demander à :

TELENOR Satellite Services
1101 Wootton Parkway
Rockville, Maryland 20852
1-301-838-7800
Courriel : customercare@telenor.com

Service Radio télex en HF des stations de communications de la Garde côtière des É.-U. : Pour toute information au sujet de l'envoi de messages Amver de cette façon veuillez consulter le site web d'Amver.

Radio HF sans frais par le biais des ententes contractuelles de la Garde côtière avec les compagnies suivantes :

a) Mobile Marine Radio (WLO)
b) Mobile (WCL)
c) Marina Del Ray (KNN)
d) Seattle (KLB)

Télex : Adresse Amver : (0) 230 127594 AMVERNYK

Téléfacsimilé : Au centre des systèmes d'opération de la Garde côtière des É.-U. à Martinsburg : 1-304-264-2505

Si des navires de la GCC sont utilisés pour le relais des messages, aucun droit ne sera imposé. Tous les messages Amver acheminés via les stations canadiennes doivent être adressés à Amver Halifax ou Amver Vancouver au lieu de Garde côtière (New-York) afin de s'assurer qu'aucune charge n'est appliquée à la transmission du message.

4.2.7.6 Types de rapports de voyage Amver

Il y a quatre types de rapports Amver - rapports de plan de navigation, d'arrivée, de position et de déroutement.

a) Formule de rapport. Chaque ligne de texte du rapport Amver commence par un identificateur de ligne. Les identificateurs de ligne sont « Amver » ou une seule lettre. L'identificateur de ligne et l'élément de donnée sur la ligne sont séparés chacun l'un de l'autre par une seule barre oblique (« / »). Les lignes se terminent par deux barres obliques (« // »).

b) Données présentées dans les rapports. Les participants Amver doivent se familiariser avec quatre types de rapports : rapports de plan de navigation, d'arrivée, de position et de déroutement. Il faut prendre note que le système Amver permet de combiner dans un seul rapport les renseignements sur le plan de navigation et de départ. Amver accepte les renseignements sur le plan de navigation séparément, par exemple, quelques jours avec le départ. Les identificateurs de rapport sont comme suit :

   AMVER/SP// Plan de navigation et de départ
   AMVER/PR// Rapport de position.
   AMVER/FR// Rapport final d'arrivée.
   AMVER/DR// Rapport de déroutement.

c) Détails. Le paragraphe IX contient une étude de chaque type de rapport. Une explication suit chaque exemple. Il faut remarquer que toutes les lignes de l'exemple ne sont pas nécessaires pour chaque type de rapport. Nous étudierons quelles sont les lignes requises et facultatives dans chaque section.

4.2.7.7 Autres renseignements requis

Amver a également besoin d'autres renseignements qui peuvent s'avérer utiles lors d'une urgence, notamment des données sur la longueur du navire, l'équipement de communication, l'horaire de veille radioélectrique, la vitesse, le gréement, etc. Ces renseignements sont recueillis séparément une première fois, par le biais du questionnaire de recherche et sauvetage (SAR-Q) qui se trouve sur le site web d'Amver et qui, une fois rempli, est conservé dans le système automatique de traitement de l'information et validé périodiquement, aux fins de recherche et de sauvetage seulement.

4.2.7.8 Transmission des renseignements

Tous les renseignements transmis volontairement recueillis selon les présentes instructions seront seulement communiqués aux autorités reconnues de recherche et sauvetage. L'information concernant les bâtiments qui doivent participer au programme Amver sera envoyée à l'Administration maritime des É.-U. au moyen du mot clé MAREP sur la ligne Y.

4.2.7.9 Description des rapports de voyage

Vous trouverez ci-après un exemple et une explication de chacun des quatre types de rapports Amver. Les lettres entre parenthèses se rapportent à les notes à la fin de sa section.

Rapport de plan de navigation et de départ. Les lignes « L » contiennent les renseignements sur l'itinéraire et les points de changement de direction requis par le système Amver. Le système Amver a besoin des données sur tout point de changement de direction prévu, mais accepte aussi des renseignements sur tout point le long de la route prévue même s'il ne s'agit pas de points de changement de direction. Le système Amver a besoin des renseignements sur les points de changement de direction pour contrôler la précision du plan de voyage.

Tableau 4-8 - Exemple de rapport de plan de navigation et de départ

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER/SP// A/SANDY JOAN/ABCD// B/110935Z// E/145// F/126// G/NORVOROSK/4510N/03820E// I/GIBRALTERGI/3600N/00600W/140730Z// L/RL/140/4130N/02910E/112000Z// L/RL/140/4010N/02620E/112300Z// L/RL/140/3630N/02330E/120330Z// L/RL/140/3650N/01520E/121500Z// L/RL/140/3800N/01000E/130100Z// L/LR/060// M/GKA/INMARSAT 871 987654321// V/MD/NURSE// X/NEXT/REPORT/120900Z// Z/SITOR/INSTALLED/SELCALL/NUMBER/IS/99999// Z/EOR//	**Renseignements requis** AMVER/SP// A /nom du navire/indicatif d'appel radio international// B /heure de départ prévue ou temps de départ// [(a)] G /port de départ/latitude/longitude// [(b)] I /port de destination/latitude/longitude/heure d'arrivée prévue// [(a)] [(b)] [(c)] L /....renseignements sur la route ....// [(a)] [(c)] [(d)] Z /fin de rapport// **Renseignements facultatifs** E /route présente// [(e)] F /vitesse moyenne prévue// [(f)] M /station radio côtière actuelle/station radio côtière suivante, s'il y a lieu // V /ressources médicales à bord// [(g)] X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// [(h)] [(i)]

Tableau 4-9 - Exemple de rapport final d'arrivée

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER/FR// A/SANDY JOAN/ABCD// K/NEW YORK/US/4040N/07420W/180600Z// X/PROBLEMS WITH MF XMTR AGENT/ADVISED// Z/EOR//	**Renseignements requis** AMVER/FR// A /nom du navire/indicatif d'appel radio international// K /nom du port/latitude/longitude/heure d'arrivée// [(a)] [(c)] Z /fin de rapport// **Renseignements facultatifs** X /jusqu'à 65 caractères de commentaires amplificatifs// [(h)] [(i)]

Tableau 4-10 - Exemple de rapport de position

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER/PR// A/SANDY JOAN/ABCD// B/120300Z// C/3630N/02330E// E/145// F/126// M/GKM/INMARSAT 871 987654321// X/NEXTREPORT/131800Z// Z/EOR//	**Renseignements requis** AMVER/PR// A /nom du navire/indicatif d'appel radio international// B /heure à la position// [(a)] C /latitude/longitude// [(c)] Z /fin de rapport// **Renseignements facultatifs** E /route présente// [(e)] F /vitesse moyen// [(f)] M /information sur la meilleure façon de contacter le navire rapidement en cas de détresse en mer (indicatifs de la station radio côtière, numéro INMARSAT du navire, etc.)// X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// [(h)] [(i)]

Tableau 4-11 - Exemple de rapport de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de navigation et sur les autres changements

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER/DR// A/SANDY JOAN/ABCD// B/120300Z// E/095// F/220// G/NORVOROSK/4470N/03780E// I/NEW YORK US/4040N/07420W/180800Z// L/GC/220// M/GKA/WSL/INMARSAT 871 987654321// V/MD/NURSE// X/DIVERTING BEST SPEED TO NEW YORK US// Z/EOR//	**Renseignements requis** AMVER/DR// A /nom du navire/indicatif d'appel radio international// Z /fin de rapport// **Un ou plusieurs des renseignements facultatifs suivants** B /heure de départ prévue// [(a)] E /route prévue// [(e)] F /vitesse moyenne prévue// [(f)] G /port de départ/ latitude/longitude// [(b)] I /port de destination/latitude/longitude/heure d'arrivée prévue// [(a)] [(b)] [(c)] L /....renseignements sur la route ....// [(a)] [(c)] [(d)] M /information sur la meilleure façon de contacter le navire rapidement en cas de détresse en mer (indicatifs de la station radio côtière, numéro INMARSAT du navire, etc.)// V /ressources médicales à bord// [(g)] X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// [(h)] [(i)]

Notes :

a) Exprimer tous les temps par un groupe de six chiffres dont les deux premiers donnent la date du mois et les quatre derniers les heures et les minutes. N'utiliser que le temps universel coordonné (ou temps moyen de Greenwich - GMT). Le groupe de date-heure de six chiffres doit être suivi soit par Z ou GMT. On peut indiquer le mois si c'est désirable; utiliser à cette fin les trois premières lettres du mois en anglais. Les exemples suivants constituent des présentations acceptables :

290900Z 290900 Z 290900Z DEC

b) La latitude et la longitude du port représentent la position géographique du poste de pilotage. Dans le cas des navires battant pavillon américain il faut indiquer le nom du port et sa position géographique.

c) La latitude est un groupement de quatre chiffres exprimé en degrés et en minutes auquel on accole les suffixes « N » pour le nord ou « S » pour le sud. La longitude est un groupement de cinq chiffres exprimé en degrés et minutes avec les suffixes « E » pour l'Est et « W » pour l'Ouest.

   Par exemple : C/4000N/03500W//

d) Les lignes « L » contiennent la plupart des renseignements concernant le plan de navigation. On pourra utiliser autant de lignes « L » que nécessaire. Les lignes « L » contiennent les données du voyage vers chacun des points intermédiaires et vers la destination finale. Il faut indiquer les données voulues pour les points de changement de direction, à moins que le voyage ne suive un grand cercle sans retards aux points intermédiaires. En plus des renseignements sur les points de changement de direction, il est utile de présenter des données sur les autres points le long de chaque branche. On trouvera ci-après les renseignements désirés pour chaque point intermédiaire. Méthode de navigation, vitesse le long de chaque partie du voyage, latitude, longitude, nom du port ou de l'Amver, heure d'arrivée prévue, heure de départ prévue.

   Par exemple :

   L/RL/125/0258N/07710W/ABACO/111200Z//
   L/RL/125/0251N/07910W/NWPROVCHAN/112145Z//
   L/RL/125/0248N/08020W/120255Z//
   L/RL/125//

   LA MÉTHODE DE NAVIGATION EST REQUISE. Il s'agit soit du grand cercle « GC » ou de la loxodromie « RL ».
   LA VITESSE LE LONG DE CHAQUE PARTIE DU VOYAGE est utile mais non requise. Voir le note (f).
   LA LATITUDE ET LA LONGITUDE SONT REQUISES. Voir le note (c).
   LE NOM DU PORT OU DE L'AMVER est utile mais non requis.
   L'HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE EST REQUISE. Voir le note (a).
   L'HEURE DE DÉPART PRÉVUE EST REQUISE, si le navire fait relâche au point intermédiaire.
   UNE MÉTHODE DE NAVIGATION définitive est nécessaire pour acheminer le navire jusqu'à sa destination.

   UNE VITESSE DE BORDÉE finale est utile mais non requise.

e) La route réelle est un groupe de trois chiffres.

f) La vitesse est un groupe de trois chiffres en nœuds et en dixièmes de nœuds. Par exemple, 20.5 nœuds s'écrira sous la forme 205 sans point ou décimales.

g) Si on utilise la ligne facultative « V », il faut inscrire un ou plusieurs des éléments suivants :

/MD/	médecin
/PA/	aide-médecin
/NURSE/	infirmier ou infirmière
/NONE/	aucun

   Par exemple : V/MD/Infirmière

h) Tout renseignement fourni dans la ligne des remarques sera stocké dans le système automatique de traitement des données d'Amver pour examen ultérieur. Cependant, on ne prend aucune action immédiatement et on ne transmet aucun de ces renseignements à une autre organisation de façon routinière. On ne peut pas utiliser la ligne des remarques pour envoyer des informations à d'autres agences officielles ou organismes de recherche et de sauvetage. Cependant, en réponse à une demande des autres agences officielles de recherche et de sauvetage, Amver leur fournira les renseignements contenus dans les lignes de remarques.

i) Le système Amver n'utilise pas actuellement les renseignements touchant les rapports suivants « next », mais on s'attend à ce que ces renseignements soient utilisés pour aider à tout développement futur du système.

4.2.8 Notification préalable à l'arrivée (NPA)

Note : En vertu du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM), des Mesures de sûreté régissant les événements désignés des grands voiliers et des Mesures de sûreté visant les grands voiliers et les installations maritimes qui ont des interfaces avec les grands voiliers, les bâtiments qui entrent dans les eaux canadiennes doivent effectuer une déclaration d'information préalable à l'arrivée à Transports Canada. Toutefois, veuillez noter que l'exigence de notification préalable à l'arrivée suivante ne s'applique pas aux bateaux de pêche, aux embarcations de plaisance, aux bâtiments gouvernementaux, ni aux bâtiments exerçant leurs activités uniquement sur les Grands Lacs ou aux parties du voyage d'un bâtiment sur les Grands Lacs lorsque la notification préalable à l'arrivée a été donnée avant son entrée dans la Voie navigable du Saint-Laurent.

Exigence :

Les capitaines des bâtiments suivants (y compris les grands voiliers), qui effectuent un voyage international :

a) bâtiments ressortissant à la Convention SOLAS d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux;
b) bâtiments ressortissant ou non à la Convention SOLAS qui transporte 12 passagers ou plus;
c) bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS d'une jauge brute supérieure à 100;
d) bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS, qui sont des bâtiments remorqueurs utilisés pour remorquer un chaland à l'arrière ou le long de leur bord ou pour pousser un chaland, si le chaland transporte certaines cargaisons dangereuses;

il faut s'assurer que les bâtiments n'entrent pas dans les eaux canadiennes avant d'avoir présenté leur notification préalable à l'arrivée de 96 heures à Transports Canada :

a) au moins 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes;
b) si la durée du segment du voyage avant l'entrée dans les eaux territoriales du Canada est inférieure à 96 heures mais supérieure à 24 heures, au moins 24 heures avant l'entrée dans les eaux canadiennes; ou
c) si la durée de la partie du voyage avant d'entrer dans les eaux canadiennes est de moins de 24 heures, dès que possible avant d'entrer dans les eaux canadiennes mais au plus tard au moment du départ du dernier port d'escale.

Transports Canada demande que la transmission de la notification préalable à l'arrivée (NPA) se fasse au moyen du formulaire de NPA de 96 heures en format PDF. Les formulaires peuvent être obtenus en envoyant un courriel aux adresses suivantes :

TC.NPA-PAIR.TC@tc.gc.ca – pour recevoir un formulaire de NPA de 96 heures en français
96@tc.gc.ca ou TC.PAIR-NPA.TC@tc.gc.ca – pour recevoir un formulaire de NPA de 96 heures en anglais

Il ne faut pas confondre la NPA de 96 heures avec les exigences de comptes rendus de 24 heures relatives aux services de trafic maritime de la Garde côtière canadienne tel qu'il est indiqué à la section 3.7 du présent document.

Lorsqu'un demandeur envoie un courriel à l'une de ces adresses, il reçoit un courriel généré automatiquement dans lequel est joint le formulaire PDF. Les formulaires peuvent être sauvegardés en enregistrant le formulaire dans un courriel à Transports Canada à une des adresses suivantes :

Navires qui entrent dans les eaux de l'OUEST DU CANADA :

marsecwest-surmarouest@tc.gc.ca

Navires qui entrent dans les eaux de l'EST DU CANADA, la VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT et l'ARCTIQUE CANADIEN :

east.msoc@tc.gc.ca

Pour toute demande, veuillez communiquer avec Transports Canada aux adresses courriel ci-dessus, et Transports Canada vous répondra pendant les heures d'ouverture de 11h00 à 22h00 UTC, sept jours sur sept.Le capitaine du bâtiment est responsable d'assurer que tous les renseignements fournis au gouvernement du Canada (Transports Canada) dans la NPA sont complets et exacts. Si une modification est apportée à l'information contenue dans la notification préalable à l'arrivée, le capitaine doit faire en sorte qu'elle soit déclarée avant l'entrée du bâtiment dans les eaux canadiennes. Si une modification est apportée après l'entrée du bâtiment dans les eaux canadiennes, elle doit être déclarée avant la première interface du navire avec une installation maritime au Canada. Les capitaines des bâtiments assujettis au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (voir la description ci-dessus) qui ne soumettent pas de NPA, ou qui soumettent une NPA incomplète ou inexacte, risquent d'assujettir leurs bâtiments à des mesures de contrôle telles que, notamment : l'inspection, l'immobilisation, le détournement ou l'expulsion des eaux canadiennes. Le capitaine pourrait aussi être passible d'une sanction administrative financière si des exigences réglementaires n'étaient pas respectées. Veuillez noter que l'escale initiale au Canada devrait être la première installation maritime que vous avez l'intention de visiter pour les besoins de votre entreprise, plutôt que la station de pilotage.

Si le capitaine n'est pas en mesure de remplir et de soumettre le formulaire de NPA en format PDF, il lui est recommandé de demander à l'agent de sécurité de la compagnie ou une autre personne désignée à terre de remplir et de soumettre le formulaire de NPA en format PDF en son nom. Le capitaine demeure responsable de l'envoi de la NPA.

Si, pour quelque raison que ce soit, le capitaine d'un bâtiment n'est pas en mesure d'envoyer la NPA à l'aide d'une des méthodes demandées ci-dessus, une des éventualités suivantes doit être envisagée :

a) si le capitaine n'est pas en mesure d'obtenir un formulaire PDF, la section ci-dessous précise les renseignements à déclarer;
b) si la messagerie électronique est hors service, le capitaine du bâtiment peut envoyer les renseignements requis (voir la section ci-dessous) à tout centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM). Les coordonnées des centres de SCTM se trouvent à la Partie 2 de cette publication.

La notification préalable à l'arrivée d'un bâtiment doit inclure les renseignements suivants :

a) son nom;
b) le pays d'immatriculation;
c) le nom du propriétaire enregistré;

d) le nom de l'exploitant;
e) le nom de la société de classification (ne s'applique pas aux grands voiliers);
f) l'indicatif d'appel radio international;
g) le numéro du certificat international de sûreté du navire ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de conformité de sûreté du navire;
h) le numéro de l'Organisation maritime internationale, s'il s'agit d'un navire ressortissant à SOLAS;
   i. le numéro d'identification unique de la compagnie de l'OMI attribué à sa compagnie et le numéro d'identification unique de propriétaires inscrits de l'OMI attribué à son propriétaire;
i) la date d'émission, la date d'expiration et le nom de l'organisme émetteur du certificat international de sûreté du navire, du certificat canadien de sûreté du bâtiment ou du document de sûreté du navire;
j) la confirmation que le bâtiment est doté d'un plan de sûreté approuvé;
k) le niveau MARSEC en vigueur;
l) une déclaration indiquant le moment où les 10 dernières déclarations de sûreté du bâtiment ont été remplies;
m) des détails de toute infraction à la sûreté, de tout incident de sûreté et de toute menace contre la sûreté concernant le bâtiment durant les dix dernières visites à des installations maritimes et durant le temps passé en mer entre ces visites;
n) des précisions sur toute lacune du matériel et des systèmes de sûreté, y compris les systèmes de communication et la façon dont le capitaine du bâtiment entend la corriger;
o) le cas échéant, le nom de l'agent et ses numéros de téléphone et de télécopieur pour le joindre en tout temps (ne s'applique pas aux grands voiliers);
p) le cas échéant, le nom de l'affréteur du bâtiment;
q) la position du bâtiment et la date et l'heure à laquelle il est arrivé à cette position;
r) le cap et la vitesse du bâtiment;
s) son premier port d'escale au Canada ainsi que l'heure prévue d'arrivée à ce port et, le cas échéant, sa dernière destination ainsi que l'heure prévue d'arrivée à cette destination;
t) le nom d'une personne-ressource à l'installation maritime qu'il visitera et les numéros de téléphone et de télécopieur pour la joindre en tout temps;
u) les renseignements suivants à l'égard des 10 dernières visites à des installations maritimes :
   i. l'installation de réception;
   ii. l'installation maritime visitée;
   iii. la ville et le pays;
   iv. la date et l'heure d'arrivée;
   v. la date et l'heure de départ.
v) une description générale de la cargaison, y compris la quantité de cargaison (ne s'applique pas aux grands voiliers);
w) le cas échéant, la présence de substances ou d'engins dangereux à bord et leur description;
x) les coordonnées suivantes :
   i. le nom du capitaine;
   ii. son adresse électronique, le cas échéant;
   iii. son numéro de téléphone satellite ou mobile, le cas échéant.

La sûreté maritime de Transports Canada confirmera la réussite du traitement de la NPA de 96 heures et l'examen du CISN par courriel une fois le traitement terminé. Dans ce courriel pourraient également figurer d'autres instructions pour l'entrée dans les eaux canadiennes.

Une copie complète est requise du certificat international de sûreté du navire provisoire (CISNP), du certificat international de sûreté du navire (CISN), du certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire (CSBCP), du certificat de sûreté pour bâtiment canadien (CSBC) ou d'un document de conformité de sûreté du navire doit être inclus avec la notification préalable à l'arrivée.

Pour toute autre question ou demande de renseignements concernant la notification préalable à l'arrivée, veuillez communiquer avec Transports Canada aux adresses courriel suivantes : marsecwest-surmarouest@tc.gc.ca or east.msoc@tc.gc.ca .

4.2.9 Signalement d'un évènement au Bureau de la sécurité des transports (BST)

Conformément à la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* exige 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 maritime (accident ou incident) dès que possible et par les moyens de communication les plus rapides possible au BST. L'information peut être signalée au BST par l'entremise, notamment : 'un centre de Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) ; d'une station radio maritime exploitée par la Société de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent ; ou d'une station radio d'un port canadien.

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 maritime doit également être signalé par écrit dans les 30 jours suivant l'événement, au moyen du formulaire prévu à cette fin, un « RAPPORT D'UN ÉVÉNEMENT MARITIME / ÉVÉNEMENT HASARDEUX », également disponible sur le site web du BST.

Veuillez contacter le bureau régional approprié suivant pour :

a) Soumettre le formulaire du BST RAPPORT D'UN ÉVÉNEMENT MARITIME/ÉVÉNEMENT HASARDEUX ;
b) Communiquer avec un enquêteur du BST ; ou,
c) Faire des demandes générales.

Région de l'Atlantique

Téléphone (24 heures sur 24): 902-471-0820

Télécopieur: 819-997-2239

Courriel: MarineNotifications.Atlantic@tbs-bst.gc.ca

Adresse: 150 Thorne Avenue, Dartmouth, NS B3B1Z2

Région Central et Arctique

Téléphone (24 heures sur 24): 418-580-3510

Télécopieur: 819-997-2239

Courriel: MarineNotifications.Central@tsb-bst.gc.ca

Adresse: 2575 Boulevard Ste-Anne, Suite 220, Québec, QC G1J0G7

Région du Pacifique

Téléphone (24 heures sur 24): 604-219-2414

Télécopieur: 819-997-2239

Courriel: MarineNotifications.Pacific@tsb-bst.gc.ca

Adresse: #4-3071 Number Five Road, Richmond, BC V6X 2T4

Veuillez noter que les accidents de travail à bord des navires doivent *également* être signalés directement à Transports Canada.

4.3 Services

4.3.1 Avertissement de navigation (AVNAV)

Les avertissements de navigation sont émis basées sur de zones régionales uniques et sont assignés un indicatif alphanumérique.

L'indicatif alphanumérique consiste d'un caractère alphabétique qui identifie le bureau d'émission AVNAV de la GCC.

Le caractère alphabétique est suivi par un numéro commençant par le chiffre "1" pour le premier AVNAV émis chaque année et augmentant par la suite avec chaque nouvel avis jusqu'à la fin de l'année. Les lettres d'identification utilisées dans les AVNAV canadiens sont comme suit :

A : Arctique
C : Centre
M : Maritimes
N : Terre-Neuve-et-Labrador
P : Région de l'Ouest

4.3.1.1 AVNAV radiodiffusés

Les horaires de radiodiffusion et les fréquences radio des AVNAV diffusés par les centres de SCTM de la GCC sont indiqués à la Partie 2 de ce manuel.

Diffusés aux navires, les avertissements de navigation contiennent des renseignements urgents sur l'établissement ou le changement de la condition d'une installation, d'un service, d'une procédure, ou un danger pour la navigation. Ceux-ci sont diffusés intégralement pendant une période initiale de 48 heures, puis sont inscrits sur la liste active pendant une période supplémentaire de 5 jours où ils sont diffusés dans un format abrégé.

Après 7 jours, les AVNAV ne sont plus diffusés mais resteront disponibles sur le site web national de AVNAV jusqu'à ce qu'ils soient annulés ou transférés à un Avis aux navigateurs (NOTMAR).

Tableau 4-12 - La distribution des avertissements de navigation

Identification	Bureau émetteur AVNAV	Service d'abonnement	Internet GCC avertissements de navigation (AVNAV)
A	Région de l'Arctique	X	http://nis.ccg-gcc.gc.ca
C	Région du Centre, Secteurs Grands Lacs et Saint-Laurent	X	
M	Région des Maritimes	X	
N	Région de Terre-Neuve-et-Labrador	X	
P	Région de l'Ouest	X	

Les capitaines et les clients qui souhaitent recevoir un avis par courriel des nouveaux avertissements de navigation doivent d'abord s'abonner au système AVNAV en sélectionnant leur zone marine d'intérêt et les diverses catégories de messages d'avertissement qu'ils souhaitent recevoir.

Dès leur émission, les nouveaux AVNAV sont téléchargés sur la page AVNAV régionale pertinente du site web des avertissements de navigation de la GCC, où des filtres peuvent être appliqués pour faciliter la recherche et l'affichage des AVNAV d'intérêt.

Nous rappelons aux capitaines que la réglementation les oblige à signaler tout danger, risque ou danger et risque éventuel pour la navigation qu'ils rencontrent. Les rapports ou comptes rendus doivent être acheminés directement au centre des SCTM approprié le plus tôt possible pour assurer la diffusion la plus large possible aux navigateurs par le biais des AVNAV diffusés.

4.3.1.2 Mise à jour de l'information

Les Avis aux navigateurs contiennent des renseignements qui servent à corriger les cartes marines et publications connexes. Des renseignements à jour sont offerts aux navires qui arrivent en eaux canadiennes afin de les informer des changements survenus entre la date d'émission de l'édition canadienne des Avis aux navigateurs la plus récente dont ils disposent à bord. Les navires qui désirent se prévaloir de ce service doivent en faire la demande à *ECAREG Canada*, *NORDREG Canada* ou à *vts.rupert@innav.gc.ca*. Les demandes peuvent également être acheminées par le biais de tout centre des SCTM figurant à la Partie 2 du présent document.

Toutes les demandes doivent contenir les informations suivantes :

a) le nom du navire et son indicatif d'appel;

b) sa position, sa destination et sa route prévue;

c) l'édition mensuelle la plus récente des Avis aux navigateurs dont on dispose à bord;

d) la liste des Avertissements de navigation la plus récente dont on dispose à bord.

L'information sur l'état des glaces, le déplacement dans les glaces et l'assistance de brise-glace est disponible par le truchement du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG CANADA) ou le Système de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG CANADA). Pour en savoir plus long, prière de se reporter à l'avis numéro 6 de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs ou à la publication intitulée « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes ».

4.3.2 Les services NAVTEX

La diffusion d'avertissements de navigation par NAVTEX est une composante essentielle du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) mis au point par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Canada fournit le Service NAVTEX international en anglais sur 518 kHz à partir de neuf centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) stratégiquement choisis et un Service NAVTEX national en français sur 490 kHz à partir de quatre centres de SCTM bilingues.

Comme l'exige la norme internationale exprimée dans le Manuel NAVTEX de l'OMI, les émetteurs NAVTEX doivent respecter une zone de couverture ainsi qu'une zone de service unique.

4.3.2.1 Zone de couverture

Les dix émetteurs NAVTEX canadiens fournissent tous une zone de couverture annoncée de 300 NM, bien que la portée de réception du signal puisse varier selon l'heure de la journée, la saison, les conditions météorologiques et la géographie.

4.3.2.2 Zone de service

Les zones de service NAVTEX établies assurent des zones océaniques bien délimitées, entièrement comprises dans la zone de couverture, par lesquelles de l'information sur la sécurité maritime est fournie par un émetteur NAVTEX.

4.3.2.3 Contenu de la radiodiffusion

Les zones de service établies sont étroitement liées aux zones de prévisions maritimes d'Environnement et Changement climatique Canada décrites dans la partie 5 de la présente publication. Les zones de service permettent d'établir des limites sans qu'il y ait double emploi en matière de diffusion d'avertissements de navigation, d'avertissements/de prévisions météorologiques, et d'information sur les glaces.

Dans les cas où la zone de prévisions maritimes s'étend au-delà de la zone de couverture d'un émetteur NAVTEX, la totalité des prévisions maritimes/de l'information sur les glaces sera diffusée. En général, seuls les avertissements de navigation situés au sein de la zone de service seront diffusés, bien que ceux d'une portée régionale/nationale peuvent aussi être diffusés à l'occasion.

4.3.2.4 Codes « B1 » de l'émetteur NAVTEX

En raison du changement de zone de responsabilité pour chaque émetteur NAVTEX, les navigateurs doivent savoir que, dans certains cas, ils auront peut-être à mettre à jour les codes « B1 » de leur récepteur NAVTEX afin de continuer à recevoir de l'information sur la sécurité maritime tout au long de leur voyage.

Tableau 4-13 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible

Contrôlé par	Site	Position	Portée (MM)	ID 518 kHz (anglais)	ID 490 kHz (français)
SCTM Placentia	Robin Hood Bay	47º36.65'N 052º40.18'W	300	O	-
SCTM Labrador	Cartwright	53º42.52'N 057º01.35'W	300	X	-
SCTM Sydney	Port Caledonia	46º11.15'N 059º53.77'W	300	Q	J
SCTM Halifax	Chebogue	43º44.65'N 066º07.32'W	300	U	V
SCTM Les Escoumins	Moisie	50º11.75'N 066º06.74'W	300	C	D
SCTM Sarnia	Pass Lake	48º33.80'N 088º39.37'W	300	P	-
SCTM Prescott	Ferndale	44º56.22'N 081º14.00'W	300	H	-
SCTM Iqaluit	Iqaluit	63º43.82'N 068º32.70'W	300	T	S
SCTM Prince Rupert	Amphitrite Point	48º55.28'N 125º32.38'W	300	H	-
SCTM Prince Rupert	Digby Island	54º18.05'N 130º24.17'W	300	D	-

Les services NAVTEX mentionnés ci-dessus sont fournis sur une base de temps partagée pour la diffusion du contenu des identificateurs de sujets suivants :

(A) Avertissements à la navigation
(B) Avertissements météorologiques
(C) Rapports sur les glaces
(D) Information de recherche et sauvetage/Tsunami
(E) Prévisions météorologiques
(G) Messages de service AIS
(J) Messages GPS

L'heure et le contenu des diffusions apparaissent dans les listages individuels des centres des SCTM.

Figure 4-11 - Émetteur NAVTEX individuel – Zones de couverture et de service

Figure 4-11 a) Île Digby

Figure 4-11 b) Pointe Amphitrite

Figure 4-11 c) Lac Pass

Figure 4-11 d) Ferndale

Figure 4-11 e) Moisie

Figure 4-11 f) Chebogue

Figure 4-11 g) Port Caledonia

Figure 4-11 h) Baie Robin Hood

Figure 4-11 i) Cartwright

Figure 4-11 j) Iqaluit

Figure 4-12 - Aperçu régionale NAVTEX – Zones de couverture et de service

Figure 4-12 a) Région de l'Ouest

Figure 4-12 b) Région des Grands Lacs

Bien que l'empreinte de couverture indiquée des émetteurs NAVTEX situés à Lac Pass et à Ferndale se croise au-dessus du lac Michigan, les renseignements concernant spécifiquement les eaux du lac Michigan ne sont pas inclus dans les émissions NAVTEX.

Figure 4-12 c) Région du Golfe du Saint-Laurent et de l'Atlantique

Figure 4-12 d) Région de l'Atlantique : Terre-Neuve-et-Labrador

Figure 4-12 e) Région de l'Arctique

4.3.3 Service mondial d'avertissements de navigation (SMAN)

4.3.3.1 Avertissement de navigation de NAVAREA XVII et XVIII

La Garde côtière canadienne assume la coordination des zones NAVAREA XVII et XVIII dans le cadre du Service mondial d'avertissements de navigation (SMAN).

Les avertissements de navigation du SMAN comportant des renseignements urgents à prendre en compte pour naviguer de façon sécuritaire sont diffusés conformément au chapitre IV de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Les avertissements relatifs aux zones NAVAREA, qui contiennent des renseignements destinés spécialement aux navigateurs hauturiers, restent en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient annulés ou diffusés par d'autres moyens.

Les avertissements relatifs aux zones NAVAREA XVII et XVIII émis depuis moins de 42 jours sont diffusés à l'aide de SafetyNET II et de SafetyCast.

Le texte complet de tous les avertissements NAVAREA en vigueur est disponible sur le site web de la Garde côtière canadienne

Il est également possible d'obtenir ces avertissements en envoyant un courriel au bureau des opérations responsable des zones NAVAREA, à l'adresse suivante : navarea17.18@innav.gc.ca.

Figure 4-13 - Zones canadiennes de NAVAREA et zones de diffusions

Tableau 4-1 - Coordonnées des zones NAVAREA*

Zone NAVAREA XVII	Zone NAVAREA XVIII
67°00N 168°58W	67°00N 120°00W
90°00N 168°58W	90°00N 120°00W
90°00N 120°00	90°00N 035°00W
67°00N 120°00W	67°00N 035°00W

*Zones océaniques comprises entre ces coordonnées, qui peuvent comporter des voies navigables, des mers intérieures et des lacs pouvant être empruntés par des navires hauturiers.

Lors de la saison de navigation dans l'Arctique, les avertissements de navigation relatifs aux zones NAVAREA XVII et XVIII qui s'appliquent aux limites canadiennes en matière de recherche et de sauvetage dans les eaux situées au-dessus du 70e degré de latitude nord sont diffusés à partir d'Iqaluit (avec les limites à la zone de couverture et à la fiabilité) par impression directe à bande étroite de haute fréquence (HF IDBE), sur la fréquence 8416,5 kHz, à 3 h 30 et à 15 h 30 (UTC). Veuillez consulter la section portant sur les Services de communications et de trafic maritimes dans la partie 2 pour obtenir des renseignements détaillés au sujet du contenu de la diffusion.

Tableau 4-15 - Horaire de diffusions

Heure UTC	Service	Fréquence, satellite ou système
0330	HF IDBE	8416,5 kHz*
1100	NAV XVIII	AOR-E, AOR-W, SafetyCast
1130	NAV XVII	POR, SafetyCast
1530	HF IDBE	8416,5 kHz*
2300	NAV XVIII	AOR-E, AOR-W, SafetyCast
2330	NAV XVII	AOR-W, POR, SafetyCast

*Disponible pendant la saison de navigation dans l'Arctique

Les commentaires concernant la réception

avertissements relatifs aux zones NAVAREA XVII et XVIII, particulièrement au-dessus du 75e degré de latitude nord, sont les bienvenus et peuvent être envoyés aux coordonnés ci-après.

NAVAREA XVII et XVIII

Centre des SCTM de Prescott

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

Courriel : navarea17.18@innav.gc.ca

4.3.3.1.1 Inmarsat C – SafetyNET II

Les avertissements relatifs aux zones NAVAREA XVII et XVIII sont diffusés en anglais, directement dans la zone NAVAREA appropriée du Système mondial de détresse et de sécurité en mer, avec un chevauchement de 300 milles marins.

Pour en savoir plus sur le service SafetyNET, veuillez consulter le site Web d'Inmarsat ou le manuel sur SafetyNET (MSC.1/Circ.1364/Rev.2).

4.3.3.1.2 Iridium - SafetyCast

Les avertissements relatifs aux zones NAVAREA XVII et XVIII sont diffusés en anglais, directement dans la zone NAVAREA appropriée du Système mondial de détresse et de sécurité en mer, avec un chevauchement de 300 milles marins. Pour en savoir plus sur le service SafetyCast, veuillez consulter le site Web d'Iridium ou le manuel sur SafetyCast (MSC.1/Circ.1613).

4.3.3.2 NAVAREA IV et XII

Le National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) des États-Unis est responsable des coordinations de NAVAREA IV et XII.

La NAVAREA IV couvre l'Atlantique Nord à l'ouest de 35°W et au nord de 7°N. Les avis relatifs à la NAVAREA IV sont diffusés par les satellites Iridium SafetyCast et Inmarsat des AMER à 10:00 UTC et à 22:00 UTC. Les rapports sur les glaces dans l'Atlantique Nord sont diffusés à 22:00 UTC. Ceux relatifs à la NAVAREA IV sont diffusés par HF IDBE depuis Boston (NMF) à 01:40 UTC sur les fréquences de 6314 kHz, de 8416,5 kHz et de 12 579 kHz et à 16:30 UTC sur les fréquences de 8416,5 kHz, de 12 579 kHz et de 16 806,5 kHz.

La NAVAREA XII couvre le Pacifique Nord à l'est de 180° et au nord de l'équateur, ainsi que la zone au nord de 3°25'S et à l'est de 120°W. Les avis relatifs à la NAVAREA XII sont diffusés par les satellites Iridium SafetyCast et Inmarsat de l'APAC à 10:30 UTC et à 22:30 UTC. Ils sont diffusés quotidiennement par HF IDBE depuis Honolulu (NMO) à 03:30 UTC et à 17:30 UTC sur les fréquences de 8416,5 kHz, de 12 579 kHz et de 22 376 kHz.

Consultez la partie 2 du volume 3 de la publication NP283 (2) intitulée *Admiralty List of Radio Signals* pour obtenir la liste de tous les coordonnateurs de NAVAREA et des horaires de diffusion.

Les navigateurs peuvent également consulter la circulaire de l'Organisation maritime internationale (OMI) (COMSAR.1/Circ.51) pour obtenir une liste à jour de tous les coordonnateurs NAVAREA.

Les programmes de radiodiffusion NAVAREA figurent à l'annexe 8 de la circulaire de l'OMI, GMDSS.1/Circ.23 (tel que modifié), du Plan-cadre relatif aux installations et services à terre dans le SMDSM ou la section appropriée du module SMDSM du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS).

4.3.3.3 Objet des avertissements de zone NAVAREA

Les sujets ci-après sont jugés appropriés en ce qui concerne les avertissements de NAVAREA. La liste suivante n'est pas complète et ne constitue qu'un cadre. De plus, elle repose sur la présomption qu'aucune information suffisamment précise n'a déjà été diffusée dans des Avis aux navigateurs :

a) avaries de feux, de signaux de brume, de bouées et d'autres aides à la navigation touchant les principales voies de navigation;
b) présence d'épaves dangereuses sur les principales voies de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur signalisation;
c) mise en place de nouvelles aides à la navigation importantes ou changements notables apportés aux aides existantes lorsque ces mises en place ou changement peuvent induire les navigateurs en erreur;
d) présence de grands convois remorqués difficile à manœuvrer dans des eaux encombrées;
e) présence de dangers flottants, y compris des navires abandonnés, des glaces, des mines, des conteneurs et d'autres gros objets;

f) zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations antipollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones);

g) présence de rochers, de hauts-fonds, de récifs et d'épaves récemment découverts et susceptibles de constituer un danger pour la navigation et, le cas échéant, leur signalisation;

h) modification ou suspension imprévues de routes réglementées;

i) opérations de pose de câbles ou de canalisations, remorquage de gros objets submergés pour la recherche ou pour l'exploration géophysique, emploi de submersibles avec ou sans équipage ou autres opérations sous-marines constituant un danger possible sur les voies de navigation ou à proximité;

j) mise en place d'instruments scientifiques ou de recherche sur les routes de navigation ou à proximité;

k) mise en place d'installations au large sur les routes de navigation ou à proximité;

l) mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation et de services terrestres d'information sur la sécurité maritime et de radiodiffusion;

m) opérations spéciales qui peuvent affecter la sécurité de la navigation, parfois dans des zones étendues, par exemple exercices navals, lancement de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, zones de déchargement de munitions, etc.; ces renseignements devraient être diffusés dans l'avis pertinent relatif à l'endroit où l'importance du danger est connue, et ce, cinq jours au moins avant la date prévue de l'événement, si possible, et ils devraient comprendre les références des publications nationales pertinentes;

n) piraterie et vol à main armée visant des navires;

o) tsunamis et autres phénomènes naturels, comme des changements anormaux du niveau de la mer;

p) avis de l'Organisation mondiale de la santé (OMS);

q) exigences en matière de sûreté relatives uniquement au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Figure 4-14 - Service mondial d'avertissement de navigation NAVAREAs

4.3.4 Service du téléphone cellulaire (*16) situations d'urgence maritime

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont reliés au réseau téléphonique cellulaire. Les utilisateurs du réseau cellulaire peuvent, dans une situation d'urgence seulement, composer (étoile) *16 sur leur appareil cellulaire afin d'obtenir l'aide d'un centre des SCTM.

Les navigateurs sont priés de prendre note qu'un téléphone cellulaire n'est pas un bon produit de remplacement pour une radio maritime parce que le système de sécurité maritime mobile dans les eaux méridionales canadiennes s'appuie principalement sur les communications VHF. L'avantage du VHF réside dans le fait qu'un appel puisse être entendu par le (les) centre(s) des SCTM le (les) plus près et par les autres navires se trouvant dans les environs et qui peuvent fournir une aide immédiate. Par contre, le réseau téléphonique cellulaire est un système de personne à personne et par conséquent, n'offre pas les avantages offerts par le mode de diffusion en VHF lors de situation d'urgence.

De plus, les navigateurs doivent prendre note qu'il est dans leur intérêt d'utiliser des fréquences de détresse de radio maritime pour obtenir de l'aide dans une situation urgente et que l'utilisation d'un téléphone cellulaire devrait être considérée comme une solution de rechange seulement lorsque l'appareil radiotéléphonique n'est pas disponible. L'équipement de signal de détresse standardisé tel que le radiotéléphone et les RLS ne devraient jamais être remplacé par l'utilisation unique du téléphone cellulaire.

Note : De plus amples informations sur ce service peuvent être obtenues auprès des compagnies de téléphone cellulaire locales. Cependant, les navigateurs doivent prendre note que les compagnies de téléphone cellulaires ne fournissent pas toutes ce service.

4.3.5 Service de radiogoniométrie (VHF/DF)

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont dotés de radiogoniomètres par VHF (VHF/DF) qui permettent de déterminer ou de confirmer le relèvement, à partir d'une installation de radiogoniométrie, d'un navire demandant assistance dans une situation de détresse ou d'urgence. De plus, une ligne de position estimée à partir d'une installation de radiogoniométrie peut être fournie aux navires qui sont incertains de leur position. L'emplacement des centres des SCTM offrant un service de radiogoniométrie VHF n'est pas indiqué dans la Partie 2 de la présente publication. Il faut se rappeler que le but de ce service n'est pas de fournir un service de navigation. Il est également important de souligner que les positions ne sont qu'approximatives. Les navigateurs doivent strictement utiliser ces positions en fonction de leur propre discrétion.

4.3.5.1 Relèvements radiogoniométriques

Les centres des SCTM émettront, sur demande, des signaux qui permettront aux navires d'effectuer un relèvement au moyen de leur radiogoniomètre. On signale aux capitaines des navires dotés d'appareils utilisant un cadre radiogoniométriques que les relèvements effectués peuvent être erronés si des matériaux métalliques ou un appareil (poteau, fils, treuils, etc.) sont installées près des appareils à antennes radiogoniométriques après leur étalonnage.

Avertissement est donné aux capitaines de navire de se méfier des relèvements radiogoniométriques obtenus à l'aide des stations commerciales de radiodiffusion. Les relèvements obtenus à l'aide de ces stations peuvent être erronés par suite des erreurs causées par la réfraction des ondes sur la côte. De plus, l'étalonnage du radiogoniomètre utilisé peut varier considérablement à cause des grandes différences entre les fréquences utilisées (la bande normale de radiodiffusion s'étale sur environ 1060 kHz). Enfin, il est recommandé de s'assurer que l'on connaît avec précision la position de l'émetteur de radiodiffusion (et non pas celle du studio) avant de l'utiliser comme aide à la navigation.

4.3.6 Plan de voyage

Tous les opérateurs de petites embarcations, y compris ceux qui effectuent un voyage d'une journée, devraient fournir un Plan de voyage à une personne responsable. Cette personne responsable doit s'assurer d'appeler un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ou un centre Secondaire de Sauvetage Maritime (MRSC) lorsque le navire accuse un retard significatif. (Les numéros de téléphone se trouvent dans la section 4.3.7 de cette publication et devraient être inclus avec le plan de voyage). Lorsqu'il n'est pas possible de fournir un Plan de voyage à une personne responsable, le Plan de voyage peut être envoyé à un centre des SCTM de la GCC par téléphone, par radio ou en personne. Lors de longs voyages en mer, les capitaines/opérateurs qui ont fourni un Plan de voyage à un centre des SCTM sont invités à fournir quotidiennement un rapport de leur position. À votre retour, n'oubliez pas de désactiver votre Plan de voyage, pour éviter le déclenchement de recherches inutiles.

L'information requise devrait couvrir les éléments identifiés ci-dessous.

a) l'identification du navire (nom de l'embarcation et numéro de permis);
b) s'agit-il d'un navire à voile ou à moteur?;
c) la dimension et le type de navire;
d) la couleur de la coque, du pont et de la cabine;
e) le type de moteur;
f) autres caractéristiques particulières;
g) le genre d'appareil radio et les voies qui seront surveillées (MF/HF/VHF);
h) identification de service maritime mobile (MMSI);
i) no. de téléphone cellulaire et/ou satellite;
j) description des radeaux ou bateaux de sauvetage disponibles;
k) le nombre et le type de fusées éclairantes;
l) le nombre de vestes de sauvetage, VFI et/ou d'habits de survie;
m) autre équipement de sécurité;
n) nom, adresse et no. de téléphone du propriétaire;
o) autre information;
p) date et heure du départ;
q) nombre de personnes à bord;
r) point de départ;
s) route et points d'arrêts;
t) destination;
u) l'heure et la date prévue d'arrivée à destination;
v) le numéro de téléphone d'une personne à contacter en cas d'urgence.

4.3.7 La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne

Les Forces canadiennes (FC) de concert avec la Garde côtière canadienne ont la responsabilité globale au Canada pour la coordination des activités de Recherche et Sauvetage (SAR) aéronautique et maritime fédérales, notamment en eaux canadiennes ainsi qu'en haute mer au large des côtes canadiennes. Les FC fournissent des aéronefs appropriés SAR à l'intention des incidents maritimes SAR. La GCC coordonne les activités maritimes SAR en-deçà de cette zone et fournit les SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) existent à Victoria (C.-B.), Trenton (Ontario) et à Halifax (N.-É.). Le service y est assuré 24 heures par jour par le personnel des Forces canadiennes et de la GCC. Chaque centre est responsable d'un secteur désigné faisant l'objet de conventions internationales appelé une Région de recherche et sauvetage (RRS). De plus, deux centres Secondaire de Sauvetage maritime (MRSC) dans lequel les services sont assurés par le personnel de la GCC existent à Québec (Québec) et St. John's, Terre-Neuve, afin de coordonner les missions de sauvetage en mer à l'échelle locale.

Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) / Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC)

JRCC Halifax, Nouvelle-Écosse

Téléphone :	1-800-565-1582	Région des Maritimes
	902-427-8200	Satellite, local ou hors zone
Télécopieur :	902-427-2114	

Courriel : jrcchalifax@sarnet.dnd.ca

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

Téléphone :	1-800-563-2444	Région de Terre-Neuve-et-Labrador
	709-772-5151	Satellite, local ou hors zone
Télécopieur :	709-772-2224	

Courriel : mrscsj@sarnet.dnd.ca

MRSC Québec, Québec

Téléphone :	1-800-463-4393	Région du Québec
	418-648-3599	Satellite, local ou hors zone
Télécopieur :	418-648-3614	

Courriel : mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca

JRCC Trenton, Ontario

Téléphone :	1-800-267-7270	Au Canada
	613-965-3870	Satellite, local ou hors zone
Télécopieur :	613-965-7279	

Courriel : jrcctrenton@sarnet.dnd.ca

JRCC Victoria, Colombie-Britannique

Téléphone :	1-800-567-5111	Colombie-Britannique et Yukon
	613-965-3870	Satellite, local ou hors zone
	#727 Cellulaire (#SAR)	

Courriel : jrccvictoria@sarnet.dnd.ca

4.3.7.1 Garde côtière auxiliaire canadienne ou Recherche et sauvetage de la Marine royale en Colombie-Britannique

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC)), y compris le Service de recherche et sauvetage de la Marine royale canadienne (MRC-SAR) est une association de plus de 4 000 bénévoles dévoués qui exploitent une flotte d'environ 1 000 navires pour soutenir la GCC dans ses activités de recherche et de sauvetage maritime.

Pour plus d'information sur les services maritimes de Recherche et Sauvetage dans les secteurs relevant du Canada, consulter l'Avis aux navigateurs N° 28 de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publié par la Direction des Services à la navigation maritime de la GCC.

4.3.8 Service de messages des services de communications et de trafic maritimes

4.3.8.1 Messages transmis sans frais par les centres des SCTM

a) messages relatifs aux conditions atmosphériques ou aux informations sur les glaces et aux routes dans les glaces;
b) messages concernant les aides à la navigation;
c) messages Amver adressés à Amver HALIFAX;
d) messages radio médicaux;
e) messages sur la pollution;
f) messages adressés à une composante ou à un membre de la GCC et ayant trait à un rapport sur le mouvement, la position ou l'état d'un navire;
g) messages adressés à un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ou un centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC);
h) messages de pilotage;
i) messages navals officiels;
j) messages de quarantaine adressés à « Quarantaine »;
k) messages pour demander qu'un médecin soit sur les lieux à l'arrivée d'un navire.

4.3.8.2 Messages météorologiques

Des observations météorologiques en code météorologique international, faites de préférence aux heures synoptiques normales (00:00, 06:00, 12:00 et 18:00 UTC) sont sollicitées de navires de toutes nationalités recrutés par leur propre service météorologique national ou par d'autres services météorologiques pour faire régulièrement des observations météorologiques. Ces navires, quelle que soit leur position, devraient faire et transmettre ces messages au centre des SCTM le plus près. En fait, les messages faits à proximité ou, même à portée de vue de la terre sont aussi importants que ceux qui sont faits au large des côtes, à cause de la plus grande variété de conditions météorologiques qui existent à proximité des côtes.

4.3.8.3 Messages sur la pollution

Tous les navires évoluant dans les eaux canadiennes et limitrophes sont tenus de signaler tout cas de déversement d'hydrocarbures ou de pollution au centre des SCTM le plus près.

4.3.8.4 Conseils médicaux

Les capitaines de navire peuvent obtenir des conseils médicaux en adressant un radiotélégramme à « Radio médical » et en l'acheminant via le centre des SCTM le plus près qui se chargera de transmettre le message au plus proche service médical et de relayer la réponse au navire.

4.3.8.5 Messages de quarantaine

1. Dans les circonstances suivantes, et conformément aux exigences de la Loi *sur la mise en quarantaine* , la personne responsable d'un navire avise un agent de quarantaine avant l'entrée ou le départ au Canada, si au cours du voyage :

   A. 1. une personne à bord du navire répond à la définition de cas syndromique :

   a) présente une fièvre égale ou supérieure à 38 °C ou 2 signes de fièvre ou plus, tels que :
      - des frissons
      - une rougeur de la peau
      - une transpiration excessive
      - se plaint d'être fiévreux

   b) **et** présente 1 ou plusieurs des symptômes suivants :
      - difficultés respiratoires
      - toux répétée
      - diarrhée
      - maux de tête
      - confusion récente
      - éruption cutanée
      - ecchymoses ou saignements sans blessure préalable

   2. Semble manifestement souffrant ou qui tousse avec du sang

   B. Un décès est survenu à bord du navire.

   C. Des restes humains se trouvent à bord du navire.

2. Pour aviser l'agent de quarantaine, la personne responsable du navire doit soumettre une Déclaration maritime de santé (DMS) 24 à 48 heures avant le premier port d'arrivée au Canada ou le plus tôt possible avant de quitter le dernier port au Canada. S'il n'est pas possible de soumettre une DMS, la personne responsable du navire peut informer un agent de quarantaine en envoyant un courriel au Système central de notification (SCN) de l'Agence de la santé publique du Canada (l'ASPC) à l'adresse cns-snc@phac-aspc.gc.ca ou en appelant le SCN de l'ASPC au 1-833-615-2384. Si des changements à la situation déclarée surviennent, un rapport à jour doit être envoyé. Veuillez consulter la page Directives à l'intention des exploitants maritimes : Signaler une maladie à bord pour plus d'informations.

3. Tous les avis (nouveaux ou mis à jour) envoyés dans les 24 heures de l'arrivée doivent être

accompagnés d'un appel au SNC, au numéro 1-833-615-2384.

4. La personne responsable d'un navire qui souhaite changer de port de destination après avoir reçu des directives d'un agent de quarantaine doit aviser l'agent de quarantaine de ce changement et demander de nouvelles directives.

4.3.8.6 Messages de pilotage

Pour plus d'information sur les Demandes de pilote, les Préavis de départs, les Préavis de déplacement, les Préavis facultatifs et les Renseignements requis, consulter la section 23 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la GCC.

4.3.8.7 Messages navals officiels

Pour plus d'information sur les messages navals aux navires canadiens et à ceux du Commonwealth évoluant dans les zones canadiennes, consulter la section 39 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la GCC.

4.3.9 Services de déglaçage et de routage dans les glaces

4.3.9.1 Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication nautique *Navigation dans les glaces en eaux Canadiennes* est publiée par la GCC, en collaboration avec Transports Canada, le Service canadien des glaces et le Service hydrographique du Canada. Le Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation exige que cette publication soit à bord d'un navire si celui-ci effectue un voyage au cours duquel il risque de rencontrer des glaces. La publication peut être téléchargée gratuitement sur le site Navigation dans les glaces en eaux Canadiennes. .

Il existe une variété de services de déglaçage et de soutien aux navires transitant dans les eaux canadiennes couvertes de glaces. Les centres d'opérations des glaces de la GCC sont opérationnels de façon saisonnière pour l'Arctique canadien ou les voies navigables du sud du Canada. Ces centres travaillent de concert avec les Centres des SCTM et les Centres des opérations regionales pour fournir des informations actualisées sur les glaces, suggérer aux navires des routes à suivre à travers ou autour des glaces, et coordonner l'assistance des brise-glaces à la navigation.

Les centres d'opérations des glaces sont en contact permanent avec les brise-glaces et surveillent la progression de la navigation dans leur zone de responsabilité. De plus, le Service canadien des glaces (SCG) d'Environnement et Changement climatique Canada dispose de spécialistes du service des glaces pleinement qualifiés qui soutiennent les opérations de déglaçage à plein temps tout au long de la saison de navigation dans les glaces, au bureau et à bord de brise-glaces munis d'un hélicoptère pour effectuer des vols de reconnaissance des glaces sur une base quotidienne.. Les surintendants des opérations de déglaçage de la GCC disposent d'une image complète des conditions de glace actuelles et prévues dans leur zone et sont donc bien équipés pour fournir des recommandations sur les meilleurs itinéraires à suivre.

Pour obtenir le meilleur atout de ce service, il est essentiel que les capitaines fassent un rapport à la GCC avant que leurs navires ne pénètrent dans des eaux où ils risquent rencontrer des glaces. Ces rapports initiaux et les rapports de position ultérieurs des navires permettront aux centres d'opérations des glaces de la GCC de suivre en permanence la progression du navire et, au cas où l'assistance d'un brise-glace s'avérerait nécessaire, elle pourra être fournie dans les plus brefs délais. Le nombre de brise-glace disponibles pour soutenir la navigation est limité. En conséquence, les capitaines sont invités à suivre la route recommandée qui leur est fournie. Ils peuvent également

aider et soutenir ce service en fournissant au spécialiste des glaces des rapports sur les glaces rencontrées au cours des transits.

4.3.9.2 Ligne directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement

Les risques particuliers de dommages causés par les glaces peuvent exister dans certaines eaux au large de la côte Est du Canada durant les mois d'hiver et au printemps. Ces risques peuvent nuire à la sécurité et contribuer à la pollution marine, ainsi les *Directives conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada (DCIG – TP15163)* ont été élaborées et sont en vigueur depuis novembre 1979.

Ces lignes directrices s'appliquent à tous les pétroliers chargés et aux pétroliers transportant des produits chimiques liquides en vrac lorsqu'ils traversent une zone active de contrôle des glaces dans les eaux de l'Est du Canada et dans les zones de pêche situées au sud du 60e parallèle. La GCC peut déclarer qu'une zone de contrôle des glaces est active et diffuser cette information par le biais d'avertissements de navigation (AVNAVs) et d' Avis aux navigateurs. Lorsqu'ils traversent une zone de contrôle des glaces active, tous les navires auxquels s'appliquent ces directives doivent avoir à leur bord un exemplaire des lignes directrices et au moins un "conseiller sur les glaces", qui répond aux exigences prescrites dans les DCIGs. Veuillez contacter Glace de l'Atlantique pour les DCIGs et/ou consulter la version complète de DCIG TP 15163B.

4.3.10 Service hydrographique du Canada (SHC)

4.3.10.1 Adoption du Système géodésique mondial 1984 (WGS84) pour les cartes du SHC

Le Service hydrographique du Canada (SHC) a adopté le WGS84 qui est compatible avec les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). Les cartes nautiques existantes peuvent également renvoyer au Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83), qui est équivalent au WGS84. Dans des cas limités, un système de référence géodésique ancien peut être utilisé, et il faudra ajuster les positions GNSS selon la note indiquée sur la carte du système de référence géodésique. Le navigateur doit toujours vérifier la note de référence géodésique indiquée sur les cartes du SHC pour obtenir d'autres instructions.

Note : Consulter la section 4.1.5.1, Positions, du document Aides radio à la navigation maritime pour d'autres renseignements sur l'utilisation des positions géographiques.

4.3.11 Inspection des appareils radio

La Garde côtière canadienne, au nom de Transports Canada, doit effectuer l'inspection des stations radio de navires en vertu des prescriptions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Faites parvenir à l'adresse indiquée ci-dessous toute demande de renseignements sur la sécurité concernant les normes des inspections des installations radio de bâtiments :

Gestionnaire de projet, Inspection de radio des bâtiments

Garde côtière canadienne
222 rue Nepean Ottawa ON K2P 0B8
Renseignements : Info.XNCR@dfo-mpo.gc.ca

On rappelle aux capitaines et aux propriétaires de bâtiments canadiens qui sont tenus d'être munis d'une installation radio en vertu des prescriptions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* qu'il leur incombe de s'assurer que :

Le capitaine d'un bâtiment doit veiller à ce que la station du bâtiment soit inspectée par un inspecteur radio conformément à l'article 240 du Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.

Un bâtiment autre qu'un bâtiment canadien qui n'a pas à son bord un certificat valable de sécurité radio ou un certificat d'inspection radio peut être retenu par le préposé aux douanes jusqu'à ce qu'un certificat valable ait été obtenu.

Des droits pour les inspections des stations radio de bâtiment sont exigées en conformité avec le *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de bâtiment*. Les droits doivent être payés dès l'inspection complétée.

Nous informons les propriétaires et les capitaines de bâtiments canadiens que Transports Canada a délégué le pouvoir de délivrer des certificats d'inspection de radio aux organismes reconnus dans le cadre du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO). Les bâtiments inscrits au PDIO, ainsi que les bâtiments classés, doivent communiquer avec un organisme reconnu pour leur inspection de radio exigée par la réglementation en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. À l'heure actuelle, les organismes reconnus sont les suivants : American Bureau of Shipping; Bureau Veritas; ClassNK; Det Norske Veritas Germanischer Lloyd; Lloyd's Register; et RINA Services SpA. La Garde côtière canadienne vérifiera le statut PDIO avant d'accepter les demandes d'inscription et redirigera les bâtiments inscrits au PDIO vers leur organisme reconnu.

Période de validité des certificats d'inspection radio délivrés en vertu du Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation

Les bâtiments suivants sont admissibles à recevoir des certificats d'inspection radio pour une durée maximale de 4 ans :

- Bâtiments exploités exclusivement dans les eaux abritées
- Bâtiments exploités exclusivement dans les eaux intérieures du Canada
- Bâtiments exploités exclusivement dans la zone océanique A1, telle que définie dans le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*

Les bâtiments exploités en dehors des zones susmentionnées sont admissibles à recevoir des certificats d'inspection radio pour une durée maximale d'un an.

Les demandes d'inspection radio de bâtiments canadiens non délégués doivent être soumises à la Garde côtière canadienne. Le formulaire intitulée : Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio (FP-5286-F) doit être employée à cet effet. Ces demandes faites par les propriétaires, agents ou capitaines de bâtiments devraient parvenir à la Garde côtière canadienne au moins trois jours ouvrables avant la date requise pour l'inspection.

Les propriétaires, agents ou capitaines de bâtiments immatriculés au Canada et en exploitation à l'extérieur du pays doivent, s'ils désirent une inspection de bâtiment, faire une demande par télécopieur ou par écrit à l'attention de :

Transports Canada
Directeur général
Direction de la sécurité et sûreté maritime
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Téléphone : 613-998-0610
Télécopieur : 613-954-1032

Les bâtiments autres que les bâtiments canadiens (navires libériens exceptés) peuvent obtenir un certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (SMDSM) au Canada. Les demandes doivent provenir des propriétaires, agents ou capitaines de navires et doivent être appuyées par une confirmation du consul ou de tout autre représentant officiel du pays d'immatriculation du bâtiment. Cette confirmation doit être obtenue par écrit. Il incombe au propriétaire, agent ou capitaine de communiquer avec le consul ou le représentant officiel pour que la confirmation nécessaire soit présentée au bureau d'inspection de la Garde côtière canadienne le plus près. Si le temps est limité, une demande verbale d'inspection, présentée par le consul ou le représentant officiel, c'est-à-dire une personne qui détient un document d'un organisme administratif et qui est officiellement habilitée à agir en son nom peut être acceptée, à condition qu'une confirmation soit présentée par la suite.

Pour les bâtiments canadiens délégués immobilisés aux États-Unis, l'exploitant du bâtiment ferait appel à une prestataire de services agrée par l'organisation reconnue (OR) pour effectuer l'inspection. Après vérification satisfaisante par l'OR, le certificat d'inscription radio serait délivré.

Pour les bâtiments non délégués (moins de 24 mètres de longueur) immobilisés aux États-Unis, un certificat d'inspection à court terme valable trois mois pourrait être délivré par un inspecteur radio de la Garde côtière canadienne (GCC), à condition que l'exploitant du bâtiment démontre que tous les équipements radio ont été testés et sont en bon état de fonctionnement. Ce certificat à court terme laisserait suffisamment de temps au bâtiment pour organiser une inspection dans un port canadien.

4.3.11.1 Personnes à contacter pour des inspections radio de navire

Garde côtière canadienne, Terre-Neuve-et-Labrador

Garde côtière canadienne

250, chemin Southside

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

A1E 0A3

Téléphone et télécopieur : 1-888-454-3177
Hors du Canada téléphone et télécopieur : 709-772-3467

Courriel : xnfltsc@dfo-mpo.gc.ca

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard

Technologiste principal
Garde côtière canadienne
Unité 2 – 185 rue John YEO
Charlottetown PE C1C 3J3

Téléphone : 902-407-7521

Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Saint John, Nouveau-Brunswick

Technologiste principal
175 rue McIlveen
Saint John NB E2J 4Y6

Téléphone : 506-636-4743

Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Dartmouth, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal
Garde côtière canadienne
C.P. 1006
Dartmouth NS B2Y 4A2

Téléphone : 902-407-7521

Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Sydney, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal
Garde côtière canadienne
1190, rue Westmount
Sydney NS B1R 2J6

Téléphone : 902-407-7521

Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Yarmouth, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal
Garde côtière canadienne
215 rue Main
Yarmouth NS B5A 1C6

Téléphone : 902-407-7521

Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Québec et Ontario (Garde côtière canadienne, région du Centre)

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Hay River, Territoires du Nord-Ouest

Surveillant de l'entretien technique
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
42037 MacKenzie Highway
Hay River NU X0E 0R9

Téléphone : 867-874-5530

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Richmond, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
4270, rue Inglis
Richmond BC V7B 1L7

Téléphone : 604-666-2311

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Victoria, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
25, rue Huron
Victoria BC V8V 4V9

Téléphone : 250-480-2644

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Lazo, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
299, chemin Wireless
Case postale 220
Lazo BC V0R 2K0

Téléphone : 250-339-5211

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

Prince Rupert, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
Case postale 906
Prince Rupert BC V8J 4B7

Téléphone : 250-627-3073

https://e-nav.ccg-gcc.gc.ca/irn

4.3.12 Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et les MMSI

Pour plus de renseignements ayant trait aux permis pour les stations radio et les numéros d'identification de service maritime mobile (MMSI), veuillez contacter Innovation, Sciences et Développment économique Canada ou veuillez-vous adresser au bureau d' Innovation, Sciences et Développment économique Canada le plus près en consultant l'annuaire de téléphone de votre localité.

4.3.13 Service téléphonique maritime

4.3.13.1 Généralités

Ce service permet à une personne à bord d'un navire de parler directement à n'importe quelle personne à terre, ou inversement. Ce service est un prolongement du réseau téléphonique public assuré aux navires en mer par l'intermédiaire des centres des SCTM. Les appels interurbains à partir d'un navire à la terre peuvent seulement être placés à frais virés ou imputés à une carte d'appel d'une compagnie de téléphone /carte prépayée. Veuillez-vous référer à la Partie 2 de cette publication pour trouver les centres SCTM qui offrent le service téléphonique maritime.

4.3.13.2 Pour effectuer un appel téléphonique maritime

D'un navire à la terre

a) Écoutez pour vous assurer que le centre des SCTM n'est pas en communication avec un autre navire.

b) Appelez le centre des SCTM et, lorsque la communication a été établie, donnez au centre les renseignements suivants :

   i. le nom de la ville à appeler;

   ii. le nom et (ou) le numéro de téléphone de la personne à appeler;

   iii. le nom de l'appelant ou le numéro de sa carte d'appel d'une compagnie de téléphone, si tel est le cas.

c) À la fin de la conversation téléphonique, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel du navire.

De la terre à un navire

a) Téléphonez le centre des SCTM approprié.

b) Donnez l'officier des SCTM les noms de la personne et du navire que vous téléphonez.

Pour recevoir un appel téléphonique maritime

a) Lorsque vous entendez un appel destiné à votre navire, répondez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.

b) À la fin de la communication, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.

4.3.13.3 Conseils médicaux

Les navigateurs peuvent obtenir des conseils médicaux en appelant un centre des SCTM et en demandant d'entrer en communication avec un professionnel de la santé. La GCC reliera le navire avec un professionnel de la santé approprié au moyen du service téléphonique maritime.

Pour les navigateurs qui souhaitent prendre leurs propres dispositions pour obtenir des conseils médicaux, des services radio médicaux sont disponibles dans plusieurs langues pour les navires battant n'importe quel pavillon, à n'importe quel endroit par l'entremise de l'International Radio Medical Centre (CIRM) à Rome (Italie). Ce centre est doté 24/7/365 de médecins formés spécialement et d'opérateurs radio qui ont aussi accès à des spécialistes dans toutes les branches de la médecine. Vous pouvez communiquer avec le CIRM grâce aux moyens suivants :

Téléphone : 39 06 59290263

Courriel : telesoccorso@cirm.it
Site web : http://www.cirm.it/

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

5.1 Contexte

Le Service météorologique du Canada (SMC) est opéré par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). Les bureaux régionaux du SMC offrent un large éventail de produits et services destinés spécifiquement aux marins afin qu'ils puissent prendre des décisions éclairées sur la façon dont les conditions météorologiques vont affecter leurs opérations. La Garde côtière canadienne joue un rôle important dans la dissémination des prévisions et avertissements ainsi que dans la collection et diffusion des informations météorologiques en provenance des observateurs volontaires et des navires.

Le flux constant de données en provenance des stations d'observation côtières automatisées et manuelles, et aussi des navires, des bouées météorologiques, et des phares est complété par les images par satellite, les radars météorologiques et un ensemble complet de produits météorologiques numériques adaptés aux opérations maritimes.

5.2 Programme d'alertes météorologiques maritimes

Le SMC est chargé d'émettre les alertes météorologiques maritimes pour les eaux côtières et extracôtières, ainsi que pour la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux intérieures importantes telles que les Grands Lacs. Les alertes comprennent les avertissements de conditions météorologiques extrêmes qui peuvent causer des pertes de vie ou des dommages à la propriété en mer, tels que les coups de vent, les vents de force tempête ou les embruns verglaçants. Des veilles et des avertissements localisés sont également émis pour les phénomènes tels que les grains, les niveaux d'eau élevés et les trombes marines. Les avis sont émis pour mettre les navigateurs en garde des phénomènes météorologiques maritimes qui pourraient ne pas atteindre le seuil d'émission d'un avertissement, mais qui pourraient néanmoins avoir des répercussions importantes sur la navigation ou poser des dangers importants pour la navigation.

On définit les eaux intérieures importantes comme celles ayant d'importantes activités maritimes et les eaux où le temps requis pour gagner bon port est comparables au temps de préavis visé par l'avertissement météorologique maritime. Les critères d'émission des alertes météorologiques maritimes sont basés sur les normes nationales, mais déterminés par région en fonction de la climatologie régionale appropriée et des besoins de la communauté maritime locale.

Les tableaux ci-dessous décrivent les divers types d'avertissements, de veilles et d'avis maritimes qui composent le programme d'alertes météorologiques maritimes :

Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques

Avertissements synoptiques*	Critères d'émission
Avertissement de vent fort[1]	Vent[2] de 20 à 33 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de coups de vent	Vent[2] de 34 à 47 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de vent de tempête	Vent[2] de 48 à 63 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de vent de force ouragan	Vent[2] de 64 nœuds ou plus soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement d'embruns verglaçants	Taux d'accrétion de glace actuel ou prévu de plus de 0,7 cm/hr sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».

Notes :

***** Ces avertissements englobent les conditions météorologiques maritimes généralisés et sont inclus dans le corps de la prévision.

[1] Le programme d'avertissement de vent fort est en vigueur au besoin par région, tel que requis pour les eaux côtières et intérieures pendant la saison de navigation de plaisance. Il n'est pas obligatoire d'émettre un avertissement de vent fort lorsque la vitesse du vent se situe dans la plage de 15 à 20 nœuds. Cette plage est généralement utilisée pour plus de précision.

[2] Les rafales sont exclues de la définition.

Plage : Sauf dans le cas de la remarque[1] ci-dessus, lorsqu'une plage est utilisée pour décrire la vitesse du vent, c'est sa valeur supérieure qui détermine la catégorie d'avertissement.

Tableau 5-2 - Avertissements ou veilles localisés et avis météorologiques maritimes

Avertissements ou veilles localisés et avis*	Critères d'avertissement
Veille de grains	Préavis de conditions propices à la formation de lignes de grains.
Avertissement de grains	Rafales de vent ≥ à 34 nœuds associées à une ligne ou à une zone organisée d'orages.
Veille de tornade	Préavis de conditions propices à la formation de tornades.
Alerte de tornade	Indications de formation de tornade (échos radar, rapport d'une source fiable, etc.) dans un secteur maritime, ou déplacement d'une tornade d'un secteur terrestre à un secteur maritime adjacent.
Veille de trombes marines[1]	Préavis de conditions propices à la formation de trombes marines chargées d'air froid.
Avertissement de niveau élevé des eaux[2]	Émis pour alerter les navigateurs et les populations côtières d'impacts potentiellement dangereux dus à une élévation anormale du niveau de la mer ou de fortes vagues dans les zones côtières.
Veille ou avertissement maritime spécial	Description des conditions autre que celles décrites plus haut pouvant avoir les conséquences dangereuses pour la navigation et ne pouvant être décrites dans le corps du message d'un avertissement en particulier.
Avis météorologique maritime[3]	Émis au besoin pour mettre les navigateurs en garde de conditions qui pourraient ne pas atteindre les critères d'avertissement établis mais qui pourraient néanmoins avoir des répercussions importantes sur la navigation ou poser un danger important pour la navigation.

Notes :

***** Les avertissements ou veilles localisés et les avis sont émis au moyen de messages séparés.

[1] Aucun avertissement de trombes marines n'est émis.

[2] Émis seulement pour les eaux des Maritimes et de Terre-Neuve et du Labrador.

[3] Les avis peuvent être émis tant pour des conditions météorologiques maritimes localisés que généralisés.

Avertissements de glace : se référer à la section 5.15, sur le Service canadien des glaces.

5.3 Programme de prévisions maritimes et des glaces

Les prévisions maritimes sont produites pour la zone maritime économique incluant la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux majeures intérieures.

Pour la glace de mer, les prévisions des glaces sont produites pour les zones maritimes au large et aussi pour les Grands Lacs. La cédule de production est détaillée dans chacune des annexes régionales de cette partie. Le programme de prévisions inclut les bulletins suivants :

Tableau 5-3 - Programme de prévisions maritimes

Nom de la prévision ou bulletin	Détails
Situation maritime technique	Donne les positions et tendances de principaux systèmes météorologiques. La période de validité couvre le jour 1 et le jour 2.
Prévision maritime (ou prévision maritime régulière)	Donne l'information sur : les avertissements synoptiques, le vent, la visibilité, la précipitation et les embruns verglaçants. Inclut la température de l'air si approprié. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
Prévision pour la navigation de plaisance	Prévision maritime adaptée aux besoins des navigateurs de plaisance sur une base saisonnière. Cette prévision est disponible seulement pour certaines régions spécifiques.
Communiqué maritime	Émis, lorsque jugé nécessaire. Ce communiqué donne de l'information météorologique additionnelle sur des conditions maritimes.
Prévision de la hauteur des vagues	Donne de l'information sur la hauteur des vagues significatives. Valable pour le jour 1 et le jour 2. (N'est pas émise pour les voies navigables intérieures ou les lacs du Nord et de l'Arctique).
Prévision maritime à long terme	Destiné comme un outil de planification à long terme, cette prévision donne un aperçu sur les vents sur une période de validité qui couvre les jours 3, 4 et 5.
Bulletin sur les icebergs	Information sur la distribution des icebergs à l'heure d'émission du bulletin.
Prévisions des glaces	Information sur les conditions de glaces dangereuses. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
NAVTEX[1]	Abréviation de « NAVigational TelEX », ce bulletin est conforme aux normes de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le bulletin NAVTEX est émis, dans un format standard abrégé avec chaque prévision maritime régulière ou des prévisions des glaces. Voir la section 5.7.1 « Abréviations NAVTEX ».
MAFOR[1]	Une prévision codée et spécialisée produite pour les régions du Québec et de l'Ontario.

Note : [1] De plus amples renseignements sur le NAVTEX et le MAFOR sont donnés ci-après (Sections 5.7 et 5.8, respectivement).

5.3.1 Contrôle des prévisions

Les prévisions sont suivies et modifiées si nécessaire, pour représenter les changements de conditions météorologiques imprévues rencontrant certains critères basés sur les principes suivants :

a) il y a risque pour la sûreté ou la sécurité;
b) les inconvénients pour la communauté maritime sont étendus; ou
c) le produit peut affecter négativement la crédibilité du programme des prévisions maritimes.

5.3.2 Zones de prévisions maritimes et de glace

Les prévisions maritimes et les prévisions des glaces sont émises pour les zones maritimes telles que délimitées par les contours tracés sur les cartes pour les différentes régions. La grandeur et les limites des zones sont décidées au niveau des régions en se basant sur les considérations suivantes :

a) l'intensité du trafic maritime;
b) la capacité à prévoir à la solution proposée;
c) le degré de variabilité climatologique de la météo marine;
d) la capacité de distribution de l'information à la communauté maritime de façon efficace.

5.3.3 Conditions actuelles

Les Canadiens ont accès aux données météorologiques locales. La fréquence et la qualité de ces données suivent les normes établies par l'Organisation météorologique mondiale (OMM). Ces données peuvent comprendre, le cas échéant :

a) la direction et vitesse des vents;
b) la pression atmosphérique;
c) la condition du ciel;
d) le type de précipitation;
e) les restrictions à la visibilité;
f) la hauteur des vagues;
g) la température de l'air.

De l'information générale courante sur la glace de mer sera émise une fois par semaine à la communauté maritime afin de fournir un outil de planification adéquat pour ceux qui ont à naviguer dans les eaux infestées de glace.

5.3.4 Réponse en situation d'urgence

Un support météorologique incluant des informations et des prévisions est fourni en situation d'urgence. En cas d'événement polluant, Environnement et Changement climatique Canada adhère à la politique du « pollueur payeur » dans la provision de tous ses services. Dans le cas d'une situation d'urgence, après entente, Environnement et Changement climatique Canada rendra son système de distribution de données disponible afin de pouvoir transmettre de l'information vitale.

5.3.5 Distribution des avertissements météorologiques et service des prévisions

La distribution des avertissements météorologiques et le service des prévisions se fait en grande partie à travers les communications de masse afin de rejoindre un maximum de personnes en se

basant sur la technologie disponible au Canada. Les principes suivants s'appliquent, peu importe la technologie disponible :

a) Les prévisions et avertissements maritimes – l'information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI) – diffusés par Environnement et Changement climatique Canada seront mis à la disposition de la communauté maritime par l'entremise des SCTM de la GCC conformément aux lignes directrices, comme mentionné dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (voir ARNM – Procédures générales – Systèmes – SMDSM section 4.2.1).

b) Toutes les prévisions et avertissements maritimes peuvent être trouvés sur le site web du gouvernement du Canada l; les navigateurs devraient prendre en note, toutefois, que l'Internet ne fait pas partie du système d'information sur la sécurité maritime et qu'il ne faut jamais s'y fier comme étant le seul moyen d'obtenir la plus récente information en matière de prévisions et d'avertissements maritimes. L'accès peut être interrompu ou retardé avec ou sans préavis.

c) Les avis, veilles et avertissements maritimes et environnementaux sont distribués par l'entremise de divers mécanismes, notamment les partenariats avec des distributeurs de média nationaux et régionaux et des organisations locales de mesures d'urgence.

d) En plus des mediums mentionnés ci-dessus, les services météorologiques de base devront être livrés à la population canadienne en premier lieu par la distribution de masse en association avec les médias, en se basant sur les technologies courantes et en développement au niveau de la radio, de la télévision, des journaux et de l'Internet. Ces mécanismes de distribution représentent la façon principale par laquelle la plupart des Canadiens reçoivent et recevront les informations météorologiques.

5.4 Le programme d'observation volontaire des navires (OVN)

Le programme OVN a été abandonné à l'intérieur du territoire canadien. Environnement et Changement climatique Canada appuie actuellement le programme d'observation volontaire automatisée des navires (OVAN) et supporte également les navires OVN en provenance d'autres juridictions « autant que possible ». Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec votre officier météorologique portuaire (OMP) régional.

5.5 Programme de bouées

Environnement et Changement climatique Canada opère un réseau de bouées à l'échelle du pays afin de compléter son programme national d'observations météorologiques. Ces données, qui sont utilisées pour améliorer les prévisions maritimes, font partie de la collection de rapports météorologiques reçus à travers les réseaux de distribution. L'emplacement, l'indicatif de l'OMM et le nom des bouées d'Environnement et Changement climatique Canada sont inscrits dans les annexes régionales.

On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables à partir du navire et pourraient être endommagées ou même coupées au contact, libérant ainsi la bouée dont la récupération implique des coûts élevés. Prière d'aviser l'OMP régional de tout incident relatif à ces bouées.

Positions des bouées ancrées – les positions des bouées sont décrites dans les annexes régionales.

5.6 Officiers météorologiques portuaires (OMP)

En plus d'autres obligations diverses, les officiers météorologiques portuaires (OMP) servent aussi de liaison entre Environnement et Changement climatique Canada et les navires participant au programme d'observation volontaire des navires (OVN) ainsi que le programme d'observation volontaire automatisée des navires (OVAN). Leur tâche consiste à encourager les officiers à faire des rapports météo et d'observation de la condition des glaces; à entraîner les observateurs en regard des procédures et de l'utilisation du code; à fournir, gratuitement, les formulaires et carnets nécessaires; à calibrer les instruments; et, dans certains cas, à installer les instruments météorologiques ou océanographiques prêtés aux navires. L'OMP est également responsable du recrutement de nouveaux navires pour la participation au programme OVAN.

Lors de la visite de l'OMP, n'hésitez pas à lui poser des questions relatives à l'observation, au codage et aux rapports météo et d'observation de la condition des glaces. Discutez avec lui de toute préoccupation par rapport aux prévisions, aux avertissements et aux produits graphiques, surtout si vous avez certains problèmes spécifiques. L'OMP contactera la personne appropriée afin de trouver une solution à votre problème. Informez-le de tout changement dans vos coordonnées.

5.6.1 Officiers météorologiques portuaires (OMP) par région

Grands Lacs

Eugene Letourneau, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
867, chemin Lakeshore
Burlington ON L7S 1A1
Cellulaire : 647-291-7135

Courriel : eugene.letourneau@ec.gc.ca

Atlantique – Maritimes

Derek Cain, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
275 promenade Rocky Lake
Bedford NS B4A 2T3

Téléphone : 902-426-6616
Cellulaire : 902-222-6325
Télécopieur : 902-426-6404

Courriel : derek.cain@ec.gc.ca

Atlantique – Terre-Neuve

Andre Dwyer, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
6, rue Bruce
Mount Pearl NL A1N 4T3

Téléphone : 709-772-4798
Cellulaire : 709-689-5787
Télécopieur : 709-772-5097

Courriel : andre.dwyer@ec.gc.ca

Québec – Saint-Laurent

Patrice Lévesque, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
Étage 10
305 boul. René-Lévesque Ouest
Montréal QC H2Z 1A6

Cellulaire : 514-213-4544

Courriel : patrice.levesque@ec.gc.ca

Pacifique

Dragan Radovic, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
140 13160, place Vanier
Richmond BC V6V 2J2

Téléphone : 604-713-9523

Cellulaire : 604-340-2153
Télécopieur : 604-664-4094

Courriel : dragan.radovic@ec.gc.ca

Grand Lac de l’Esclave / Lac Athabasca / Ouest de l’Arctique

John Burrows, OMP
=
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
M.J. Greenwood Centre
9345 – 49 Street
Edmonton AB T6B 2L8

Téléphone : 780-782-2217
Télécopieur : 780-495-7739

Courriel : john.burrows@ec.gc.ca

Lacs Manitoba

Rich DeVall, OMP
Surveillance et Systèmes
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
123, rue Main, Suite 150
Winnipeg MB R3C 4W2

Téléphone : 204-983-2068
Cellulaire : 204-293-3607

Télécopieur : 204-984-2072

Courriel : rich.devall@ec.gc.ca

5.7 NAVTEX

Le SMC fournit à la Garde côtière canadienne des prévisions maritimes dans le format NAVTEX d'après les normes internationales, de l'OMI pour les zones côtières et en mer :

a) avertissements (vents et embruns verglaçants);

b) situation maritime (systèmes principaux);

c) prévisions (vent, visibilité, embruns, hauteur des vagues).

Chaque bulletin contient un en-tête de communication OMM, une période de validité, les paramètres utilisés dans le bulletin, une situation maritime, une prévision du temps et une prévision de hauteur de vagues. Un exemple partiel de NAVTEX pour le centre des SCTM de Sydney de la GCC apparaît ici-bas. Notez que NAVTEX utilise des abréviations : ceci aide le bulletin à rester dans les limites physiques imposées par le système. Dans l'exemple, le texte en exposant montre comment les abréviations sont utilisées.

		Échantillon du service NAVTEX (490 kHz)
En-tête		FQCN94 CWHX 171400
Titre (partie 1)	►	NAVTEX/1 POUR SYDNEY VCO A 10H HNA VEN vendredi 17 NOV novembre 2006
Prévisions météo		
Paramètres	►	VLB valable 17/14Z-19/03Z, VNT(KT) vent en nœuds, VIS(MM) visibilité en mille marin AU-DESSUS DE 1 MM SAUF IND à moins d'indication, BRD brouillard IMPL implique VIS 1 MM OU MOINS.
Situation	►	SITUATION 17/14Z TMPT tempête 980 MB SUR LE SUD DE T-N. sur le sud de Terre-Neuve 18/14Z TMPT tempête 985 MB SUR LE NORD DE T-N. sur le nord de Terre-Neuve 17/14Z DORS dorsale SUR L'OUEST DU QUE. sur l'ouest du Québec 18/14Z DORS dorsale SUR L'OUEST DU GOLFE ST-LAU. sur l'ouest du golfe du Saint-Laurent
Nom de zone	►	LITTORAL EST, FOURCHU :
Avis	►	AVIS : NIL.
Prévision du vent	►	VNT : SWsud-ouest 10-15. 17/18Z SE sud-est15-20. 18/06Z V15. 18/12Z SW sud-ouest 15-20. 18/18Z SW20-25. 19/00Z SW15-20.
Prévision de visibilité	►	VIS : 17/13Z-19/03Z BC-BRDbancs de brouillard {… autres zones maritimes}
Fin de la prévision	►	FIN/
Prévision de la hauteur des vagues		
Paramètres	►	VAGUES(M) mètres VLB 17/09Z-18/10Z
Nom de zone	►	LITTORAL EST, FOURCHU, TALUS SCOTIAN EST – N – N : abréviation pour moitié-nord, BANQUEREAU :
Hauteur en mètres	►	1-2. {… autres zones maritimes}
Fin des vagues et de la partie 1	►	FIN/

		Échantillon du service NAVTEX (490 kHz)
En-tête	►	FQCN94 CYQX 171330
Titre (VCO partie 2)	►	**NAVTEX/2** POUR SYDNEY VCO.
Prévisions météo		
Paramètres	►	VLB 17/13Z-19/03Z.
Zones maritimes	►	GOLFE-PORT AU PORT, COTE SUD-OUEST : AVIS : NIL. VNT : S10-15 RAF avec rafales à 20. 17/23Z S10-15. 18/11Z S15-20. 18/18Z SW20. VIS : 17/12Z-19/02Z BC-BRD. {… autres zones maritimes}
Fin de la météo	►	FIN/
Prévisions de la hauteur des vagues		
Paramètres	►	VAGUES(M) VLB 17/09Z-18/09Z.
Zones maritimes Vagues	► ►	GOLFE - PORT AU PORT : 1-2. 18/06Z 0-1. {…autres zones maritimes}
Fin des vagues et de la partie 2	►	FIN/

Les navigateurs sur les eaux du Nord et de l'Arctique sont priés de noter que les bulletins de prévisions maritimes émis pour le service de prévisions maritimes des METAREA du SMC utilisent une mise en forme de texte semblable. Vous trouverez plus d'informations sur le programme de prévisions des METAREA dans l'ARNM – Partie 5, section 5.9 – Nord du Canada.

5.7.1 Abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX et les bulletins METAREA

Note : Seuls les termes qui sont abrégés pour être utilisés dans les bulletins NAVTEX sont énumérés dans les tableaux d'abréviations NAVTEX suivants.

Tableau 5-4 - Heure / date

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
AOU	août	JEU	jeudi	NUIT	cette nuit
AUJ	aujourd'hui	JUIL	juillet	OCT	octobre
AVR	avril	LUN	lundi	SAM	samedi
DEC	décembre	MAR	mardi	SEP	septembre
DIM	dimanche	MAR	mars	VEN	vendredi
FEV	février	MER	mercredi	-	-
JAN	janvier	NOV	novembre	-	-

Tableau 5-5 - Prévisions maritimes fractionnées et références de sous-zones

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
-E	- moitié est	-NW	- moitié nord-ouest	-SW	- moitié sud-ouest
-N	- moitié nord	-S	- moitié sud	-W	- moitié ouest
-NE	- moitié nord-est	-SE	- moitié sud-est	LCLMT	localement

Tableau 5-6 - Paramètres des prévisions

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
IMPL	implique	KT	nœuds	NM	mille marin
IND	indiqué(e)	M	mètres	SAUF	à moins
INF	inférieur(e) à	MB	millibar	VLB	valable

Tableau 5-7 - Éléments du vent

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
AVIS	avertissement	NW	nord-ouest	VNT	vent
E	est	RAF	avec rafales à	VRB	variable
LEG	léger	S	sud	W	ouest
N	nord	SE	sud-est	-	-
NE	nord-est	SW	sud-ouest	-	-

Tableau 5-8 - Embruns verglaçants

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
EN-EAU-LIB	à l'extérieur de la lisière de glace	MOD	modéré	RISQ	risque
FRTS	forts	OCNL	par moments	SUR-MER	au-dessus de l'eau libre

Tableau 5-9 - Éléments de la hauteur des vagues

Abréviation	Terme
ENGLACÉ	couvert de glace

Tableau 5-10 - Éléments du temps

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
AVRS	averses	BZ	blizzard	NG-FRT	neige forte
BC-BRD	bancs de brouillard	CH-NG	poudrerie	ORG	orage
BC-BRM	bancs de brume	EPR	épars(e)	ORG-FRT	orage fort
BRD	brouillard	GR	grêle	PL	pluie
BR-GL	brouillard glacé	GRGL	grésil	PL-FRT	pluie forte
BRM	brume	NG	neige	PLNG-ML	pluie et neige mêlées
BRN	bruine	NG-FBL	averses de neige	PL-VGC	pluie verglaçante
BRN-VGC	bruine verglaçante	NG-FBL	faible neige	TRMB	trombe marine

Tableau 5-11 - Éléments du temps/visibilité (descripteur)

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
0-1	1 mille ou moins	MAUV	mauvaise*	PR-1	aussi basse que 1 mille
AU-DESSUS DE 1	plus de 1 mille	MOD	modéré*	TRES MAUV	très mauvaise*
BON	bonne*	OCNL	occasionnel(s)	VIS	visibilité
DS-PRECIP	dans les précipitations	OCNL	par moments	-	-
INTS	intense	PR 0	presque nulle	-	-

Tableau 5-12 - Descripteurs de tendance (synopsis)

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
APCHNT	s'approchant	ELGNT	s'eloignant	RNFC	en formation
CREUS	se creusant	FUSION	se fusionnant	SAFF	s’affaiblissant
DISS	se dissipant	INTSF	s’intensifiant	-	-
DIVIS	se divisant	Q-STNR	quasi-stationnaire	-	-

Tableau 5-13 - Descripteurs de systèmes (synopsis)

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
B-PRESS	dépression	FRONT-C	front chaud	PERTURB	perturbation
CRETE	crête barométrique	FRONT-F	front froid	TEMPT	tempête
CREUX	creux barométrique	H-PRESS	anticyclone	TEMPT-POST-TROP	tempête post-tropicale
DEP-TROP	dépression tropicale	MAR-BAR	marais barométrique	TEMPT-TROP	tempête tropicale
FRONT	système frontal	OUR	ouragan	-	-

Tableau 5-14 - Descripteur de position (synopsis)

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
ALLONG	s'allongeant	DÉT	détroit	PR	près
AU LARGE DE	situé(e) au large de	ILE	île	PR	situé(e) près de
COT	côtier	LAC	lac	RIV	rivière
DE	de	LAT	latitude	SUR	par-dessus
DE	situé de	LONG	longitude	SUR-LIGNE	situé(e) sur une ligne

Tableau 5-15 - Descripteurs de points cardinaux (synopsis)

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
A L'EST	à l'est	E-W	est-ouest	QUAD-NE	le nord-est
A L'OUEST	à l'ouest	NE-SW	nord-est-sud-ouest	QUAD-NW	le nord-ouest
AU N-E	au nord-est	N-S	nord-sud	QUAD-S	le sud
AU N-W	au nord-ouest	NW-SE	nord-ouest-sud-est	QUAD-SE	le sud-est
AU S-E	au sud-est	QUAD-E	l'est	QUAD-SW	le sud-ouest
AU S-W	au sud-ouest	QUAD-N	le nord	QUAD-W	l'ouest

Tableau 5-16 - Référence territoriales (synopsis)

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
ALB	Alberta	MAN	Manitoba	QC	Québec
C-B	Colombie-Britannique	N-B	Nouveau-Brunswick	SASK	Saskatchewan
GOLFE ST-LAU	Golfe du Saint-Laurent	N-E	Nouvelle-Écosse	T-N	Terre-Neuve
GR LACS	Grands Lacs	NU	Nunavut	T-N-L	Terre-Neuve-et-Labrador
I-P-E	Île-du-Prince-Édouard	ONT	Ontario	TN-O	Territoires du Nord-Ouest
LAB	Labrador	PAC	pacifique	YN	Territoire du Yukon

5.7.2 Éléments de glace

Tableau 5-17 - Concentration de glace

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
1	1 dixième	7	7 dixièmes	CONS	consolidée
2	2 dixièmes	8	8 dixièmes	EAU-BER	eau bergée
3	3 dixièmes	9	9 dixièmes	EAU-LIB	eau libre
4	4 dixièmes	9+	9 dixièmes et plus	LIB-GL	libre de glace
5	5 dixièmes	9-10	9 à 10 dixièmes (lac)	TR-	trace de
6	6 dixièmes	10	10 dixièmes	-	-

Tableau 5-18 - Type de glace

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
GL-BLA	glace blanchâtre	GL-MED	glace de lac moyenne	GL-PLA	glace de plusieurs années
GL-DEA	glace de deuxième année	GL-MIN	glace de lac mince	GL-PRA	glace de première année
GL-EPA	glace de lac épaisse	GL-NOU	nouvelle glace	GL-TEPA	glace de lac très épaisse
GL-GRI	glace grise	GL-NOU	nouvelle glace de lac	GL-VIE	vieille glace

Tableau 5-19 - Description de la glace

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
FRT	fort	MOD	modéré
LEG	léger	PRESS	pression

Tableau 5-20 - Glace en général

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
CDNS	conditions	INCL	incluant	PR-COT	le long de la côte
EST	estimé	LISIERE	lisière	-	-
GL	glaces	POSS	possible	-	-

Tableau 5-21 - Direction de la glace

Abréviation	Terme	Abréviation	Terme	Abréviation	Terme
VERS-E	vers l'est	VERS-NW	vers le nord-ouest	VERS-SW	vers le sud-ouest
VERS-N	vers le nord	VERS-S	vers le sud	VERS-W	vers l'ouest
VERS-NE	vers le nord-est	VERS-SE	vers le sud-est	-	-

***** Le tableau ci-dessous indique les termes descriptifs des catégories de visibilité ainsi que la fourchette des valeurs associées à chaque catégorie tels qu'ils sont utilisés dans les prévisions de visibilité des METAREA :

Tableau 5-22 - Catégories de visibilité et la fourchette des valeurs

Catégories de visibilité (terminologie des bulletins NAVTEX)	Fourchette des valeurs de visibilité (en milles marins)
très mauvaise (TRES MAUV)	inférieur à 0,5 (vis < 0,5)
mauvaise (MAUV)	supérieure ou égale à 0,5 et inférieure à 2 (0,5 ≤ vis < 2)
modérée (MOD)	supérieure ou égale à 2 et inférieure ou égale à 5 (2 ≤ vis ≤ 5)
bonne (BON)	supérieure à 5 (5 < vis)

5.8 Décodage du MAFOR

MAFOR

YYG_1G_1/ $0AAAa_m$ $1GDF_mW_m$

YYG_1G_1/YY : jour du mois

G_1G_1 : heure de commencement de la prévision (TUC). Minuit est codé 00.

$0AAAa_m$: Zone maritime à laquelle s'applique toute la prévision ou l'ensemble de prévisions. Si le nom géographique de la région de prévision est utilisé à la place de l'indicateur $AAAa_m$, il doit être inséré à la place de ce groupe.

a_m	Portion de la zone maritime		
Code 0	Totalité de la zone AAA	Code 5	Quart sud-ouest de la zone AAA
Code 1	Quart nord-est de la zone AAA	Code 6	Moitié ouest de la zone AAA
Code 2	Moitié est de la zone AAA	Code 7	Quart nord-ouest de la zone AAA
Code 3	Quart sud-est de la zone AAA	Code 8	Moitié nord de la zone AAA
Code 4	Moitié sud de la zone AAA	Code 9	Reste de la zone AAA

$1GDF_mW_m$ G : Période de prévision
D : Direction d'où souffle le vent
F_m : Vitesse du vent
W_m : Temps prévu

G	Période de prévision	D	Vents	F_m	Vents	W_m	Temps prévu
Code	**Élément descriptif**	**Code**	**Direction**	**Code**	**Nœuds**	**Code**	
0	Début de la période	0	Calme	0	0-10	0	Visibilité > 3 mn
1	Valide pendant 3 h	1	Nord-est	1	11-16	1	Risque d'accumulation de glace sur les superstructures
2	Valide pendant 6 h	2	Est	2	17-21	2	Fort risque d'accumulation de glace sur les superstructures
3	Valide pendant 9 h	3	Sud-est	3	22-27	3	Visibilité ≥ 1 mn et ≤ 3 mn
4	Valide pendant 12 h	4	Sud	4	28-33	4	Visibilité < 1 mn, incluant brouillard
5	Valide pendant 18 h	5	Sud-ouest	5	34-40	5	Bruine
6	Valide pendant 24 h	6	Ouest	6	41-47	6	Pluie
7	Valide pendant 48 h	7	Nord-ouest	7	48-55	7	Neige, ou pluie et neige
8	Valide pendant 72 h	8	Nord	8	56-63	8	Temps à grains
9	À l'occasion	9	Variable	9	64+	9	Orages

Environment and Climate Change Canada | Environnement et Changement climatique Canada

SUGGESTIONS / COMMENTS / COMMENTAIRES

Help us to serve you: Make us aware of your comments regarding the Environment and Climate Change Canada Marine and Ice Services.	Aidez-nous à mieux vous servir : Faites-nous parvenir vos commentaires concernant le programme de prévisions maritimes d'Environnement et Changement climatique Canada.

Officer / Officier :		Return to / Envoyer à : Tom King Program Meteorologist / Météorologue du Programme Marine Weather Service Program / Programme maritime du service météorologique National Programs and Business Development / Programmes nationaux et développement des affaires Meteorological Service of Canada / Service météorologique du Canada Environment and Climate Change Canada / Environnement et Changement climatique Canada Email / Courriel : tom.king@ec.gc.ca
Ship / Navire :		
Position Latitude:		
Position Longitude:		
Date:		

Subject / Détails :

-

-

-

-

-

-

-

-

-

-

-

-

5.9 Nord du Canada

Comprenant : Arctique de l'Est et de l'Ouest, la baie d'Hudson et les lacs intérieurs importants du Manitoba, du Nord de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest.

5.9.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries des Prairies et de l'Arctique d'Environnement et Changement climatique Canada situé conjointement à Edmonton et à Winnipeg, produit des prévisions sur la météo maritimes afin de soutenir l'activité maritime pendant la saison d'eau libre, soit pendant l'été et pendant une partie de l'automne. Des prévisions sur la hauteur des vagues sont émises pour les secteurs d'eau salée. Le bureau d'Edmonton émet des prévisions pour le lac Athabasca, le Grand lac des Esclaves, la rivière Mackenzie, les voies navigables de l'Arctique de l'Ouest et de la haute Arctique, et la baie de Baffin.

Le bureau de Winnipeg produit aussi des prévisions maritimes pour la baie d'Hudson, le détroit d'Hudson, Foxe Basin, la baie d'Ungava et le détroit de Davis. Des prévisions maritimes sont aussi produites pour le lac Winnipeg (bassins Nord et Sud), le lac Manitoba et le lac Winnipegosis pendant la saison d'eau libre en support aux activités commerciales et de plaisance.

Le programme de prévision pour les lacs du Manitoba se continue en hiver mais comme un programme de prévisions publiques plutôt que maritimes, en support des activités de la pêche commerciale sur glace. Les minima et maxima de température ainsi que l'indice de refroidissement éolien sont inclus dans les prévisions.

Tableau 5-23 - Nord du Canada : Cédule de production - Format texte

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	06:30, 18:30	HNR / HAR	Ouest de l'Arctique
	06:30, 18:30	HNR / HAR	Centre de l'Arctique
	04:45, 16:45	HNE / HAE	Baie d'Hudson et Est de l'Arctique
Prévisions maritimes	03:00, 11:30, 16:30	HNC / HAC	Manitoba
	05:00, 17:00	HNR / HAR	Eaux intérieures (lac Athabasca, Grand lac des Esclaves et rivière Mackenzie)
	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Prévisions maritimes à long terme	05:00, 17:00	HNR / HAR	Eaux intérieures
	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Prévisions de la hauteur des vagues	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Communiqués maritimes	Au besoin	HNR / HAR HNE / HAE	Toute région, au besoin

Tableau 5-24 - Nord du Canada : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Iqaluit / VFF	Iqaluit	FQCN96 CWNT FICN96 CWIS	05:30, 17:30 HNE / HAE 06 :30, 18 :30 UTC

Voir la Partie 2 de cette publication pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM
Avertissements météorologiques maritimes (voir Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques)

Prendre note des particularités régionales suivantes :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Ne s'applique qu'aux lacs du Manitoba, au lac Athabasca, au Grand Lac des Esclaves et au fleuve Mackenzie

5.9.2 Messages météorologiques et des glaces

Des rapports météorologiques et de glace en code international sont produits aux heures synoptiques normales de 00:00, 06:00, 12:00 et 18:00 UTC par des navires de toutes nationalités qui ont été sollicités par leur service météorologique national ou par d'autres services météorologiques. Ces rapports devraient être transmis directement via le circuit Inmarsat ou via le Centre des SCTM de la GCC le plus près, peu importe la position du navire. Les rapports faits près et même en vue des côtes sont aussi importants que les rapports faits en haute mer dû au fait que les conditions météorologiques soient plus variées à proximité de la côte. Ces rapports contribuent à la compréhension générale de la météorologie de l'Arctique en temps réel ou du point de vue climatologique.

Le Centre de prévision des intempéries des Prairies et de l'Arctique apprécie également les observations météorologiques, les observations de mer et de glace en provenance des lacs. Les observations en temps réel ou datant de quelques heures après l'événement, sont très utiles. Ces observations peuvent être acheminées au moyen des lignes de veille météorologique à 1-800-66STORM (1-800-667-8676).

5.9.3 Radio-Météo Canada

Radio-Météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-Météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

Le service de Radio-Météo d'Environnement et Changement climatique Canada opère plusieurs stations desservant les régions nordiques, ce sont :

Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance (Watts)	Position
Arviat	CKO583	162.400	27	Arviat
Behchoko	CHR950	162.475	302	Behchoko
Cape Dorset (Kingait)	XJS717	162.550	25	Cape Dorset (Kingait)

Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance (Watts)	Position
Dauphin	VBA814	162.550	123	Moon Lake
Fort McPherson	CHR956	162.450	245	Fort McPherson
Fort Providence	CHR951	162.425	303	Fort Providence
Fort Simpson	CHR952	162.400	76	Fort Simpson
Fort Smith	CFM468	162.425	309	Fort Smith
Inner Whaleback Rocks	XKI403	161.650	8	Inner Whaleback Rocks
Inuvik	VBU996	162.400	54	Hidden Lake
Iqaluit	VEV284	162.550	30	Iqaluit
Iqaluit (FM)	CIQA	93.3	42	Iqaluit Airport
Long Point*	VCI386	162.550	72	Long Point
Rankin Inlet (Kangiqliniq)	XJS716	162.400	40	Rankin Inlet (Kangiqliniq)
Hay River	CIE211	162.550	245	Hay River
Nahanni Butte	CHR957	162.525	224	Nahanni Butte
Norman Wells	CHR953	162.400	269	Norman Wells
Pine Point	XJS786	162.475	389	Pine Point
Riverton*	XLF471	162.400	195	Riverton
Tuktoyaktuk	CHR955	162.475	269	Tuktoyaktuk
Winnipeg*	XLM538	162.550	126	Trizic Building
Yellowknife	VBC200	162.400	148	Yellowknife Seismic Station

***** Note : Winnipeg, Riverton et Long Point produisent une émission continue de prévisions et d'avertissements météorologiques (et d'observations météorologiques lorsque disponibles) pour les lacs du Manitoba. Pour de plus amples détails sur le réseau Radio-Météo d'EC, consultez le site internet.

Tableau 5-25 - Nord du Canada : Bouées qui sont habituellement en place pendant la saison d'eau libre

OMM#	Position / information	LAT (deg)	LONG (deg)
45140	Bassin Sud du lac Winnipeg (bouée entrée)	50.790 N	096.733 W
45141	Esclave (bouée ancrée - 25 mn au nord-est de Hay River)	61.181 N	115.314 W
45144	Bassin Nord du lac Winnipeg (bouée entrée)	53.380 N	098.480 W
45145	Lac Winnipeg entre les bassins Sud et Nord	51.870 N	096.970 W
45150	Esclave (bouée ancrée - juste à l'ouest d'Inner Whaleback Rocks)	61.981 N	113.136 W

Les bouées du Grand lac des Esclaves sont déployées au début de juillet et enlevées à la fin de septembre ou début d'octobre. Ces bouées émettent des données horaires de vent, de température de l'air, de température de surface de l'eau et de vagues.

Les bouées du lac Winnipeg sont déployées en mai ou juin et enlevées en octobre. Elles fournissent des données horaires de vent, de température de l'air et de température de l'eau. Les bouées fournissent aussi les hauteurs de vagues.

Figure 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Nord du Canada

5.9.4 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-26 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et eaux de la baie d'Hudson

Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*	Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*
100	Prince Alfred	Saison de navigation	155	Coats	Saison de navigation
101	McClure	Saison de navigation	156	Central	Saison de navigation
102	Prince of Wales	Saison de navigation	157	Arviat	Saison de navigation
103	Melville	Saison de navigation	158	Churchill	Saison de navigation
104	Rae	Saison de navigation	159	York	Saison de navigation
105	McClintock	Saison de navigation	160	Hudson Centre-Sud	Saison de navigation
106	Byam	Saison de navigation	161	Hudson Sud	Saison de navigation
107	Queens	Saison de navigation	162	Rankine	Saison de navigation
108	Maclean	Saison de navigation	163	Baker	Saison de navigation
109	(non utilisé)	-	164	Roes Welcome	Saison de navigation
110	(non utilisé)	-	170	Tuktoyaktuk Nord	Saison de navigation
111	Côte du Yukon	Saison de navigation	171	Mackenzie Nord	Saison de navigation
112	Mackenzie	Saison de navigation	172	Prince Alfred Ouest	Saison de navigation
113	Tuktoyaktuk	Saison de navigation	173	Beaufort Nord-Ouest	Saison de navigation
114	Baillie	Saison de navigation	175	Navy Board	Saison de navigation
115	Banks	Saison de navigation	176	Pond	Saison de navigation
116	Amundsen	Saison de navigation	177	Bathurst	Saison de navigation
117	Ulukhaktok	Saison de navigation	310	Baie James	Saison de navigation
118	Dolphin	Saison de navigation	311	Belcher	Saison de navigation
119	Coronation	Saison de navigation	312	Puvirnituq	Saison de navigation
120	Dease	Saison de navigation	701	CT4	Saison de navigation
121	Maud	Saison de navigation	702	CU4	Saison de navigation
122	St-Roch	Saison de navigation	703	Prince-Patrick Sud	Saison de navigation
123	Larsen	Saison de navigation	704	Prince-Patrick	Saison de navigation
124	Peel	Saison de navigation	705	Prince-Patrick Nord	Saison de navigation
125	Barrow	Saison de navigation	706	Liddon	Saison de navigation
126	Jones	Saison de navigation	707	Fitzwilliam	Saison de navigation
127	Norwegian	Saison de navigation	708	Griper	Saison de navigation
128	Eureka	Saison de navigation	709	Ballantyne	Saison de navigation
129	Clarence	Saison de navigation	710	Brock	Saison de navigation
130	Kane	Saison de navigation	711	Wilkins	Saison de navigation
131	Robeson	Saison de navigation	712	Borden	Saison de navigation
132	Regent	Saison de navigation	713	Hazen	Saison de navigation
133	Boothia	Saison de navigation	714	Gustaf	Saison de navigation
134	Committee	Saison de navigation	715	Peary	Saison de navigation
135	Admiralty	Saison de navigation	716	Ellef Ringnes Sud	Saison de navigation
136	Lancaster	Saison de navigation	717	Ellef Ringnes	Saison de navigation

Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*	Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*
137	Baffin Ouest	Saison de navigation	718	Hassel	Saison de navigation
138	Baffin Est	Saison de navigation	719	Massey	Saison de navigation
139	Clyde Ouest	Saison de navigation	720	Sverdrup Sud	Saison de navigation
140	Clyde Est	Saison de navigation	721	Sverdrup Nord	Saison de navigation
141	Davis Ouest	Saison de navigation	722	Axel Heiberg Sud	Saison de navigation
142	Davis Est	Saison de navigation	723	Axel Heiberg	Saison de navigation
143	Cumberland	Saison de navigation	724	Greely	Saison de navigation
144	Brevoort Ouest	Saison de navigation	725	Nansen	Saison de navigation
145	Brevoort Centre	Saison de navigation	726	Ellesmere	Saison de navigation
146	Brevoort Est	Saison de navigation	727	Ward Hunt	Saison de navigation
147	Baie Frobisher	Saison de navigation	728	Bartlett	Saison de navigation
148	Resolution	Saison de navigation	729	Alert	Saison de navigation
149	Ungava	Saison de navigation	739	CV4	Saison de navigation
150	Nottingham	Saison de navigation	740	CV5	Saison de navigation
151	Foxe Ouest	Saison de navigation	745	CW3	Saison de navigation
152	Foxe Est	Saison de navigation	746	CW4	Saison de navigation
153	Igloolik	Saison de navigation	747	CW5	Saison de navigation
154	Prince Charles	Saison de navigation	752	CX4	Saison de navigation

***** Au besoin, les prévisions maritimes peuvent aussi être rendues disponibles en dehors de la période de production régulière, sur demande de l'usager.

Tableau 5-27 - Eaux intérieures

Numéro	Nom de zone	Disponibilité
180	Grand lac des Esclaves	Saison d'eau
181	Lac Athabasca	Saison d'eau
182	Lac Manitoba	Saison d'eau
183	Lac Winnipeg - bassin Sud	Saison d'eau
184	Lac Winnipeg - bassin Nord	Saison d'eau
185	Lac Winnipegosis	Saison d'eau
190	Wrigley Harbour (mille 0) à Axe Point (mille 91)	Saison d'eau
191	Axe Point (mille 91) à Camsell Bend (mille 290)	Saison d'eau
192	Camsell Bend (mille 290) à Tulita (mille 512)	Saison d'eau
193	Tulita (mille 512) à Fort Good Hope (mille 684)	Saison d'eau
194	Fort Good Hope (mille 684) à Point Separation (mille 913)	Saison d'eau
195	Point Separation (mille 913) à Kittigazuit Bay (mille 1081)	Saison d'eau

Tableau 5-28 - Prévisions maritimes danoises pour la Baie de Baffin

Numéro	Nom de zone	Disponibilité	Numéro	Nom de zone	Disponibilité
907	Nunap Isuata Kitaa	Annuelle	911	Attu	Annuelle
908	Nuuarsuit	Annuelle	912	Uiffaq	Annuelle
909	Narsalik	Annuelle	913	Qimusseriarsuaq	Annuelle
910	Meqquitsoq	Annuelle	914	Kiatak	Annuelle

Note : Disponible via l'Institut Météorologique Danois, Copenhague; Tél. : (45) 39 15 7500

Tableau 5-29 - Nord du Canada : Observations météorologiques

Lieu	Type	Lieu	Type
Aéroport d'Aklavik NT	Partielle	Aéroport de Kimmirut NU	Partielle
Aéroport d'Akulivik QC	Auto	Aéroport de Kinngait (Cape Dorset) NU	Partielle
Arctic Bay NU	Partielle	Komakuk Beach YT	Auto
Arviat NU	Partielle	Aéroport de Kugaaruk NU	Partielle
Aéroport d'Attawapiskat ON	AWOS	Aéroport de Kugluktuk NU	Personnel
Aéroport d'Aupaluk QC	Partielle	Aéroport de Kuujjuaq QC	Personnel
Aéroport de Baker Lake NU	Personnel	Aéroport de Kuujjuarapik QC	AWOS
Bathurst Inlet NU	Auto	Aéroport de La Grande Riviere QC	Personnel
Aéroport de Berens River MB	Partielle	Little Chicago NT	Auto
Brevoort Island NU	Auto	Liverpool Bay NT	Auto
Aéroport de Cambridge Bay NU	Personnel	Longstaff Bluff NU	Auto
Cape Dyer NU	Auto	Aéroport de Lutsel K'e NT	Partielle
Cape Hooper NU	Auto	Aéroport de Moosonee ON	AWOS
Cape Liverpool NU	Auto	Mould Bay NT	Auto
Cape Mercy NU	Auto	Nangmagvik Lake NT	Auto
Aéroport de Cape Parry NT	Auto	Naujaat NU	Partielle
Cape Peel West NU	Auto	Aéroport de Norman Wells NT	Personnel
Cape Providence NT	Auto	Oak Point Marine MB	Auto
CFS Alert NU	Partielle	Aéroport de Pangnirtung NU	Partielle
Aéroport de Chesterfield Inlet NU	Partielle	Aéroport de Paulatuk NT	Partielle
Aéroport de Churchill MB	Personnel	Aéroport de Peawanuck ON	Auto
Aéroport de Clyde River NU	Partielle	Pelly Island NT	Auto
Coral Harbour NU	Personnel	Aéroport de Pond Inlet NU	Partielle
Croker River NU	Auto	Prairie River AB	Auto
Aéroport de Eastmain QC	Partielle	Aéroport de Puvirnituq QC	AWOS
Egg Island AB	Auto	Aéroport de Qikiqtarjuaq NU	Partielle
Aéroport d'Eureka NU	Partielle	Aéroport de Quaqtaq QC	Partielle
Aéroport de Fort Chipewyan AB	AWOS	Aéroport de Rankin Inlet NU	Personnel
Aéroport de Fort Good Hope NT	Partielle	Aéroport de Resolute NU	Personnel
Fort Providence NT	Auto	Aéroport de Rowley Island NU	Auto

Fort Reliance NT	Auto	Aéroport de Sachs Harbour NT	Partielle
Aéroport de Fort Resolution NT	Partielle	Aéroport de Salluit QC	Partielle
Fort Ross NU	Auto	Aéroport de Sanikiluaq NU	Partielle
Aéroport de Fort Severn ON	AWOS	Aéroport de Sanirajak (Hall Beach) NU	Partielle
Aéroport de Fort Simpson NT	Partielle	Aéroport de Sherpherd Bay NU	Auto
Gateshead Island NU	Auto	Aéroport de Shingle Point YT	Auto
George Island MB	Auto	Stefansson Island NU	Auto
Gimli Harbour MB	Auto	Aéroport de Stony Rapids SK	AWOS
Aéroport de Gjoa Haven NU	AWOS	Storm Hills NT	Auto
Grand Rapids MB	Auto	Svartevaeg NU	Auto
Aéroport de Grise Fiord NU	Partielle	Aéroport de Taloyoak NU	Partielle
Hat Island NU	Auto	Aéroport de Tasiujaq QC	Partielle
Aéroport d'Hay River/Merlyn Carter NT	Personnel	Thomsen River NT	Auto
Herschel Island YT	Auto	Aéroport de Tuktoyaktuk NT	Partielle
Aéroport d'Igloolik NU	Partielle	Aéroport de Tulita NT	Partielle
Inner Whaleback Rocks NT	Auto	Aéroport d'Ulukhaktok NT	Partielle
Aéroport d'Inukjuak QC	AWOS	Aéroport de Umiujaq QC	Partielle
Aéroport d'Inuvik NT	Personnel	Uranium City SK	Auto
Aéroport d'Iqaluit NU	Personnel	Victoria Harbour MB	Auto
Isachsen NU	Auto	Wager Bay NU	Auto
Aéroport d'Ivujivik QC	Partielle	Aéroport de Waskaganish QC	Partielle
Aéroport de Kangiqsualujjuaq QC	Partielle	Aéroport de Wemindji QC	Partielle
Aéroport de Kangiqsujuaq QC	Partielle	Aéroport de Whale Cove NU	Partielle
Aéroport de Kangirsuk QC	Partielle	Aéroport de Wrigley NT	Partielle
Keats Point NT	Auto	Aéroport de Yellowknife NT	Personnel

Informations Supplémentaires:
Personnel : ces observations sont principalement fournies par des observateurs humains dotés de personnel.
Auto : Ces observations sont fournies par des stations météorologiques automatiques et ne peuvent contenir que des paramètres tels que la pression au niveau de la mer, la température et le vent.
AWOS (Systèmes Automatisés d'Observations Météorologiques) : Ces observations sont fournies par des stations météorologiques automatiques mais fournissent des informations supplémentaires telles que la visibilité, la météo actuelle et les plafonds nuageux.
Partielle : Les observations à ces endroits seront une combinaison d'observations humaines et automatiques/AWOS en fonction de l'heure de la journée ou du jour de la semaine.

Tableau 5-30 - Nord du Canada : Observations météorologiques - Rapports sur les bouées

Nom de zone
Grand lac des Esclaves – 45141
Grand lac des Esclaves (bras Nord) – 45150
Passage du lac Winnipeg – 45145
Lac Winnipeg (bassin Sud) – 45140
Lac Winnipeg (bassin Nord) – 45144

5.9.5 Service de prévisions maritimes aux zones METAREAs XVII et XVIII et à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV (baie d'Hudson et ses abords)

Le service de prévisions METAREA d'Environnement et Changement climatique Canada fournit un service de prévisions maritimes aux zones METAREA XVII et XVIII ainsi qu'à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV pendant la saison de navigation dans le Nord et l'Arctique.

Les limites géographiques de la zone METAREA XVII sont : de 67°N 168°58'W à 90°N à 67°N 120°W de retour à 67°N 168°58'W.

Les limites géographiques de la zone METAREA XVIII sont : de 67°N 120°W à 90°N à 67°N 035°W de retour à 67°N 120° W.

Le service de prévisions pour les eaux comprenant la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords, couvre toutes les zones océaniques qui se trouvent à l'intérieur de la région géographique dont les limites sont : 67°N au nord, 071°W à l'est, 51°N au sud et 095°W à l'ouest.

Le service de prévisions maritimes pour ces zones METAREA a été adapté pour respecter les normes pertinentes à ce genre de service dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). L'Information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI), qui comprend des avertissements et des prévisions météorologiques maritimes, des prévisions de la hauteur des vagues et l'état des glaces marines pour les eaux de ces zones METAREAs, est diffusée deux fois par jour à intervalle régulier et mise à jour au besoin. Voir les cartes :

Figure 5-2 - Secteurs de prévisions maritimes – METAREAs XVII et XVIII

Figure 5-3 - Secteurs de prévisions maritimes - Partie nord-ouest de la zone METAREA IV

5.9.6 Zones bénéficiant de services de prévisions

Environnement et Changement climatique Canada fournit actuellement un service d'avertissements et de prévisions de la météo maritime, de la hauteur des vagues et des conditions de glace de mer dans les zones maritimes suivantes des METAREA XVII et XVIII et dans la partie nord-ouest de la zone METAREA IV :

Tableau 5-31 - FQCN01 CWAO - Prévisions maritimes et FICN01 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au nord du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	732	CT3	743	CW1
701	CT4	733	CU1	744	CW2
702	CU4	734	CU2	749	CX1
703	Prince Patrick Sud	735	CU3	750	CX2
704	Prince Patrick	736	CV1	754	CY1
705	Prince Patrick Nord	737	CV2	757	CZ1
730	CT1	738	CV3	-	-
731	CT2	739	CV4	-	-

Tableau 5-32 - FQCN02 CWAO - Prévisions maritimes et FICN02 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
100	Prince Alfred	115	Banks	173	Beaufort Nord-Ouest
101	McClure	116	Amundsen	730	CT1
111	Côte du Yukon	117	Ulukhaktok	731	CT2
112	MacKenzie	170	Tuktoyaktuk Nord	732	CT3
113	Tuktoyaktuk	171	MacKenzie Nord	-	-
114	Baillie	172	Prince Alfred Ouest	-	-

Tableau 5-33 - FQCN03 CWAO - Prévisions maritimes et FICN03 - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	713	Hazen	729	Alert
106	Byam	714	Gustaf	740	CV5
107	Queens	715	Peary	741	CV6
108	MacLean	716	Ellef Ringnes Sud	742	CV7
126	Jones	717	Ellef Ringnes	745	CW3
127	Norwegian	718	Hassel	746	CW4
128	Eureka	719	Massey	747	CW5
129	Clarence	720	Sverdrup Sud	748	CW6
130	Kane	721	Sverdrup Nord	751	CX3
131	Robeson	722	Axel Heiberg Sud	752	CX4
707	Fitzwilliam	723	Axel Heiberg	753	CX5

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
708	Griper	724	Greely	755	CY2
709	Ballantyne	725	Nansen	756	CY3
710	Brock	726	Ellesmere	757	CZ1
711	Wilkins	727	Ward Hunt	-	-
712	Borden	728	Bartlett	-	-

Tableau 5-34 - FQCN04 CWAO - Prévisions maritimes et FICN04 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	122	St. Roch	139	Clyde Ouest
102	Prince of Wales	123	Larsen	140	Clyde Est
103	Melville	124	Peel	141	Davis Ouest
104	Rae	125	Barrow	142	Davis Est
105	McClintock	132	Regent	153	Igloolik
116	Amundsen	133	Boothia	154	Prince Charles
117	Ulukhaktok	134	Committee	175	Navy Board
118	Dolphin	135	Admiralty	176	Pond
119	Coronation	136	Lancaster	177	Bathurst
120	Dease	137	Baffin Ouest	706	Liddon
121	Maud	138	Baffin Est	-	-

Tableau 5-35 - FICN07 CWIS - Bulletin des glaces pour les eaux Groenlandaises dans la zone METAREA XVIII

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
911	Attu	913	Qimusseriarsuaq
912	Uiffaq	914	Kiatak

Tableau 5-36 - FQCN05 CWAO - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
150	Nottingham	158	Churchill	164	Roes Welcome
151	Foxe Ouest	159	York	310	Baie James
152	Foxe Est	160	Hudson centre-sud	311	Belcher
155	Coats	161	Hudson sud	312	Puvirnituq
156	Central	162	Rankin	-	-
157	Arviat	163	Baker	-	-

Le service de prévisions à l'égard des eaux américaines situées dans la zone METAREA XVII est fourni par le *National Weather Service*. Le service de prévisions à l'égard des eaux groenlandaises situées dans la zone METAREA XVIII est fourni par le l'Institut Météorologique Danois. De plus amples renseignements peuvent être obtenus en communiquant directement avec ces agences.

Il est possible d'obtenir des renseignements détaillés sur les emplacements et les limites géographiques associés aux zones de prévisions METAREAs en communiquant avec le Service météorologique du Canada :

Téléphone : 587-334-2892
Courriel : metarea17.18@ec.gc.ca

Il est également possible d'obtenir de l'information additionnelle auprès de la Commission conjointe sur l'océanographie et la météorologie marine (JCOMM) ou celui des Avis aux navigateurs de la GCC (NOTMAR).

5.9.7 Transmission des prévisions METAREAs

Pendant la saison de navigation, l'information météorologique sur la sécurité maritime (met MSI) pour les zones METAREA XVII et XVIII et pour la partie nord-ouest de la METAREA IV est diffusée sur les réseaux Iridium SafetyCast et SafetyNET d'Inmarsat, selon ce qui suit :

1. l'information météorologique sur la sécurité maritime du réseau SafetyCast est diffusée directement dans les METAREA du SMDSM;
2. l'information météorologique sur la sécurité maritime du réseau SafetyNET pour les parties des METAREA XVII et XVIII au sud de 75°N et pour la partie nord-ouest de la METAREA IV est diffusée sur le réseau d'Inmarsat de l'Asie-Pacifique (APAC), des Amériques (AMER) ou de la région de l'océan Atlantique Ouest (ROA-O).

Voici les horaires de diffusion prévus :

Heure de diffusion (UTC)	Zone de transmission de la met MSI	Satellite émetteur	
03:00 et 15:00, tous les jours	METAREA XVII	Inmarsat (APAC & AMER)	Iridium
03:00 et 15:00, tous les jours	METAREA XVIII	Inmarsat (AMER & ROA-O)	Iridium
03:00 et 15:00, tous les jours	Partie nord-ouest de la METAREA IV	Inmarsat (AMER)	Iridium

L'information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI) pour les zones METAREA XVII et XVIII sera transmise au moyen de messages de zone rectangulaire qui englobent les eaux des deux zones METAREAs, jusqu'à ce que les récepteurs Inmarsat-C ou les terminaux Mini-C émettant dans les eaux de l'Arctique soient mis à jour de manière à reconnaître les codes d'adresse C_3 = 17 et 18 pour les zones METAREA XVII et XVIII, respectivement. Les utilisateurs doivent noter que l'information météorologique sur la sécurité maritime reçue par leurs terminaux sat-C peut être désignée comme MSI de navigation.

L'information météorologique pour la sécurité maritime pour la partie nord-ouest du zone METAREA IV est transmise au moyen de messages de zone rectangulaire qui englobent les eaux de la baie Hudson et ses abords. Le code d'adresse SafetyNET pour cette zone rectangulaire est C_3 = 50n098w18030. Par conséquent, seuls les récepteurs Inmarsat-C à bord de navires qui se trouvent à l'intérieur des limites définies par cette zone rectangulaire pourront imprimer les prévisions maritimes pour la partie nord-ouest de zone la METAREA IV.

Pendant la saison de navigation, la met MSI pour les zones METAREAS XVII et XVIII au nord du 70°N est diffusée par impression directe à bande étroite de haute fréquence (HF IDBE) sur 8416.5 kHz par le Centre des SCTM de la GCC à Iqaluit (NU). Les horaires de diffusion sont fixés à 03:30 UTC et 15:30 UTC quotidiennement. Les navigateurs devraient prendre note que les dates de prestation réelles du service de diffusion HF seront annoncées par l'entremise d'un avertissement de navigation de la GCC.

Les navigateurs qui circulent dans les eaux du Nord et de l'Arctique peuvent aussi consulter les bulletins de prévisions des zones METAREAs sur Internet en accédant aux données de la page web

« Datamart » d'Environnement et Changement climatique Canada. Il est important toutefois de préciser que l'Internet ne fait pas partie intégrante du système d'information sur la sécurité maritime du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et ne devrait jamais représenter le seul moyen d'obtenir les prévisions et les avertissements maritimes les plus récents. L'accès à Internet pourrait être interrompu par moments ou les mises à jour pourraient être en retard. Les navigateurs sont priés d'utiliser le système de communication maritime SMDSM qui convient tels qu'Inmarsat-C SafetyNET, NAVTEX international ou HF IDBE pour rester aux faits des dernières informations. Lorsque vous accédez à la page web « Datamart » d'Environnement et Changement climatique Canada, assurez-vous de consulter la page à jour et non une page de la mémoire cache de votre explorateur web. En cas de doute, actualisez la page web à l'aide du bouton « actualiser » de votre fureteur.

Bulletin de prévisions FQCN01 CWAO pour le secteur METAREA XVII, au nord de 75°N

Bulletin des glaces FICN01 CWIS pour le secteur METAREA XVII, au nord de 75°N

Bulletin de prévisions FQCN02 CWAO pour le secteur METAREA XVII, au sud de 75°N

Bulletin des glaces FICN02 CWIS pour le secteur METAREA XVII, au sud de 75°N :

Les prévisions FZAK61 PAFG côtières de l'Arctique Alaska

Lies prévisions FZAK69 PAFG au large des côtes de l'Arctique Alaska

Bulletin de prévisions FQCN03 CWAO pour le secteur METAREA XVIII, au nord de 75°N

Bulletin des glaces FICN03 CWIS pour le secteur METAREA XVIII, au nord de 75°N

Bulletin de prévisions FQCN04 CWAO pour le secteur METAREA XVIII, au sud de 75°N

Bulletin des glaces FICN04 CWIS pour le secteur METAREA XVIII, au sud de 75°N

Bulletin des glaces FICN07 CWIS pour les eaux groenlandaises situées dans la zone METAREA XVIII

Les avertissements FBDN51 EKMI pour les eaux groenlandaises au sein de METAREA XVIII

Bulletin de prévisions FQCN05 CWAO pour la partie nord-ouest du secteur METAREA IV

Bulletin des glaces FICN05 CWIS pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV

5.10 Terre-Neuve-et-Labrador

5.10.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le Bureau météorologique de Terre-Neuve-et-Labrador (BMTNL) à Gander offre ce programme qui fournit, à l'année longue, des informations sur la météo maritime, l'état de la mer et la hauteur des vagues dans les régions des Maritimes, de Terre-Neuve et du Labrador jusqu'à approximativement 250 mn des côtes, et aussi pour les eaux du golfe du Saint-Laurent et d'autres masses d'eau spécifiques.

5.10.2 Programme régulier

Le programme fournit un service de veille, d'avertissements météorologiques et d'amendements et ce, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Chaque prévision maritime régulière contient la prévision détaillée pour une période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant. Une prévision à long terme pour les vents, fournissant un aperçu pour les 3 jours suivants (jours 3, 4, et 5), est également produite.

Les prévisions de la hauteur des vagues sont émises deux fois par jour. Cette prévision couvre la période allant jusqu'à minuit le jour suivant :

Tableau 5-37 - Terre-Neuve-et-Labrador : Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 09:30, 16:00, 21:30	HNT / HAT	Labrador
Prévisions maritimes	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 09:30, 16:00, 21:30	HNT / HAT	Labrador
Communiqué maritime	Au besoin	HNT / HAT	Toute région, au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	06:00, 18:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	06:00, 18:00	HNT / HAT	Labrador
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 15:30	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 16:00	HNT / HAT	Labrador

Tableau 5-38 - Terre-Neuve-et-Labrador : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Placentia / VCP	Robin Hood Bay	FQCN33 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT
Labrador / VOK	Cartwright	FQCN35 CYQX	04:00, 06:00, 10:00, 16:00, 18:00, 21:30 HNT / HAT

Disponible en anglais seulement
Voir la Partie 2 de cette publication pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM

5.10.3 Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes

À partir du 15 novembre 2021, les observations et prévisions météorologiques sont disponibles sur le service Bonjour météo du SMC au 1-833-58MÉTÉO (1-833-586-3836). Bonjour météo a remplacé le service téléphonique automatisé (ATAD) du SMC. Les observations et prévisions météorologiques sont également disponibles sur Radio-météo et sur le système de diffusion maritime continue de la GCC. Les observations sont mises à jour aux heures et proviennent d'une série de stations côtières réparties sur les côtes de Terre-Neuve, du Labrador, des Maritimes et du golfe du Saint-Laurent,

ainsi que de bouées au large lorsque disponible. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers, ou lorsque necessaire.

5.10.4 Radio-Météo Canada

Radio-Météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-Météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

Il y a une station principale dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador.

Station	Indicatif d'appel	Répétitrice
Gander	XLM 616	15

Fréquences utilisées : 162.400 MHz et 162.550 MHz.

Cette diffusion peut être captée dans la plupart des zones côtières de Terre-Neuve et de la partie sud du Labrador. Elle contient les avertissements météo et de glace, les prévisions météorologiques maritimes, incluant la hauteur des vagues et la situation maritime technique. Une mise à jour des observations horaires en provenance de stations côtières et des bouées au large est incluse dans la diffusion. Pour de plus amples détails, consultez le site web de Radio-Météo Canada.

Figure 5-4 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux de Terre-Neuve et du Labrador

5.10.5 Secteur de prévisions maritimes

Tableau 5-39 - Eaux de Terre-Neuve et du Labrador

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
220	Golfe – Port-au-Port	230	Mer du Labrador-Est
221	Golfe Nord-Est	231	Côte Sud-Ouest
222	Détroit de Belle Isle	232	Côte Sud
223	Banc de Belle Isle	233	Grands Bancs Sud-Ouest
224	Côte du Labrador-Sud	234	Grands Bancs Sud-Est
225	Lac Melville	235	Côte Est
226	Côte du Labrador-Centre	236	Grands Bancs Nord
227	Mer du Labrador-Sud	237	Côte Nord-Est
228	Côte du Labrador-Nord	238	Banc de l'île Funk
229	Mer du Labrador-Nord-Ouest	-	-

Tableau 5-40 - Terre-Neuve-et-Labrador : Observations météorologiques maritimes

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Blanc Sablon	Daniel's Harbour	Makkovik	St. Anthony (aéroport)
Bonavista	Englee	Mary's Harbour	Stephenville
Burgeo	Ferolle Pt.	Nain	St. John's
Cap Whittle	Grates Cove	Natashquan	St. Lawrence
Cape Race	Happy Valley-Goose Bay	Pool's Island	Twillingate
Cartwright	Hopedale	Port aux Basques	Winterland
Chevery	La Scie	Sagona Island	Wreckhouse

Les observations ne seront diffusées que lorsque disponibles.

Les observations des stations côtières et des bouées actualisées aux heures sont aussi disponibles sur Radio-Météo.

5.11 Région des Maritimes

5.11.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le Centre de prévision des intempéries de la Région de l'Atlantique (CPIRA) situé à Dartmouth, N.-É, fournit, à l'année longue, des informations sur la météo maritime, l'état de la mer et la hauteur des vagues pour les Maritimes, jusqu'à approximativement 250 milles marins des côtes, les eaux du golfe du Saint-Laurent et d'autres plans d'eau particuliers.

5.11.2 Programme régulier

Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Chaque prévision maritime régulière contient la prévision détaillée pour une période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant (jours 1 et 2). Un aperçu pour les 3 jours suivants (jours 3, 4, et 5) est également produit.

Les prévisions de la hauteur des vagues sont émises deux fois par jour. Ces prévisions couvrent la période s'étendent jusqu'à minuit le jour suivant.

Tableau 5-41 - Région des Maritimes : Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Maritimes
Prévisions maritimes	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Maritimes
	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Port d'Halifax et ses abords
Prévision pour la navigation de plaisance	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Lac Bras d'Or
Communiqué maritime	Au besoin	HNA / HAA	Maritimes
Prévision de la hauteur des vagues	05:00, 17:00	HNA / HAA	Maritimes
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 15:30	HNA / HAA	Maritimes

Tableau 5-42 - Région des Maritimes : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Halifax / VCS	Chebogue	FQCN93 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
Sydney / VCO	Port Caledonia	FQCN94 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
		FQCN94 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT

Voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM
Avertissements météorologiques maritimes (voir Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques)

Prendre note des particularités régionales suivantes :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Cet avertissement est indiqué dans la prévision régulière pour les eaux côtières, ainsi que dans la prévision pour Halifax et le lac Bras d'Or. Il est émis du 15 avril au 15 novembre.

5.11.3 Programme récréatif

Le programme récréatif couvre les eaux du Lac Bras d'Or au Cap Breton pendant la saison d'été (1er mai jusqu'au 31 octobre), et se veut un service offert aux navigateurs de plaisance. Des prévisions sont émises 4 fois par jour.

5.11.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes

À partir du 15 novembre 2021, les observations et prévisions météorologiques sont disponibles sur le service Bonjour météo du SMC au 1-833-58MÉTÉO (1-833-586-3836). Bonjour météo a remplacé le service téléphonique automatisé (ATAD) du SMC. Les observations et prévisions météorologiques sont également disponibles sur Radio-météo et sur le système de diffusion maritime continue de la GCC. Les observations sont mises à jour aux heures et proviennent d'une série de stations côtières s'étalant de la côte du Maine, en passant par les Maritimes jusqu'à l'intérieur du golfe du Saint-Laurent, ainsi que de bouées au large. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers, ou lorsque necessaire.

5.11.5 Centre canadien de prévision des ouragans

Le Centre canadien de prévision des ouragans (CCPO) est en colocation avec le Centre de prévision des intempéries de la Région de l'Atlantique. Il devient opérationnel lorsque qu'lorsqu'une tempête tropicale entre ou menace d'entrer dans notre zone de responsabilité (au nord de 36ºN et à l'ouest de 41ºW) dans les 3 prochains jours. Le CCPO peut commencer à émettre des bulletins sur une base semi-régulière jusqu'à 5 jours avant l'arrivée de la tempête tropicale afin de communiquer des renseignements fiables et instructifs sur la tempête, ce qui est également très utile à la planification préliminaire des mesures d'urgence pour les organismes d'intervention d'urgence concernés.

Quand il est opérationnel, le CCPO émet des bulletins toutes les 6 heures. Ces bulletins incluent des informations pour le public et les médias, et des messages de pronostique technique utilisés par les bureaux météorologiques du SMC et des Forces canadiennes. Les bulletins sont émis à des intervalles de trois heures lorsque les répercussions de la tempête affectent les secteurs de prévision du SMC, y compris les eaux extra-côtières.

5.11.6 Radio-Météo Canada

Radio-Météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-Météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

Il y a deux stations principales dans la région des Maritimes :

Stations	Indicatif d'appel	Répétitrices
Moncton	XLM 466	8
Halifax	XLK 473	14

Fréquences utilisées : 162.400 MHz, 162.475 MHz, 162.500 MHz et 162.550 MHz.

Cette diffusion peut être captée dans la plupart des zones côtières du Nouveau Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Elle contient les avertissements météo et de glace, les prévisions météorologiques maritimes, incluant la hauteur des vagues et la situation maritime technique. Une mise à jour des observations horaires en provenance de stations côtières et des bouées au large est incluse dans la diffusion.

Tableau 5-43 - Position des bouées secteur Nord-Ouest de l'Océan Atlantique

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
44137	Talus Scotian Est	42.262 N	61.998 W
44139	Banquereau	44.240 N	57.103 W
44150	Banc La Have	42.505 N	64.018 W
44258	Port d'Halifax	44.502 N	63.403 W
44488*	Baie de Chedabucto Est	44.445N	60.954W
44489*	Baie de Chedabucto Ouest	45.487N	61.141W

* Les bouées 44488 et 44489 ont été déployées dans le cadre d'un projet pilote mené en vertu du Plan de protection des océans (PPO). Le projet pilote a été abandonné le 31 mars 2022, mais ces bouées resteront opérationnelles jusqu'à nouvel ordre, bien qu'elles puissent subir régulièrement des pannes.

Figure 5-5 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux des Maritimes

5.11.7 Secteur de prévisions maritimes

Tableau 5-44 - Eaux des Maritimes

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
201	Fundy	208	Talus Scotian Ouest	215	Détroit de Cabot
202	Grand Manan	209	Littoral Est	216	Détroit de Northumberland
203	Lurcher	210	Île de Sable	217	Golfe – Madeleine
204	Banc de Brown	211	Talus Scotian Est	218	Chaleur – Miscou
205	Banc Georges	212	Cône Laurentien	219	Anticosti
206	Littoral Sud-Ouest	213	Banquereau	280	Lac Bras d'Or
207	Banc La Have	214	Fourchu	281	Port d'Halifax et ses abords

Tableau 5-45 - Région des Maritimes : Observations météorologiques maritimes

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Baccaro Point	Aéroport de Gaspé	Kouchibouguac	Port Menier (Anticosti)
Bas Caraquet	Grand Étang	Lunenburg	Rivière-la-Madeleine
Beaver Island	Grand Manan	Natashquan	Aéroport de Sept-Îles
Bouctouche	Aéroport de Havre-Saint-Pierre	New Carlisle	Summerside
Cap-Chat	Île Brier	Parc Fundy	Aéroport de Sydney
Cap-d'Espoir	Île de Sable	Parrsboro	Tracadie
Cap-Nord	Île Hart	Plage d'Ingonish	Western Head
Caribou Point	Île Miscou	Pointe-des-Monts	Wreckhouse
Charlo	Îles aux Perroquets	Anticosti	Aéroport de Yarmouth
East Point	Aéroport de Îles-de-la-Madeleine	Point Lepreau	-
Eskasoni	Île St. Paul	Port aux Basques	-

Les observations ne seront diffusées que lorsque disponibles.

Les observations des stations côtières et des bouées mises à jour aux heures sont aussi disponibles sur Radio-Météo.

5.12 Région du Québec

5.12.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Ce programme fournit des informations sur la météo maritime pour la voie navigable du Saint-Laurent et la rivière Saguenay, ainsi que pour d'autres lacs ou voies navigables particuliers.

5.12.2 Programme régulier

Zone de couverture : voie navigable du Saint-Laurent de Cornwall* Ont. à l'île d'Anticosti (65°W), et la voie navigable de la rivière Saguenay, de Saguenay à Tadoussac (voir carte zones 301 à 309). Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Les prévisions sont produites deux fois par jour partir du centre de prévision des intempéries du Québec, situé à Montréal.

*Période de couverture : À l'année *****voie maritime du Saint-Laurent (entre Cornwall et Montréal) en période d'activité seulement.*

Les prévisions de hauteur des vagues sont émises 2 fois par jour pour les zones 301, 302, 303 et 305.

Tableau 5-46 - Région du Québec : Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Prévisions maritimes	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Communiqué maritime	Au besoin	-	Au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent
MAFOR	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Prévisions maritimes à long terme	06:00, 18:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Tableau 5-47 - Région du Québec : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Les Escoumins / VCF	Moisie	FQCN97 CWUL	03:00, 15:00 HNE / HAE
		FQCN97 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA

Voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM
Avertissements météorologiques maritimes (voir Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques)

Prendre note des particularités régionales suivantes en particulier du programme régulier :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Émis entre le 1er mai et 15 octobre seulement. S'applique au programme régulier seulement.

5.12.3 Programme récréatif

La zone de couverture comprend plusieurs lacs intérieurs et voies navigables (voir cartes zones 380 à 386). Le programme récréatif est en activité de mai jusqu'à octobre. Le programme offre également un service d'avertissement de grains, 24 heures par jour, 7 jours par semaine pendant les mois d'été (voir Tableau 5-2 - Avertissements ou veilles localisés et avis météorologiques maritimes).

5.12.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes

À partir du 15 novembre 2021, les observations et prévisions météorologiques sont disponibles sur le service Bonjour météo du SMC au 1-833-58MÉTÉO (1-833-586-3836). Bonjour météo a remplacé le service téléphonique automatisé (ATAD) du SMC. Les observations et prévisions météorologiques sont également disponibles sur Radio-météo et sur le système de diffusion maritime continue de la GCC. Les observations sont mises à jour aux heures et proviennent d'une série de stations côtières le long du fleuve Saint-Laurent, ainsi que de bouées au large. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers, ou lorsque necessaire.

5.12.5 Radio-Météo Canada

Radio-Météo est un service public dont le but est de rendre les informations météorologiques disponibles en tout temps en français et en anglais sur la radio VHF ou FM. Radio-Météo transmet les rapports et prévisions météorologiques à la minute à tous les utilisateurs incluant la communauté maritime. Le tableau ci-bas montre la liste des stations Radio-Météo qui diffusent les rapports et prévisions météorologiques sous la responsabilité de la région du Québec d'Environnement et Changement climatique Canada. De plus, il énumère les stations Radio-Météo et leurs fréquences de transmission.

Tableau 5-48 - Stations Radio-Météo et fréquences

Stations	Fréquence (MHz)	Stations	Fréquence (MHz)	Stations	Fréquence (MHz)
Montréal	162.550	Rimouski	162.550	Carleton*	162.500
Trois-Rivières	162.400	St-Cléophas	162.400	Mingan*	162.400
Québec	162.550	Sept-Îles (Pointe Noire)	162.550	Kegashka*	162.475
Baie St-Paul	162.400	Prévert	162.475	Harrington Harbour *	162.550
Grand-Fonds	162.475	Rivière-au-Renard	162.475	Blanc-Sablon*	162.400
Mont Valin	162.550	Gaspé (Pudding Stone)*	162.550	Îles de la Madeleine*	162.550

***** Ces stations transmettent aussi les prévisions de la région Atlantique d'Environnement et Changement climatique Canada (vous référer à la région des Maritimes et à la région de Terre-Neuve-et-Labrador).

Figure 5-6 - Secteurs de prévisions maritimes - Fleuve St-Laurent et rivière Saguenay

5.12.6 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-49 - Eaux du Québec

Saint-Laurent / Saguenay		Principales eaux intérieures	
Numéro	**Nom de secteur**	**Numéro**	**Nom de secteur**
301	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié nord	307	Trois-Rivières à Donnacona
302	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié sud	308	Montréal à Trois-Rivières
313	Pointe à Michel à Pointe-des-Monts	309	Cornwall à Montréal
303	Tadoussac à Pointe à Michel	314	Beauport à L'Isle-aux-Coudres
304	Saguenay à Tadoussac	384	Rivière Richelieu et lac Champlain nord
305	L'Isle-aux-Coudres à Tadoussac	385	Lac Memphrémagog - moitié nord
306	Donnacona à Beauport	386	Lac Saint-Jean

Tableau 5-50 - Observations météorologiques maritimes - Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Baie-Comeau	Île d'Orléans (St François)	Pointe-au-Père	Sept-Îles
Beauport	Île Rouge	Pointe Claveau	Aéroport St-Hubert
Cap-Chat	Lac Saint-Pierre	Pointe-de-l'Islet	Trois-Rivières
Cap Madeleine	La Pocatière	Pointe-des-Monts	-
Cap Rouge	L'Assomption	Pointe-Noire	-
Île aux Grues	Mont-Joli	Sainte-Anne-de-Bellevue	-

Les rapports sont diffusés lorsqu'ils sont disponibles.

5.13 Grands Lacs incluant le fleuve Saint-Laurent à Cornwall

5.13.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Ce programme fournit des informations sur la météo maritime pour la voie navigable entre Cornwall et Thunder Bay et aussi pour d'autres lacs ou voies navigables spécifiques. Veuillez noter que ce programme s'applique seulement pour les eaux situées sur le côté canadien de la frontière Canada-É.-U.

5.13.2 Programme régulier

En plus des Grands Lacs, la zone de couverture inclut les voies navigables entre Cornwall et Thunder Bay et s'applique à l'année excepté pour la Voie maritime du Saint-Laurent où le service n'est offert que durant la saison d'opération de la Voie maritime. Les zones maritimes comprennent le lac Supérieur, la baie Whitefish, le lac Huron, la baie Géorgienne, le lac St Clair, le lac Érié, le lac Ontario et la Voie maritime du Saint-Laurent, de Kingston à Cornwall. Prenez note que les prévisions s'appliquent soit aux lacs en entier, soit aux cours d'eau spécifiés comprenant la zone de responsabilité du centre de prévisions. Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Les prévisions régulières, la situation maritime technique et les prévisions des vagues sont produites trois fois par jour, à partir du centre de prévision des intempéries de l'Ontario, situé à Toronto.

Tableau 5-51 - Grands Lacs : Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévisions maritimes	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévision pour la navigation de plaisance	05:00, 11:30, 17:00	HNE / HAE	Lac des Bois, Lac Nipigon, Chenal du Nord, Lac Nipissing, Lac Simcoe.
Communiqué maritime	Au besoin	-	Au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs seulement.
MAFOR	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.

Tableau 5-52 - Grands Lacs : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Prescott / VBR	Ferndale	FQCN38 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HNE / HAE
Sarnia / VBE	Lac Pass	FQCN39 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HNE / HAE

Disponible en anglais seulement
Voir la Partie 2 de cette publication pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM
Avertissements météorologiques maritimes (voir Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques)

Prendre note des particularités régionales suivantes en particulier du programme régulier.

	Types d'Avertissements	Critères d'avertissements
1	Avertissement de vents forts	Émis entre avril et novembre. S'applique à la partie canadienne seulement.

5.13.3 Programme récréatif

Des prévisions maritimes adaptées aux besoins des navigateurs de plaisance sont émises 3 fois par jour pour les lacs Simcoe et Nipissing, le lac des Bois, le Chenal Nord et le lac Nipigon. La saison s'étend du 1er mai au 30 novembre.

5.13.4 Bouées

Environnement et Changement climatique Canada opère un réseau de bouées pour compléter le programme d'observation autour des Grands Lacs. Ces données font partie de l'acquisition des données météorologiques et leur but est d'améliorer les prévisions maritimes. On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables du navire, et pourraient être endommagées ou simplement coupées au contact, libérant ainsi la bouée dont la récupération implique des coûts élevés. Prière d'aviser l'OMP régional de tout incident relatif à ces bouées.

Tableau 5-53 - Bouées Canada

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45132	Port Stanley	42.467 N	81.216 W
45135	Pointe-Prince-Edward	43.784 N	76.867 W
45136	Île Slate	48.535 N	86.953 W
45137	Baie Georgienne Nord	45.544 N	81.015 W
45139	Lac Ontario Ouest	43.251 N	79.534 W
45142	Port Colborne	42.737 N	79.290 W
45143	Baie Georgienne Sud	44.945 N	80.627 W
45147	Lac St. Clair	42.430 N	82.683 W
45148	Lac des Bois	49.660 N	94.519 W
45149	Lac Huron Sud (Bayfield)	43.542 N	82.075 W
45151	Lac Simcoe	44.500 N	79.368 W
45152	Lac Nipissing	46.233 N	79.716 W
45154	Chenal Nord-Est	46.051 N	82.637 W
45159	Lac Ontario Nord-Ouest Ajax	43.767 N	78.984 W

Tableau 5-54 - Bouées États-Unis

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45001	Mi-Supérieur	48.064 N	87.777 W
45002	Michigan Nord	45.344 N	86.411 W
45003	Huron Nord	45.351 N	82.840 W
45004	Supérieur Est	47.584 N	86.587 W
45005	Érié Ouest	41.677 N	82.398 W
45006	Supérieur Ouest	47.335 N	89.793 W
45007	Michigan Sud	42.675 N	87.025 W

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45008	Huron Sud	44.283 N	82.416 W
45012	Lac Ontario	43.619 N	77.405 W
45180	Supérieur Nord	48.034N	87.730W
45164	Érié Ouest	41.748N	81.698W
45201	Îles Érié	41.601N	82.781W
45209	Huron Sud	43.748N	81.698W
45211	Supérieur Est	46.973N	86.568W

5.13.5 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes

À partir du 15 novembre 2021, les observations et prévisions météorologiques sont disponibles sur le service Bonjour météo du SMC au 1-833-58MÉTÉO (1-833-586-3836). Bonjour météo a remplacé le service téléphonique automatisé (ATAD) du SMC.

5.13.6 Radio-Météo Canada

La Radio-Météo dans cette région comprend un réseau étendu de stations couvrant les Grands Lacs. Les fréquences de transmission y sont de 162.400 MHz, 162.425 MHz, 162.450 MHz, 162.475 MHz, 162.500 MHz, 162.525 MHz et 162.550 MHz. On y transmet les prévisions maritimes et une sélection d'avertissements, de veilles et de prévisions maritimes et terrestres. Les observations des stations côtières et des bouées sont ajoutées à la transmission et sont mises à jour à chaque heure.

Note : Radio-Météo Canada alerte automatiquement les utilisateurs de certains avertissements de conditions météorologiques sévères. Si les récepteurs fournis sont équipés de systèmes d'avertissement, ils émettront un son fort et continu et/ou un scintillement de lumière lorsqu'un avertissement est émis. Veuillez consulter le site web Radio-Météo Canada.

Figure 5-7 - Secteurs de prévisions maritimes - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent

5.13.7 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-55 - Eaux de l'Ontario

Eaux commerciales		Eaux intérieures	
Numéro	**Nom de secteur**	**Numéro**	**Nom de secteur**
401	Kingston à Cornwall	481	Lac Simcoe
402	Lac Ontario	482	Lac Nipissing
403	Lac Érié	483	Lac Nipigon
404	Lac St. Clair	484	Lac des Bois
405	Lac Huron	485	Chenal du Nord
406	Baie Georgienne	-	-
407	Baie Whitefish	-	-
408	Lac Supérieur	-	-

Tableau 5-56- Observations météorologiques maritimes(1) - Fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs

Nom de secteur	Rapports
Barrie	Rapports de Duluth (Lac Supérieur) à DeTour Reef (Lac Huron).
Bouée ODAS du lac Simcoe	Rapports de l'Île Great Duck à Windsor.
Ville de Lagoon	Rapports de Long Point à Port Colborne.
Kingston	Rapports de Kingston à Montréal.
Baie Alexandria	Rapports de Port Weller à Kingston.
Massena	Rapports de Sarnia à Port Colborne.
Superior Shoals	Rapports de Sault-Ste-Marie à Sarnia et baie Géorgienne.
Îles Grenadier	-
Montréal	-

(1) Rapports diffusés lorsque disponibles. Les rapports de plateformes marines tel que bouées ou navires sont également diffusés lorsque disponibles.

5.14 Côte du Pacifique

5.14.1 Programme des prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries de la Région du Pacifique, situé à Vancouver, C.-B., produit des bulletins de prévisions et de situation technique quatre (4) fois par jour. Les bulletins sont émis aux mêmes heures pendant toute l'année. Les prévisions sont valables jusqu'à la fin du jour suivant. De plus, un aperçu du vent pour les jours 3 à 5 ainsi qu'une prévision de vagues sont émis 2 fois par jour.

Tableau 5-57 - Côte du Pacifique : Cédule de production - Format texte

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	04:00, 10:30, 16:00, 21:30	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Prévision maritime	04:00, 10:30, 16:00, 21:30	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Communiqué maritime	Au besoin	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Prévision de la hauteur des vagues	04:00, 16:00	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Prévision maritime à long terme	04:00, 16:00	HNP / HAP	Eaux du Pacifique

Tableau 5-58 - Côte du Pacifique : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Prince Rupert / VAJ	Point Amphitrite Point	FQCN33 CWVR	04:00, 10:30, 16:00, 21:30 HAP/HNP
	Digby Island	FQCN35 CWVR	04:00, 10:30, 16:00, 21:30 HAP/HNP

Voir la Partie 2 de cette publication pour l'horaire de radiodifussion des SCTM
Avertissements météorologiques maritimes (voir Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques)

Noter les différences régionales :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Produits seulement à partir du 20 mars jusqu'au jour du Souvenir. Ne s'applique qu'aux eaux intérieures : détroit de la Reine Charlotte, détroit Johnstone, détroit de Georgie, détroit Howe, détroit de Haro et détroit Juan de Fuca.

5.14.2 Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes

Certaines observations météorologiques se font à partir de diverses stations, incluant phares, bouées océaniques, stations automatiques et autres stations du réseau météorologique régulier. La liste des diffusions fournit de plus amples informations sur les observations disponibles à partir de ces stations ainsi que sur les heures des diffusions. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers, ou lorsque nécessaire. À partir du 15 novembre 2021, les observations et prévisions météorologiques sont disponibles sur le service Bonjour météo du SMC au 1-833-58MÉTÉO (1-833-586-3836). Bonjour météo a remplacé le service téléphonique automatisé (ATAD) du SMC. Les observations et prévisions météorologiques sont également disponibles sur Radio-météo et sur le système de diffusion maritime continue de la GCC.

5.14.3 Radio-Météo Canada

Radio-Météo est un service public dont le but est de rendre les informations météorologiques disponibles en tout temps, sur la radio VHF ou FM. Radio-Météo transmet les rapports et prévisions météorologiques à la minute à tous les utilisateurs incluant la communauté maritime.

Le service de Radio-Météo d'Environnement et Changement climatique Canada opère quatre stations desservant la région du Pacifique qui sont :

Tableau 5-59 Stations Radio-Météo et fréquences

Stations	Indicatif d'appel	Fréquence (MHz)	Remarque
Victoria (Saltspring)	XKK506	162.400	Diffusion continue
Burnaby	CGZ555	162.550	Diffusion continue
Texada	CGX451	162.550	Diffusion continue
Port Hardy (FM)	CBPD-FM	103.700	Diffusion continue
Port Hardy	VBH444	162.525	Diffusion continue
Ucluelet	CIZ319	162.525	Diffusion continue
Port Alberni	XLA823	162.525	Diffusion continue
Prince Rupert	VXB571	162.525	Diffusion continue
Masset	CKK900	162.425	Diffusion continue
Sandspit	CYO869	162.500	Diffusion continue

Pour de plus amples détails sur le réseau Radio-Météo, consultez le site web.

Tableau 5-60- Positions des bouées - Nord-Est du Pacifique

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
46004	Nomad centre	50.930 N	136.095 W
46036	Nomad Sud	48.355 N	133.938 W
46131	Sentry Shoal	49.906 N	124.985 W
46132	Brooks Sud	49.738 N	127.931 W
46145	Entrée Dixon centre	54.366 N	132.323 W
46146	Halibut Bank	49.340 N	123.727 W
46147	Moresby Sud	51.828 N	131.225 W
46181	Nanakwa Shoal	53.833 N	128.831 W
46183	Hecate Strait Nord	53.617 N	131.105 W
46184	Nomad Nord	53.915 N	138.851 W
46185	Hecate Strait Sud	52.425 N	129.792 W
46204	Sea Otter Ouest	51.368 N	128.750 W
46205	Entrée Dixon Ouest	54.185 N	134.323 W
46206	La Perouse Bank	48.835 N	125.998 W
46207	Dellwood Est	50.874 N	129.916 W
46208	Moresby Ouest	52.515 N	132.692 W
46303*	Georgia Strait	49.025N	123.430W
46304*	English Bay	49.302N	123.358W

* Les bouées 46303 et 46304 ont été déployées dans le cadre d'un projet pilote mené en vertu du Plan de protection des océans (PPO). Le projet pilote a été abandonné le 31 mars 2022, mais ces

bouées resteront opérationnelles jusqu'à nouvel ordre, bien qu'elles puissent subir régulièrement des pannes.

Figure 5-8 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux du Pacifique

5.14.4 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-61- Eaux du Pacifique

Au large		Côte Nord		Côte Sud	
Zone	**Nom de zone**	**Zone**	**Nom de zone**	**Zone**	**Nom de zone**
001	Explorer	003	Entrée Dixon Ouest	006	Île de Vancouver Ouest - partie Nord
002	Bowie	004	Côte Ouest Haida Gwaii	007	Île de Vancouver Ouest - partie Sud
-	-	005	Queen Charlotte Basin	008	Détroit de Juan de Fuca
-	-	014	Côte centrale - de McInnes Island à Pine Island	009	Haro Strait
-	-	015	Hécate Strait	010	Howe Bay
-	-	016	Entrée Dixon Est	011	Georgia Strait
-	-	017	Chenal marin de Douglas	012	Johnstone Strait
-	-	-	-	013	Queen Charlotte Strait

Tableau 5-62 - Côte du Pacifique : Observations météorologiques maritimes

Nom de zone	Nom de zone	Nom de zone	Nom de zone
Addenbroke Island - L	East Point - A	Lennard Island - L	Quatsino - L
Atkinson Point - A	Egg Island - L	Lucy Island - A	Race Rocks - A
Ballenas Island - A	Entrance Island - A, L	McInnes Island - L	Rose Spit - A
Bella Bella - A	Entrée Dixon centre - B	Merry Island - L	Sandheads - A
Boat Bluff - L	Entrée Dixon Ouest - B	Moresby Ouest - B	Sartine Island - A
Bonilla Island - A, L	Estevan Point - L, A	Moresby Sud - B	Saturna Island - A
Brooks Sud - B	Fanny Island - A	Nanakwa Shoal - B	Scarlett Point - A
Cape Beale - L	Green Island - L	Nomad Centre - B	Sea Otter Ouest - B
Cape Flattery (É.-U.) - B	Grey Strait - A	Nomad Nord - B	Sentry Sboal - B
Cape Mudge - L	Grief Point - A	Nomad Sud - B	Sheringham Point - A
Cape Scott - L	Halibut Bank - B	Nootka - L	Sisters Island - A
Cape St James – A	Hecate Strait Nord - B	Pachena Point - L	Smith Island (É.-U.)* - B
Carmanah Point - L	Hecate Strait Sud - B	Pam Rocks - A	Solander Island - A
Cathedral Point - A	Herbert Island - A	Pine Island - L	Trial Island - L
Chatham Point - L	Holland Rock - A	Point Wilson (É.-U.)* - L	Triple Island - L
Chrome Island - L	Ivory Island - L	Port Angeles (É.-U.)* - L	Tsawwassen Ferry - A
Cumshewa Island - A	Kelp Reef - A	Port Esquimalt - A	Victoria/Gonzales Point - A
Discovery Island - A	Kindakun Rock - A	Port Victoria - A	-
Dryad Point - L	La Parouse - B	Prince Rupert - A	-
East Dellwood - B	Langara Island - A, L	Pulteney Point - L	-

Rapports de phares (type L); rapports de stations automatiques (type A); rapports de bouées océaniques (type B)

***** Remarquez que les stations suivantes sont situées dans l'état de Washington, É.-U. : Cape Flattery, Port Friday, Point Wilson, Port Angeles, Smith Island.

5.15 Service canadien des glaces (SCG)

5.15.1 Prévisions des glaces

Les prévisions quotidiennes de glace de mer et de glace de lac sont produites pour les secteurs où il y a des activités maritimes. Les bulletins indiquent la concentration moyenne de glace par secteur maritime ainsi que l'étendue du type de glace la plus épaisse. Si on prévoit des conditions dangereuses, un avertissement de glace est émis. La lisière de glace pour un secteur est donnée en latitude et en longitude.

Le bulletin quotidien sur les icebergs donne la limite estimée des icebergs connus et ses coordonnées en latitude et en longitude ainsi qu'une estimation du nombre d'icebergs pour chaque zone maritime.

Tableau 5-63 – Bulletin des glaces : Cédule de production – Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Bulletin sur les icebergs	18:30	UTC	Eaux de la côte Est
Prévisions des glaces	10:00	HAE / HNE	Ouest et centre de l'Arctique
	11:00	HAE / HNE	Hudson et Foxe
	11:00	HAE / HNE	Est et Nord de l'Arctique
	10:00	HAE / HNE	Golfe du Saint-Laurent
	10:00	HAE / HNE	Eaux Est de Terre-Neuve-et-Labrador
	12:00	HAE / HNE	Grands Lacs

Tableau 5-64 – Bulletin des glaces : Cédule de production - Format NAVTEX

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Placentia / VCP	Robin Hood Bay	FICN93 CWIS	21:50 UTC
Sydney / VCO	Port Caledonia	FICN94 CWIS	22:10 UTC
Labrador / VOK	Cartwright	FICN95 CWIS	23:20 UTC
Iqaluit / VFF	Iqaluit	FICN96 CWIS	06 :30, 18 :30 UTC
Les Escoumins / VCF	Moisie	FICN97 CWIS	14:50 UTC
Prescott / VBR	Ferndale	FICN98 CWIS	00:40, 12:40 UTC
Sarnia / VBE	Pass Lake	FICN99 CWIS	06:00, 18:00 UTC

Voir la Partie 2 de cette publication pour l'horaire de radiodifusion des SCTM

Tableau 5-65 - Critères d'avertissements des glaces

	Types d'avertissements	Critère de l'avertissement
1	Avertissement de pression des glaces	Forte pression des glaces rapportée ou prévue.
2	Avertissement de fermeture rapide de chenaux côtiers	Fermeture rapide des chenaux côtiers est prévue de se produire. Les chenaux sont des corridors principalement libres de glace, entourés de packs.
3	Avertissement spécial des glaces	Lorsqu'un dixième ou plus de glace blanchâtre ou de glace plus vieille doit faire son entrée dans des zones là où il n'y a normalement pas de glace, ou pour tout phénomène de glace inhabituel ou significatif qui présente un danger pour la navigation.

5.15.2 Programme des glaces

Les prévisions des glaces sont émises selon une échelle de temps soit journalière, mensuelle ou saisonnière.

5.15.3 Rapports ou observations des glaces

Les rapports des glaces des navires ou d'autres plates-formes aériennes sont normalement transmis aux centres des SCTM pour diffusion. Ces rapports sont tous incorporés dans les cartes des glaces journalières produites par SCG.

5.15.4 Cartes des glaces

Les cartes quotidiennes de glaces sont produites pour les secteurs de grande activité maritime. Les dernières images satellitaires ainsi que les données des modèles informatiques sont utilisées pour produire les cartes. Ces dernières présentent une prévision des conditions de glaces pour la période visée. La zone de couverture des cartes dépend du moment de la saison et ces cartes sont normalement diffusées aux heures précisées dans les tableaux ci-dessous.

Des cartes d'analyse des images satellitaires sont produites pour les secteurs maritimes ayant des activités lorsque les données satellites sont disponibles. Ces cartes représentent les conditions actuelles au moment où a été prise l'image satellite.

Une fois par semaine, le Service canadien des glaces (SCG) produit des cartes régionales des glaces. Ces cartes sont utilisées comme outil de planification et se trouvent sur le: site web du SCG d'Environnement et Changement climatique Canada.

Les utilisateurs doivent savoir que ces cartes ne sont pas diffusées par les centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).

5.15.5 Radio-Météo Canada

Les prévisions et les avertissements des glaces ne sont pas diffusés sur Radio-Météo. Toutefois, les navigateurs qui planifient des opérations dans les zones touchées par des conditions glacielles dangereuses, peuvent obtenir des détails concernant les conditions glacielles en consultant le site web du SCG d'Environnement et Changement climatique Canada.

Autrement, ils peuvent communiquer avec leur centre de SCTM régional. Des informations détaillées sur la glace peuvent également être obtenues en consultant un météorologue de l'ECCC au 1-888-292-2222. Des frais d'utilisation peuvent s'appliquer.

5.15.6 Service SCG aux zones de prévisions maritimes

Le SCG publie des bulletins des glaces et des prévisions pour la plupart des zones de prévisions maritimes avec des eaux navigables, y compris le lac Michigan et la partie américaine des Grands Lacs, lorsque la présence de glace peut entraver ou autrement présenter un risque pour la navigation. Les zones pour lesquelles des bulletins des glaces et des prévisions sont émises correspondent aux zones de prévisions maritimes telles que décrites dans les cartes régionales du chapitre 5; référez-vous à votre région d'intérêt pour plus d'informations.

5.15.7 Diffusion des cartes des glaces quotidiennes

La diffusion quotidienne de radiotélécopies des cartes des glaces du SCG par les SCTM de Sydney a pris fin en date du 1er octobre 2024. Les questions ou les demandes de renseignements supplémentaires concernant ce changement de service doivent être adressées à la Garde côtière canadienne.

Ces cartes des glaces sont toujours disponibles sur la page Web du SCG.

Elles peuvent également être obtenues en envoyant une demande par courriel au SCG.

5.15.8 Diffusion par facsimilé

Avec l’autorisation de la Garde côtière canadienne, l’aéronef de reconnaissance C-GCFR de Transports Canada peut transmettre les conditions observées par l’intermédiaire du fax satellite. Les navires doivent en faire la demande à la GCC pour les recevoir.