



Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard

Avis aux navigateurs

Édition n° 07/2026
31 juillet 2026



Sécurité d'abord, Service constant

Édition mensuelle de l'Est

Canada 

Avis aux navigateurs – Édition mensuelle de l'Est
Édition n° 07/2026

Also available in English:
Notices to Mariners – Monthly Eastern Edition
Edition No. 07/2026

Publié sous l'autorité de :

Programmes de la Garde côtière canadienne
Aides à la navigation et Voies navigables
Montréal QC H2Y 2E7

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

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

No. de cat. D16-2F-PDF (fichier PDF, français)
ISSN 2817-0083

No. de cat. D16-2E-PDF (fichier PDF, anglais)
ISSN 2817-0075

Une version Web est disponible ici :

[Avis aux navigateurs – Publications mensuelles](#) (français)
[Notices to Mariners – Monthly Editions](#) (anglais)

Notes explicatives – Avis aux navigateurs (NOTMAR)

Les positions géographiques correspondent directement aux graduations de la carte du Service hydrographique du Canada à la plus grande échelle (sauf s'il y a indication contraire).

Les relèvements sont des relèvements vrais comptés dans le sens des aiguilles d'une montre, de 000° (Nord) à 359°. Les relèvements des feux sont donnés du large.

La visibilité des feux est celle qui existe par temps clair.

Les profondeurs - Les unités utilisées pour les sondes (mètres, brasses ou pieds) sont indiquées dans le titre de la carte.

Les élévations sont rapportées au niveau de la Pleine Mer Supérieure, Grande Marée (sauf s'il y a indication contraire).

Les distances peuvent être calculées de la façon suivante :

1 mille marin	= 1 852 mètres (6 076,1 pieds)
1 mille terrestre	= 1 609,3 mètres (5 280 pieds)
1 mètre	= 3,28 pieds

Les Avis aux navigateurs temporaires et préliminaires – Partie 1A des Avis aux navigateurs

Ces avis sont identifiés par un (T) ou un (P), respectivement. Prière de noter que les cartes marines ne sont pas corrigées par le Service hydrographique du Canada pour ce qui est des avis temporaires (T) et préliminaires (P). Il est recommandé que les navigateurs cartographient ces modifications en utilisant un crayon. Pour la liste des cartes touchées par les avis (T) & (P), veuillez vous référer à la publication courante des [Avis aux navigateurs - Sommaire mensuel des avis temporaires et préliminaires](#).

Formulaire de suggestions et corrections

Ce formulaire est destiné spécifiquement aux suggestions et aux corrections des publications des Avis aux navigateurs. Il est disponible [en ligne](#) et aussi en [format PDF remplissable](#) inclus dans le fichier ZIP de la publication mensuelle.

Pour faire parvenir des commentaires et suggestions sur de possibles améliorations à apporter aux diverses publications et services : DFO.Notmar-Notmar.MPO@dfo-mpo.gc.ca.

Pour signaler des différences entre une carte marine et la réalité et/ou des corrections aux livrets des *Instructions nautiques du Canada* : Remplissez le formulaire « [Programme de rapports maritimes](#) » et/ou envoyer un courriel à shcinfo@dfo-mpo.gc.ca.

Pour signaler des urgences ou des dangers pour la navigation : [Contactez le centre de SCTM le plus près de chez vous](#)

- Canal VHF 16 (156,8 MHz)
- Fréquence MF/HF 2182 kHz/4125 kHz (là où disponible)
- *16 sur un téléphone cellulaire (là où disponible)

Le site Web de NOTMAR– Éditions mensuelles, corrections aux cartes et annexes graphiques

Le site Web de NOTMAR permet aux utilisateurs d'accéder aux [publications des éditions mensuelles](#), aux [corrections des cartes](#) et aux [annexes graphiques](#).

Les utilisateurs peuvent s'abonner gratuitement au [service d'avis par courriel](#) pour recevoir des notifications concernant leurs cartes sélectionnées, les annexes graphiques reliées à ces cartes et lorsqu'une nouvelle édition mensuelle des *Avis aux navigateurs* est publiée.

De plus, la publication mensuelle et les fichiers connexes à télécharger, tels que les annexes graphiques de cartes, peuvent être obtenus en téléchargeant un seul fichier ZIP.

Notes explicatives – Service hydrographique du Canada (SHC)

Corrections aux cartes – Partie 2 des Avis aux navigateurs

Les corrections apportées aux cartes marines seront énumérées dans l'ordre de numérotation des cartes. Chaque correction cartographique mentionnée ne concernera que la carte modifiée; les corrections apportées aux cartes d'intérêt connexe, s'il y en a, seront mentionnées dans les listes de corrections de ces autres cartes.

Les utilisateurs sont invités à consulter la *Carte 1 - Signes conventionnels, abréviations et termes* du Service hydrographique du Canada pour en savoir plus sur la correction des cartes.

L'exemple suivant décrit les éléments que comprendra une correction typique selon la Partie 2 :

No. de la carte	Titre de la carte	Date de la dernière nouvelle édition de la carte	Système de référence géodésique	Dernière correction
1312	Lac Saint-Pierre - Nouvelle édition - 10-MAI-2019 - NAD 1983			
Date de la correction hebdomadaire de la carte	05-AOÛT-2022			LNM/D. 24-SEPT-2021
	Modifier			46°03'32.4"N 073°03'21.6"W
	(Voir la carte 1 P16)			(Q2022035) LF(2177) MPO(6410690-01)
Modification de la carte	No. de référence Carte 1	No. de référence de la GCC	No. du Livre des feux	No. de référence du SHC

La dernière correction est identifiée par **LNM/D** ou **Last (dernier) Notice (Avis) to (aux) Mariners** (navigateurs) / **Date**.

Les navigateurs sont avisés que seuls les changements les plus importants ayant une incidence directe sur la sécurité à la navigation sont publiés dans la « Partie 2 – Corrections aux cartes ». Cette limite est nécessaire pour veiller à ce que les cartes demeurent claires et faciles à lire. De ce fait, les navigateurs peuvent observer de légères différences de nature non essentielle en ce qui a trait aux renseignements qui se trouvent dans les publications officielles. Par exemple, une petite modification de la portée nominale ou de la hauteur focale d'un feu peut ne pas avoir fait l'objet d'une correction cartographique dans les *Avis aux navigateurs*, mais peut avoir été apportée dans la publication des [Livres des feux, des bouées et des signaux de brume](#).

Note : En cas de divergence entre les renseignements relatifs aux aides à la navigation fournis sur les cartes du SHC et la publication des *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume*, cette dernière doit être considérée comme contenant les renseignements les plus à jour.

Notes explicatives – Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)

Avertissements de navigation / Avis à la navigation

La Garde côtière canadienne (GCC) procède à de nombreux changements au système canadien d'aides à la navigation.

Ces changements sont transmis au public par la GCC sous la forme d'avertissements de navigation, anciennement nommé avis à la navigation¹ qui sont, à leur tour, suivis d'un Avis aux navigateurs pour la correction à la main sur les cartes, réimpressions ou nouvelles éditions de cartes marines.

Les navigateurs sont priés de conserver tous les avertissements de navigation (AVNAV) qui sont diffusés par la GCC jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou annulés par des Avis aux navigateurs correspondants ou que des cartes mises à jour soient rendues disponibles au public par le Service hydrographique du Canada (SHC).

Les AVNAV en vigueur sont disponibles sur la page régionale pertinente du site Web des [avertissements de la navigation de la GCC](#).

La GCC et le SHC analysent conjointement l'impact de ces changements et préparent un plan d'action pour l'émission des cartes marines révisées.

Pour plus d'information, communiquer avec vos bureaux régionaux d'émission d'AVNAV.

Région de l'Atlantique (nord) *Centre des SCTM de Port aux Basques AVNAV séries « N » 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	Région du Centre *Centre des SCTM de Prescott AVNAV séries « C » 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
Région de l'Atlantique (sud) *Centre des SCTM de Sydney AVNAV séries « M » 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	Région de l'Arctique *Centre des SCTM d'Iqaluit <i>En opération de la mi-mai approximativement à la fin de décembre.</i> AVNAV séries « A » Garde côtière canadienne Case postale 189 Iqaluit NU X0A 0H0 Téléphone : 867-979-5269 Télécopieur : 867-979-4264 Courriel : AVNAV.SCTMIqaluit@innav.gc.ca

*Service disponible en français et en anglais.

¹ L'expression « Avis à la navigation » fut changée à « Avertissement de navigation » en janvier 2019.

Table des matières

Partie 1 : Renseignements généraux et sur la sécurité	1
*505/23 Service hydrographique du Canada – Calculs de la déclinaison magnétique.....	1
*1207/23 Service hydrographique du Canada – Processus de révision de noms géographiques inappropriés	1
*401/26 Protection des baleines noires de l'Atlantique Nord : Mesures de restriction de vitesse dans le golfe du Saint-Laurent	1
*406/26 Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent - Protection du béluga : Zone de ralentissement à l'embouchure du Fjord du Saguenay et zone interdite à la baie Sainte-Marguerite	11
*407/26 Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent et eaux avoisinantes – Protection des baleines	13
*701/26 Service hydrographique du Canada – Cartes marines.....	15
*702/26 Service hydrographique du Canada – Cartes électroniques de navigation.....	15
*703/26 Service hydrographique du Canada – Cartes marines électroniques matricielles (BSB V3) .	16
*704/26 Publication de la Garde côtière canadienne - Modifications à l' <i>Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2026</i> - Partie A, Avis 5A : Exigences réglementaires relatives aux zones de protection marine prévues par la <i>Loi sur les océans</i> et aux refuges marins prévus par la <i>Loi sur les pêches</i>	17
*705/26 Publication de la Garde côtière canadienne - Modifications à l' <i>Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2026</i> - Partie A, Avis 7A : Planification d'un voyage pour les bâtiments qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien.....	18
*707/26 Garde côtière canadienne – Station DGPS supprimée en permanence	31
*708/26 Britannia Bay à/to Chats Falls – Bouées non lumineuses mouillées en permanence	31
*709/26 Rapides-des-Joachims au/to Lac la Cave – Bouées non lumineuses modifiées en permanence	32
*710/26 Belleville Harbour – Bouées non lumineuses mouillées en permanence	33
*711/26 Adolphus Reach to/à Big Bay – Bouées non lumineuses modifiées en permanence	33
*712/26 Belleville to/à Presqu'île Bay – Bouées non lumineuses supprimées en permanence.....	33
*713/26 Charity Shoal to/à Gull Bar including / y compris Long Point – Bouée non lumineuse supprimée en permanence	34
Partie 1A : Avis temporaires et préliminaires	35
Rappel – Période de commentaires pour les avis préliminaires actifs.....	35
*716(T)/26 Grand Bank / Grand Banc: Northern Portion / Partie Nord – Aide à la navigation	35
*717(T)/26 Grand Bank / Grand Banc: Northern Portion / Partie Nord – Aide à la navigation : Travaux au large.....	35
*718/26 Great St. Lawrence Harbour and / et Lamaline Harbour – Aide à la navigation rétablie	36
*719/26 Flemish Pass / Passe Flamande – Obstruction cartographiée	36
*720(T)/26 Cap de la Tête au Chien au/to Cap aux Oies – Renseignement sur les voies navigables – Profondeur moindre signalée	36
*721/26 Plans-Péninsule de la Gaspésie – Opérations de construction complétées	36

*722(T)/26 Toronto Harbour – Changement de routage : Zone d'exclusion	37
*723(T)/26 Byng Inlet to/à Killarney – Changement sur des appareils scientifiques : Amarrages scientifiques	37
*724(T)/26 Port Severn to/à Christian Island – Travaux maritimes – Construction de quai	37
*725(T)/26 Port of Thunder Bay – Faible profondeur confirmée.....	37
*726(T)/26 Rivière Détroit – Renseignement sur les voies navigables – Tirant d'eau autorisé	37
*727/26 Kingston Harbour and Approaches/et les approches – Obstruction cartographiée	38
*728(P)/26 St. Roch and/et Rasmussen Basins – Balise de jour à être supprimée	38

Partie 2 : Corrections aux cartes	39
--	-----------

Partie 3 : Corrections aux Aides radio à la navigation maritime	52
--	-----------

*729/26 Aides radio à la navigation maritime 2026 (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique).....	52
---	----

Partie 4 : Corrections aux Instructions nautiques du Canada	54
--	-----------

Partie 5 : Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume	55
---	-----------

Index numérique des cartes canadiennes en cause

Cet index numérique liste toutes les cartes marines mentionnées dans cette édition mensuelle des Avis aux navigateurs. Seules les cartes figurant dans la partie 2 de cette publication nécessitent une correction de carte. L'apparition des cartes dans toutes les autres parties, en particulier celles relatives à la correction d'autres publications nautiques, est incluse ici à titre de référence.

n° de la carte	Pages	n° de la carte	Pages	n° de la carte	Pages
1203	39	4049	36		
1230	36	4203	43		
1234	36	4233	43		
1312	39	4237	43		
1320	39	4384	43		
1350	39, 40	4394	44		
1439	40	4416	44, 45		
1550	31	4426	45, 46		
1554	32	4485	47, 48		
2011	33	4625	48		
2016	34, 40	4642	36		
2017	37, 38, 40	4644	48		
2019	33	4653	49		
2020	33	4817	49		
2060	40	4831	49		
2077	40, 41	4832	49		
2085	37	4844	49		
2086	41, 42	4851	49		
2181	42	4921	50		
2204	37	7750	50, 51		
2241	37	7777	35		
2341	37	7778	35		
3486	15	7787	38		
3487	15	8006	51		
3489	15	8011	35		
4000	36	8012	35, 36		
4001	36	8048	51		
4003	42				
4011	42				
4012	42				
4016	42				
4017	42				
4024	43				
4047	43				

Partie 1 : Renseignements généraux et sur la sécurité

***505/23 Service hydrographique du Canada – Calculs de la déclinaison magnétique**

(Publication récurrente de l'avis *505/23, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Est 05/2023*.)

Les navigateurs sont informés que le SHC a adopté le Modèle magnétique mondial (WMM) harmonisé, qui se trouve sur le site web du NCEI/NOAA. Les anciennes informations concernant la déclinaison de la rose de compas sur les produits de navigation du SHC peuvent être mises à jour en utilisant ce site web : <https://www.ngdc.noaa.gov/geomag/calculators/magcalc.shtml#declination>. Bien que les différences dans les déclinaisons des modèles soient faibles chaque année, elles peuvent gagner en importance sur une longue période.

***1207/23 Service hydrographique du Canada – Processus de révision de noms géographiques inappropriés**

(Publication récurrente de l'avis *1207/23, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Est 12/2023*.)

Les dossiers du Service hydrographique du Canada pourraient contenir des noms géographiques susceptibles d'être considérés comme inappropriés, offensants et péjoratifs. Les autorités de dénomination géographique s'affairent à corriger plusieurs toponymes offensants, le processus de révision est en cours. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les noms géographiques inappropriés, veuillez consulter l'[annonce suivante](#).

***401/26 Protection des baleines noires de l'Atlantique Nord : Mesures de restriction de vitesse dans le golfe du Saint-Laurent**

(Publication récurrente de l'avis *401/26, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Est 04/2026*.)

Objectif

Cet avis fournit une description des zones de navigation et de restriction de vitesse que les bâtiments doivent suivre dans le golfe du Saint-Laurent.

Le gouvernement du Canada a mis en place ces zones afin de réduire les risques de collision entre les bâtiments en transit et les baleines noires de l'Atlantique Nord.

Contexte

Étant donné les changements de trajets migratoires des baleines noires de l'Atlantique Nord et leur présence accrue dans les eaux du golfe du Saint-Laurent, le gouvernement du Canada a établi des restrictions de vitesse saisonnières à l'intérieur de zones spécifiques. Ces mesures de restriction de vitesse sont définies comme suit : des « zones statiques », des « zones de transport maritime dynamique », des « zones de gestion saisonnières », une « zone saisonnière de ralentissement volontaire » et une « zone de restriction ». [Voir la carte ci-dessous pour plus de détails.](#)

Note : Les avertissements de navigation précisant ces restrictions de vitesse **doivent être respectés**. L'*arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (Eubalaena Glacialis) dans le golfe du Saint-Laurent* permet l'émission d'avertissements de navigation (AVNAVs) imposant des limitations de vitesse ainsi que des restrictions à la navigation.

Les zones de restriction de vitesse sont décrites dans l'édition mensuelle des avis aux navigateurs (NOTMAR), qui est publiée par la Garde côtière canadienne. Leur état d'activation est communiqué par des AVNAVs diffusés par les centres des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière.

Zones de restriction de vitesse et autres mesures

Sur la base de consultations avec l'industrie et appuyés sur des données scientifiques, les zones de restriction de vitesse entreront en vigueur le 22 avril 2026, alors que la zone de restriction sera mise en place basée sur la présence des baleines.

Veuillez-vous référer à [l'AVNAV le plus récent](#) pour connaître toutes les restrictions de vitesse présentement en vigueur.

Mesures de restriction de vitesse pour 2026

Ces restrictions sont en vigueur du **22 avril au 15 novembre 2026**.

Non-application

Les mesures décrites dans ce bulletin ne s'appliquent pas :

- a) aux bâtiments en détresse ni à ceux prêtant assistance aux personnes ou aux bâtiments en détresse;
- b) aux bâtiments d'État utilisés :
 - (i) pour des activités de contrôle d'application de la loi;
 - (ii) pour des opérations de recherche et sauvetage; ou
 - (iii) pour assurer, à l'égard de ces activités ou opérations, la compétence de l'équipage ou la disponibilité opérationnelle du bâtiment ou de l'équipage.

Zones statiques

Dans les zones statiques, **tous** les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à **13.0 m** doivent procéder à une vitesse sur le fond n'excédant pas 10.0 nœuds.

Exclusion

Les aéroglisseurs exploités par le gouvernement du Canada ou en son nom et utilisés pour dégager la glace d'avril à juin dans la région de la Baie des Chaleurs et de ses environs en sont exemptés lorsqu'ils sont en fonction.

Exclusion du protocole des eaux peu profondes de 36.57 m (20 brasses)

Les bâtiments utilisés pour tout type de pêche commerciale peuvent procéder à des vitesses sécuritaires où l'eau a une profondeur d'au plus 36.57 m (20 brasses) à l'intérieur des zones statiques.

Si un AVNAV mentionne qu'au moins une baleine noire de l'Atlantique Nord a été détectée dans des eaux d'une profondeur d'au plus 36.57 m à l'intérieur d'une zone statique ou de sa zone tampon, les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à 13.0 m utilisés pour la pêche commerciale seront assujettis à la limite de vitesse sur le fond de 10.0 nœuds dans la ou les zone(s) concernée(s) pour une période de quinze jours débutant à la date à laquelle la baleine a été détectée. En cas de nouvelle détection de baleine noire de l'Atlantique Nord durant les 7 derniers jours de la période de restriction de 15 jours, cette limite de vitesse sera prolongée d'une période additionnelle de 15 jours à partir de la date de la nouvelle détection et se poursuivra jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de détection de baleine noire. Les zones tampons associées aux zones statiques sont situées à 5 milles nautiques au nord et au sud de leurs limites adjacentes dans des eaux d'une profondeur de 36.57 m.

Coordonnées de la zone statique nord :

- 50° 20' N 065° 00' W
- 49° 13' N 065° 00' W
- 48° 40' N 064° 13' W
- 48° 40' N 062° 40' W
- 48° 03' N 061° 07.5' W
- 47° 58.1' N 061° 03.5' W
- 48° 00' N 061° 00' W
- 49° 04' N 061° 00' W
- 49° 04' N 062° 00' W
- 49° 43' N 063° 00' W
- 50° 20' N 063° 00' W

Coordonnées de la zone statique sud :

- 48° 40' N 065° 00' W
- 48° 40' N 062° 40' W
- 48° 03' N 061° 07.5' W
- 47° 58.1' N 061° 03.5' W
- 47° 10' N 062° 30' W
- 47° 10' N 065° 00' W

Zones de transport maritime dynamique

Il y a 5 zones de transport maritime dynamique situées à l'intérieur des dispositifs de séparation de trafic (DST) au nord et au sud de l'île d'Anticosti : A, B, C, D et E.

Restrictions de vitesse dans les zones de transport maritime dynamique

Lorsqu'il y a détection de baleines noires à l'intérieur d'une zone de transport maritime dynamique ou dans l'une des zones tampons situées à 5 milles nautiques au sud ou à 2.5 milles nautiques de la limite est et ouest des zones dynamiques :

- tous les bâtiments en seront avisés par l'intermédiaire d'un AVNAV; et
- les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à **13.0 m** devront procéder à une vitesse sur le fond n'excédant pas 10.0 nœuds à l'intérieur de cette zone.

À la suite de l'émission d'un AVNAV annonçant une restriction de vitesse dans une ou plusieurs zones de transport maritime dynamique, les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à 13.0 m doivent procéder à une vitesse sur le fond n'excédant pas 10.0 nœuds. Même si les zones de transport maritime dynamique sont situées à l'intérieur des zones statiques, les bâtiments peuvent circuler à une vitesse opérationnelle sécuritaire dans les zones dynamiques lorsqu'elles ne sont pas soumises à une restriction de vitesse. Les navigateurs sont encouragés à prendre en considération la possibilité que leur navire heurte des baleines noires de l'Atlantique Nord lorsqu'ils envisagent une vitesse sécuritaire lors de la navigation.

La restriction de vitesse dans les zones de transport maritime dynamique sera en vigueur pendant 15 jours à partir de la date de détection. En cas de nouvelle détection de baleine noire de l'Atlantique Nord durant les 7 derniers jours de la période de restriction de 15 jours, cette restriction de vitesse sera prolongée d'une période additionnelle de 15 jours à partir de la date de la nouvelle détection, et se poursuivra jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de détection de baleine noire. **Lorsqu'une restriction de vitesse est prolongée en raison d'une nouvelle détection de baleine noire de l'Atlantique Nord, contrairement aux opérations des années précédentes, un nouvel AVNAV ne sera pas émis. L'AVNAV initial demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'un AVNAV levant les restrictions de vitesse soit publié.**

Coordonnées des zones de transport maritime dynamique

Zone A

- 49° 41' N, 065° 00' W
- 49° 20' N, 065° 00' W
- 49° 11' N, 064° 00' W
- 49° 22' N, 064° 00' W

Zone B

- 49° 22' N, 064° 00' W
- 49° 11' N, 064° 00' W
- 48° 48' N, 063° 00' W
- 49° 00' N, 063° 00' W

Zone C

- 49° 00' N, 063° 00' W
- 48° 48' N, 063° 00' W
- 48° 24' N, 062° 00' W
- 48° 35' N, 062° 00' W

Zone D

- 50° 16' N, 064° 00' W
- 50° 00' N, 064° 00' W
- 49° 56' N, 063° 00' W
- 50° 16' N, 063° 00' W; et
- de là, suivant la côte, jusqu'au point situé par 50° 16' N, 064° 00' W

Zone E

- 48° 35' N 062° 00' W
- 48° 24' N 062° 00' W
- 48° 03' N 061° 07.5' W
- 47° 58.1' N 061° 03.5' W
- 48° 00' N 061° 00' W
- 48° 10.5' N 061° 00' W

Zones de gestion saisonnière

La zone de gestion saisonnière 1 (ZGS-1) et la zone de gestion saisonnière 2 (ZGS-2) sont des zones de restriction de vitesse situées respectivement au nord et au sud de la zone de transport maritime dynamique E.

À l'intérieur des zones de gestion saisonnière, les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à **13.0 m** :

- doivent procéder à une vitesse sur le fond n'excédant pas 10.0 nœuds, du 22 avril au 30 juin 2026; **et**
- peuvent procéder à une vitesse sécuritaire du 1er juillet au 15 novembre 2026, à moins qu'une baleine noire de l'Atlantique Nord ne soit détectée. Si tel est le cas, une restriction de vitesse sur le fond de 10.0 nœuds sera en vigueur pendant 15 jours à partir de la date de détection. En cas de nouvelle détection de baleine noire de l'Atlantique Nord durant les 7 derniers jours de la période de restriction de 15 jours, Transports Canada prolongera cette restriction de vitesse pour une période additionnelle de 15 jours à compter de la date de la nouvelle détection, pour se poursuivre jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de détection de baleines noires de l'Atlantique Nord.

Coordonnées de la ZGS-1:

- 49° 04' N 062° 00' W
- 49° 04' N 061° 00' W
- 48° 10.5' N 061° 00' W
- 48° 35' N 062° 00' W

Coordonnées de la ZGS-2:

- 48° 24' N 062° 00' W
- 48° 03' N 061° 07.5' W
- 47° 58.1' N 061° 03.5' W
- 47° 26.69' N 062° 00' W

Zone de restriction

Pendant les mois d'été, une proportion importante de la population entière de baleines noires de l'Atlantique Nord se rassemble pour s'alimenter et effectuer des activités en surface près de la [vallée de Shédiac](#). Comme cela rend la baleine noire de l'Atlantique Nord plus vulnérable aux collisions avec les bâtiments, une zone de restriction obligatoire sera mise en place dans la vallée de Shédiac et ses environs. Celle-ci entrera en vigueur lorsque 80% de la zone de restriction sera fermée à la pêche pour la saison, conformément au protocole de fermeture du ministère des Pêches et Océans (MPO) pour les baleines noires ou au plus tard le 15 juin 2026. La zone de restriction sera levée le 25 septembre 2026, à moins que des détections de baleines noires de l'Atlantique Nord ne soient signalées en grand nombre, ce qui prolongerait la zone de restriction au-delà du 25 septembre.

Les dimensions et l'emplacement de la zone sont déterminés en se basant sur des données historiques de détection des baleines noires de l'Atlantique Nord. Les détails appropriés peuvent être consultés sous *l'Arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (Eubalaena Glacialis) dans le golfe du Saint-Laurent*. La mise en place et la levée de la zone de restriction seront communiquées aux navigateurs par l'entremise d'AVNAVs et d'avis aux pêcheurs.

Les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à **13.0 m** devront :

- éviter la zone à moins de faire partie des exceptions nommées dans *l'Arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (Eubalaena Glacialis) dans le golfe du Saint-Laurent*;
- naviguer en n'excédant pas une vitesse supérieure à 8.0 nœuds sur le fond, s'ils font partie des exceptions.

Les exceptions suivantes s'appliqueront à la zone de restriction. Les bâtiments énumérés ci-dessous peuvent transiter dans la zone ou à travers la zone à une vitesse ne dépassant pas 8.0 nœuds sur le fond :

- les bâtiments utilisés pour effectuer des opérations de pêche commerciale;
- les bâtiments utilisés pour effectuer des opérations de pêche en vertu d'un permis délivré sous le régime du *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*;
- les bâtiments utilisés à des fins de recherche pour le compte du gouvernement du Canada;
- les bâtiments participant à des recherches concernant les baleines noires dans le cadre d'un projet ayant obtenu des fonds du gouvernement du Canada.
- les bâtiments utilisés pour secourir un mammifère marin ou une tortue de mer en détresse ou pour atteindre ou récupérer un mammifère marin ou une tortue de mer décédé dans le cadre du Programme d'intervention auprès des mammifères marins du ministère des Pêches et des Océans;
- les bâtiments autorisés par le gouvernement du Canada à récupérer ou à identifier l'emplacement des engins de pêche abandonnés ou perdus;
- les bâtiments participant à des opérations d'intervention contre la pollution;
- les bâtiments évitant un danger immédiat ou imprévisible; ou
- les bâtiments utilisés pour effectuer des travaux d'entretien ou de réparation de câble de communication sous-marins.

Les bâtiments suivants peuvent transiter dans la zone ou à travers la zone de restriction à une vitesse supérieure à 8.0 nœuds, mais inférieure à 10.0 nœuds sur le fond, comme l'exige la zone de restriction de vitesse statique:

- les bâtiments utilisés par les employés du gouvernement du Canada ou les agents de la paix exerçant leurs fonctions.

Coordonnées de la zone de restriction :

- 48°31.8' N 063°39.6' W
- 48°24.72' N 063°17.88' W
- 47°18.84' N 064°10.8' W
- 47°27.18' N 064°30.72' W

Signalement de mort ou blessure

Dans l'éventualité où au moins une baleine noire de l'Atlantique Nord est signalée morte ou blessée dans le golfe du Saint-Laurent, dans une zone où il n'y a pas d'AVNAV en vigueur, une limitation de vitesse de 10.0 nœuds sur le fond pour les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à 13.0 m sera mise en place dans les zones concernées pendant 15 jours à partir de l'entrée en vigueur de l'AVNAV.

Exception en cas d'intempéries

Si la restriction de vitesse venait à changer dans une ou plusieurs zones en cas d'intempéries, les navigateurs seraient avisés à l'avance par l'intermédiaire d'un AVNAV.

À l'intérieur d'une zone qui n'est plus soumise à une restriction de vitesse, en raison des intempéries, les bâtiments peuvent procéder à une vitesse sécuritaire. Les navigateurs sont néanmoins encouragés à prendre en considération la possibilité que leur navire heurte des baleines noires de l'Atlantique Nord lorsqu'ils envisagent une vitesse sécuritaire lors de la navigation.

*Il est toujours interdit aux bâtiments non-exemptés de naviguer à l'intérieur de la zone de restriction.

Zone saisonnière de ralentissement volontaire dans le détroit de Cabot

Afin de coïncider avec les périodes d'entrée et de sortie des baleines noires de l'Atlantique Nord en grand nombre dans les eaux du golfe du Saint-Laurent, une zone saisonnière de ralentissement volontaire est mise en place dans le détroit de Cabot du 22 avril au 30 juin 2026, ainsi que du 2 septembre au 15 novembre 2026.

- Durant ces périodes, les bâtiments d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à 13.0 m sont invités à réduire leur vitesse volontairement afin de ne pas excéder une vitesse sur le fond de 10.0 nœuds.

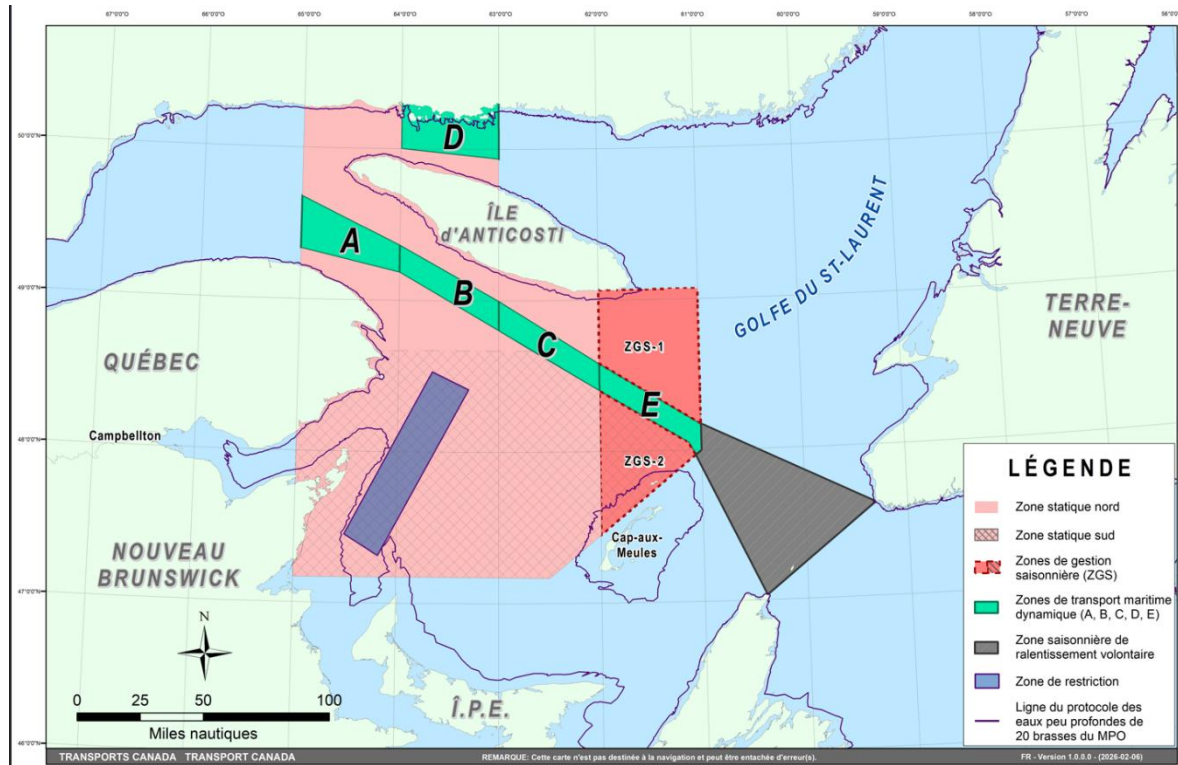
Coordonnées de la zone saisonnière de ralentissement volontaire :

- 48° 10.5' N 061° 00' W
- 47° 37.2' N 059° 18.5' W
- 47° 02' N 060° 23.7' W
- 47° 58.1' N 061° 03.5' W
- 48° 00' N 061° 00' W

Carte du golfe du Saint-Laurent

La carte ci-dessous est une représentation visuelle des principales zones mentionnées. Cette carte ne doit en aucun cas être utilisée pour la navigation ni l'application de la loi.

- Zones statiques (nord et sud) en rose;
- Zones de transport maritime dynamique (A, B, C, D et E) en vert;
- Zones de gestion saisonnière en rose foncé;
- Zone saisonnière de ralentissement volontaire en gris;
- Zone de restriction, en bleu foncé; et
- Limite du protocole des eaux peu profondes de 36.57 m (20 brasses) du MPO.



Bassin Roseway – Zone à éviter

Le bassin Roseway, situé à environ 20 milles nautiques au sud de l'île Cap-de-Sable en Nouvelle-Écosse, est un habitat essentiel pour les baleines noires de l'Atlantique Nord qui se rassemblent dans cette zone de façon saisonnière dans les eaux canadiennes. Cet habitat essentiel est également situé à proximité de routes maritimes importantes. En 2007, le Canada, avec l'appui de nombreux groupes aux intérêts variés, a proposé à l'Organisation maritime internationale (OMI) l'établissement d'une zone saisonnière à éviter dans le bassin Roseway afin de protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord, ce qui a été accepté et adopté par l'OMI.

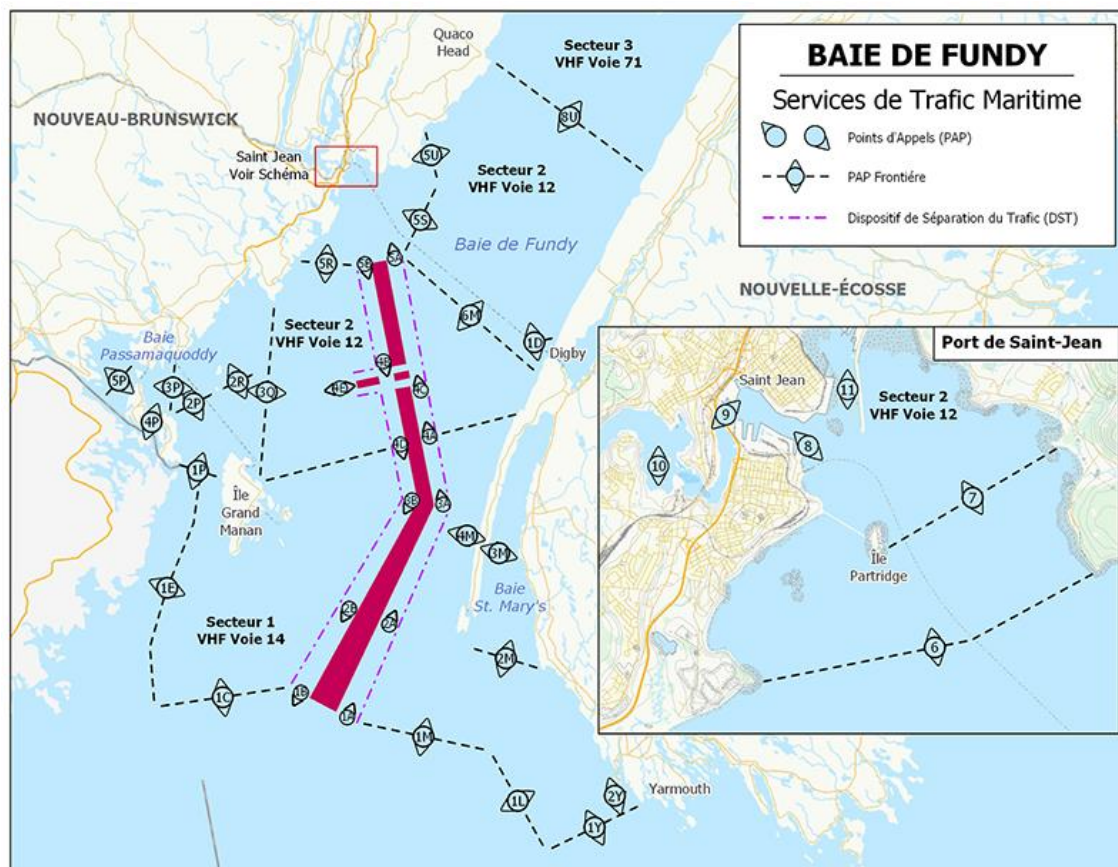
Pour réduire le risque de collision avec les baleines noires de l'Atlantique Nord, il est recommandé que les bâtiments d'au moins 300 tonneaux de jauge brute, en transit entre le 1^{er} juin et le 31 décembre, évitent la zone du bassin Roseway. Les petits bâtiments sont également encouragés à éviter de passer par cette zone. Si un passage dans la zone à éviter est nécessaire, il est recommandé à tous les navigateurs de réduire la vitesse à 10.0 nœuds au maximum, lorsqu'ils peuvent le faire en toute sécurité.

Coordonnées du bassin Roseway :

- 43° 16' N 064° 55' W
- 42° 47' N 064° 59' W
- 42° 39' N 065° 31' W
- 42° 52' N 066° 05' W

Baie de Fundy – Ralentissement volontaire

Le bassin de Grand Manan, situé dans la baie de Fundy, est désigné comme habitat essentiel de la baleine noire de l'Atlantique Nord. Lorsque des baleines noires de l'Atlantique Nord sont détectées dans les voies de navigation de la baie de Fundy et près de la région du bassin de Grand Manan (voir les secteurs 1 et 2 sur la carte de la Garde côtière canadienne), les Services de trafic maritime de la baie de Fundy demanderont aux bâtiments de ralentir volontairement à 10.0 nœuds via les canaux VHF 12 ou 14 aux points d'appel correspondants.



Cette carte sert de représentation visuelle seulement et ne doit pas être utilisée pour la navigation ou l'application de la loi.

Diffusion AVNAV

Les centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne émettent des AVNAVs :

- Par radiodiffusion : les informations sur les fréquences maritimes, la radiodiffusion maritime continue et les horaires de diffusion programmés sont disponibles dans la publication [Aides radio à la navigation maritime](#);
- En ligne : sur [le portail d'information maritime du Canada](#) et sur le [site d'avertissements de navigation de la GCC](#), en utilisant le terme de recherche ou la catégorie [Baleine noire de l'Atlantique Nord](#).

Les navigateurs doivent s'assurer qu'ils ont l'information exacte et mise à jour à propos de la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord, telle qu'énoncée dans les avis aux navigateurs (NOTMAR) et les AVNAVs en vigueur.

Les bâtiments sortant recevront des AVNAVs :

- au point d'appel 10 (St-Laurent); ou
- lors d'un départ en aval de la station de pilotage de Québec (y compris la rivière Saguenay, la Baie-des-Chaleurs, la baie de Miramichi, etc.).

Les bâtiments entrant recevront des AVNAVs :

- lorsqu'une autorisation est octroyée pour naviguer en eaux canadiennes.

Les bâtiments en transit recevront des AVNAV :

- au dernier point de rapport précédant l'entrée dans les zones obligatoires de restriction de vitesse;
- les bâtiments en transit confirmeront avoir reçu l'AVNAV.

Les centres SCTM diffuseront les AVNAVs tout au long de la saison au moyen de la radiodiffusion maritime continue.

Veillez noter que, contrairement aux opérations des années précédentes, les rappels qui étaient envoyés aux bâtiments en transit 10 milles nautiques avant d'entrer dans une zone sous restriction de vitesse, ne seront plus transmis.

Les exploitants de bâtiments sont tenus de surveiller les avis diffusés par le réseau des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne pour obtenir les informations les plus récentes.

Aides à la navigation

La Garde côtière canadienne diffuse des aides à la navigation virtuelles (AIS AtoN) du Système d'identification automatique (SIA) dans des zones précises. Ces aides peuvent aviser les navigateurs des zones de transport maritime dynamique et/ou des zones de gestion saisonnière assujetties à des restrictions de vitesse.

Chaque secteur ou zone est délimité par 4 à 6 AIS AtoN virtuelles qui peuvent être affichées sur l'équipement de navigation, telles que :

- Système de visualisation de cartes électroniques et d'informations (ECDIS)
- Système de cartes électroniques (ECS)
- Radar
- Dispositif minimum d'affichage et de saisie (MKD).

La Garde côtière canadienne diffusera les AIS AtoN virtuelles uniquement **lorsque** la restriction de vitesse sera en vigueur dans au moins un secteur.

Les navigateurs doivent sélectionner le symbole de l'AIS AtoN virtuelle, afin de voir le message. Par exemple : SectA1 Spd Lim 10 kt. Ce message fait référence à une restriction de vitesse en vigueur pour un secteur spécifique.

Note : Ce système n'est pas le principal moyen de communiquer cette information, mais plutôt une mesure complémentaire.

Conformité et application de la loi

Les bâtiments doivent se conformer aux AVNAVs diffusés et publiés par la Garde côtière canadienne en relation avec tout arrêté d'urgence rédigé conformément à *la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, visant à réglementer la navigation afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord.

Si un navire ne se conforme pas aux instructions de l'AVNAV ou des arrêtés d'urgence, le navire pourrait se voir imposer :

- des sanctions administratives pécuniaires jusqu'à concurrence de 250 000 \$ CAN ; et/ou
- des sanctions pénales en vertu de *la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, passibles sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire d'une amende maximale de 1 000 000 \$ CAN ou à une peine d'emprisonnement d'une durée maximale de 18 mois, ou les deux.

Si un navire semble avoir enfreint une limitation de vitesse, les inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada passeront en revue les renseignements fournis par l'AIS et chercheront à obtenir une justification auprès du capitaine du navire.

Aucune dérogation préalable à la limitation de vitesse ne sera octroyée à l'avance. Néanmoins, si une déviation inhérente aux limitations de vitesse est requise pour des raisons de sécurité, les renseignements suivants devront être entrés dans le journal de la passerelle :

- raison(s) de la déviation;
- vitesse du navire au moment de la déviation;
- latitude et longitude au moment de la déviation;
- heure et durée de la déviation;
- signature du capitaine du navire et date de l'inscription dans le journal de la passerelle.

Pour toute déviation, certains facteurs seront pris en considération par Transports Canada, notamment :

- la navigation afin d'assurer la sécurité du navire;
- les conditions météorologiques;
- les circonstances imprévisibles; et
- la gestion d'une situation d'urgence.

Signaler la présence de baleines noires de l'Atlantique Nord

Pour toutes observations de **baleines vivantes et nageant librement**, vous devez le signaler :

- **Par courriel à** DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca
- Lorsque vous signalez une observation de baleine noire de l'Atlantique Nord, vous devez inclure : position GPS (latitude et longitude), date et heure de l'observation, nombre de mammifères marins, **photo(s) / vidéo(s) recueillies** et si possible, le comportement du mammifère marin observé (ex. en train de s'alimenter, de voyager ou de plonger).

Toutes observations de baleine noire de l'Atlantique Nord empêtrée, blessée ou morte

Pour toutes observations de baleine noire de l'Atlantique Nord (et tout autre mammifère marin) **empêtrée dans un engin de pêche, blessée ou morte**, veuillez documenter et signaler le tout immédiatement au réseau d'intervention régional.

- Lorsque vous documentez, veuillez inclure : position GPS (latitude et longitude), date et heure de l'observation, nombre de mammifères marins, **photo(s) / vidéo(s) et une description de l'incident** à signaler au réseau d'intervention.

Pour la partie sud du golfe du Saint-Laurent (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard :

Marine Animal Response Society
Téléphone : 1-866-567-6277

Pour Terre-Neuve-et-Labrador

Whale Release and Strandings Terre-Neuve-et-Labrador (Tangly Whales Inc.)
Téléphone : 1-888-895-3003 ou 1-709-895-3003

Pour le Québec

Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins (RQUMM)
Téléphone : 1-877-722-5346.

Signaler un incident ou une observation de mammifère marin ou de tortue marine :

Pour [plus de renseignements](#) concernant le signalement d'observations ou d'incidents touchant un mammifère marin ou une tortue de mer.

Veuillez consulter [Baleine-en-vue](#) pour les plus récentes observations de baleines noires.

***406/26 Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent - Protection du béluga : Zone de ralentissement à l'embouchure du Fjord du Saguenay et zone interdite à la baie Sainte-Marguerite**

(Publication récurrente de l'avis *406/26, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Est* 04/2026.)

Le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent et sa périphérie sont au cœur de l'habitat essentiel estival des bélugas, une espèce en voie de disparition. Dans les limites du parc marin, des mesures de protection des mammifères marins s'appliquent en vertu du *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent*.

Cependant, les lieux importants d'alimentation, de naissance et d'élevage des jeunes bélugas requièrent une protection accrue pour assurer le rétablissement de cette espèce. Le fjord du Saguenay, entre l'embouchure et la baie Sainte-Marguerite, fait partie des endroits les plus utilisés par les femelles et les jeunes bélugas entre mai et octobre. L'embouchure du Saguenay est reconnue pour être une aire d'alimentation et la baie Sainte-Marguerite comme un lieu de naissance et d'élevage.

Pour prévenir les collisions avec les bélugas, une zone de ralentissement obligatoire à 15 nœuds est en vigueur du 1^{er} mai au 31 octobre à l'embouchure du fjord du Saguenay. Pour assurer la quiétude des femelles et des jeunes durant la période critique des naissances, l'accès à la baie Sainte-Marguerite est interdit aux embarcations du 21 juin au 21 septembre, sauf pour les autorisations spéciales (voir description ci-dessous).

Pour des raisons de sécurité, *la mesure de zone de ralentissement à l'embouchure du fjord du Saguenay ne s'applique pas* aux navires de charge (voir l'édition mensuelle des *Avis aux navigateurs* de mai à octobre pour les mesures de protection volontaires dans l'estuaire du Saint-Laurent). Une vigilance accrue est cependant recommandée à tous les navigateurs entre l'embouchure et la baie Sainte-Marguerite pour la protection du béluga.

Pour plus d'informations sur le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, voir l'avis 5C de l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2026* ou visitez le [site web du parc marin du Saguenay–St-Laurent](#).

MESURES DE PROTECTION RÉGLEMENTAIRES - BÉLUGA

Ensemble du territoire du parc marin :

- Lorsque des bélugas sont à moins d'un demi-mille marin (926 mètres) d'une embarcation motorisée, il est obligatoire de maintenir une vitesse constante entre 5 et 10 nœuds.
- Pour toutes les embarcations, y compris celles à propulsion humaine (kayak et canot), il faut continuer de circuler en maintenant un cap.
- Toutes les embarcations doivent maintenir une distance minimale de 400 mètres des bélugas en tout temps.

Pour plus d'information sur le règlement, consultez la [section « Naviguer » du site web du parc marin du Saguenay–St-Laurent](#).

Embouchure du fjord du Saguenay (Figure 1) - Zone de ralentissement (aire hachurée rouge) :

- La vitesse maximale dans l'embouchure du Saguenay entre les bouées S7 et S8 et les quais des traversiers entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac est de 15 nœuds du 1^{er} mai au 31 octobre.

Baie Sainte-Marguerite (Figure 2) - Zone interdite (aire rouge) :

- Du 21 juin au 21 septembre, les embarcations ne doivent pas pénétrer dans la zone rouge, qui suit une ligne entre le cap Nord-Ouest et le cap Sainte-Marguerite.
- Une autorisation spéciale est accordée uniquement aux kayaks, canots et aux pêcheurs récréatifs qui doivent circuler sans arrêt le long d'un couloir de moins de 10 mètres des rives de la baie.

MESURES DE PROTECTION VOLONTAIRES

Secteur baie Sainte-Marguerite (Figure 2) - Zone de transit (aire hachurée jaune) :

- Du 21 juin au 21 septembre, il est recommandé aux embarcations motorisées de naviguer sans arrêt dans cette zone à une vitesse entre 5 et 10 nœuds.

Cette zone de transit vise à favoriser le respect du *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent*, car les bélugas sont régulièrement présents dans le secteur de la baie Sainte-Marguerite.

INFORMATION

Tous incidents, dont les collisions avec les baleines, doivent être signalés sans délai au 1-866-508-9888. Pour toute autre situation concernant un mammifère marin mort ou en difficulté, contactez le Réseau d'urgences pour les mammifères marins au 1-877-722-5346 ou la voie VHF 16.

Figure 1

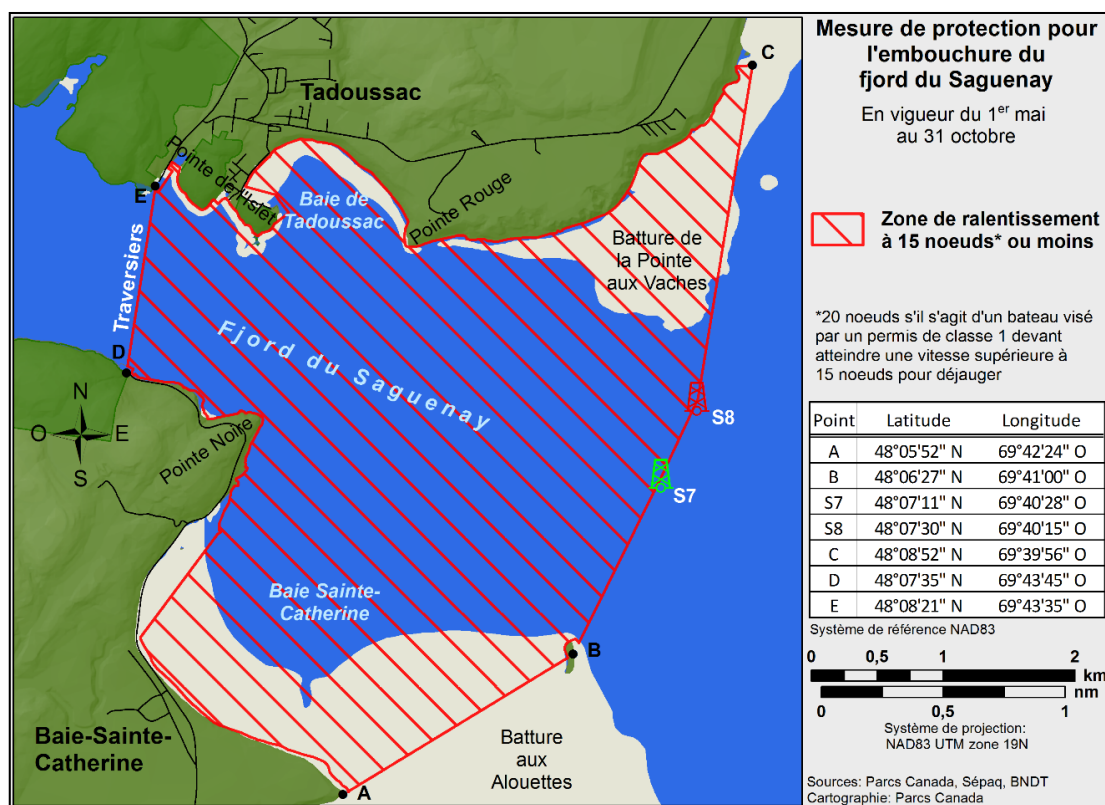
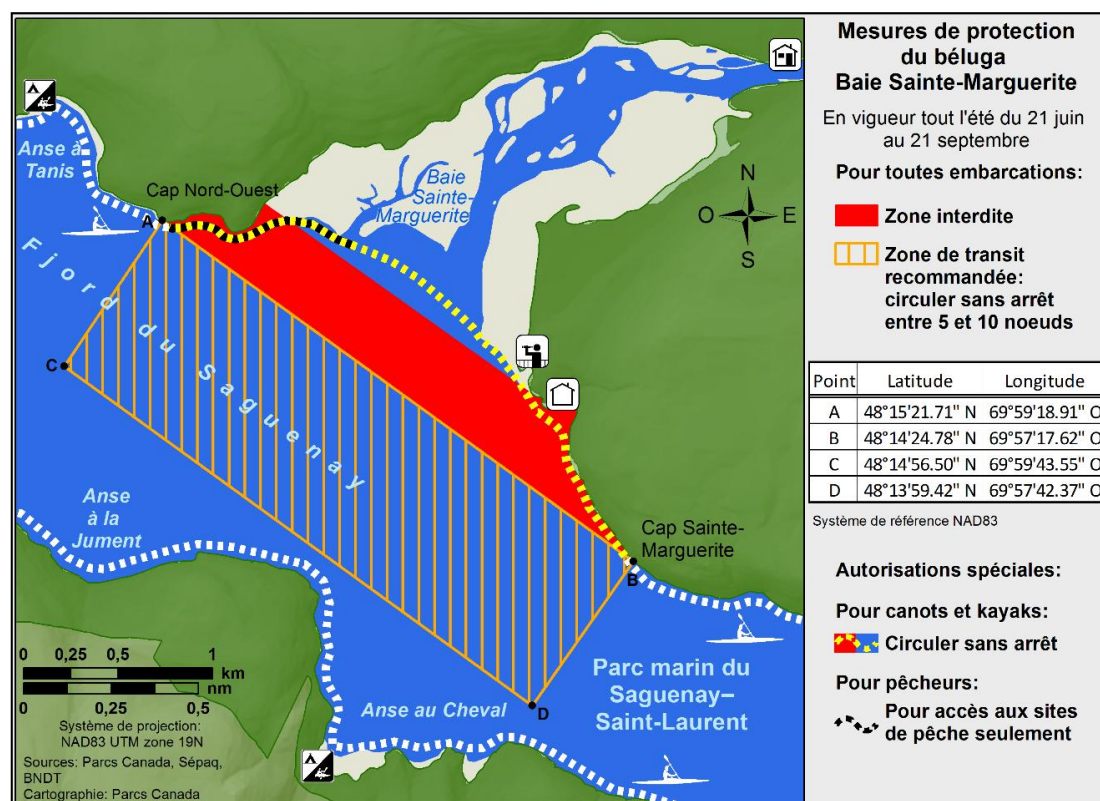


Figure 2



*407/26 Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent et eaux avoisinantes – Protection des baleines

(Publication récurrente de l'avis *407/26, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Est* 04/2026.)

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

Mesures de protection règlementaires

Toutes les espèces de baleines fréquentant le Saint-Laurent sont protégées en vertu du *Règlement sur les mammifères marins*, découlant de la *Loi sur les pêches*. Dans les limites du parc marin, des mesures spécifiques s'appliquent en vertu du *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent*, découlant de la *Loi sur le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent*. Toute collision avec un mammifère marin à l'intérieur du parc marin doit obligatoirement être signalée sans délai à un garde de parc au 1-866-508-9888. Pour les collisions en dehors du parc marin ou pour toute autre situation concernant un mammifère marin mort ou en difficulté, contactez le réseau d'urgence au 1-877-722-5346 ou la voie VHF 16.

Pour plus d'informations sur le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, voir l'avis 5C de l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs* 2026.

Mesures de protection volontaires

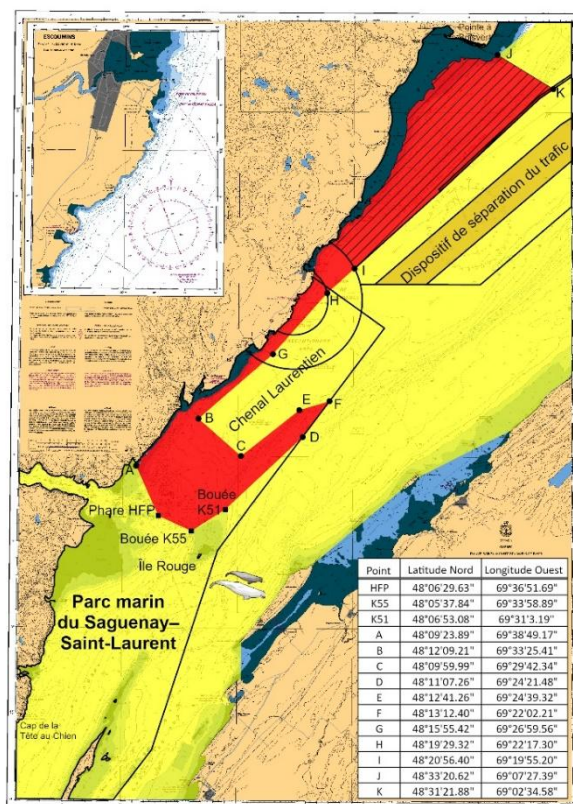
Mesures provisoires en vigueur du 1^{er} mai au 31 octobre 2026. Voir la carte à la fin de cet avis.

Ces mesures sont applicables au passage des navires marchands et de croisière entre Pointe à Boisvert et Cap de la Tête au Chien pour prévenir les collisions avec les baleines. Ces mesures doivent être envisagées seulement lorsqu'elles ne causent aucun préjudice à la sécurité de la navigation.

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

Aire de vitesse réduite à 10 nœuds ou moins (aire rouge) : Afin de réduire les risques de collisions avec des rorquals dans cette aire d'alimentation, il est recommandé de réduire la vitesse sur l'eau du navire à un maximum de 10 nœuds ou moins dans l'aire de vitesse réduite et de mettre en poste une vigie. Le passage dans le chenal Laurentien au nord de l'île Rouge est recommandé pour minimiser l'impact du bruit dans un secteur sensible, au sud de cette île, hautement fréquenté par les troupes de bélugas composés de femelles et de jeunes.

Aire à éviter (aire rouge hachurée) : Afin de réduire le bruit et les risques de collisions avec des rorquals, les navires devraient éviter de passer dans cette aire fortement utilisée par les rorquals bleus, une espèce en voie de disparition. Si le passage dans l'aire ne peut être évité, réduire la vitesse sur l'eau du navire à 10 nœuds ou moins.



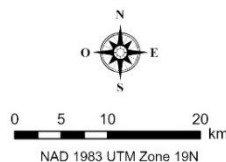
Mesures de protection volontaires pour réduire les risques de collisions avec les rorquals et minimiser l'impact du bruit sur les bélugas

Mesures provisoires en vigueur du 1^{er} mai au 31 octobre 2026

- Aire de vigilance**
Présence de rorquals et de bélugas
- Aire de vitesse réduite à 10 nœuds* ou moins**
Aire importante pour l'alimentation des rorquals
- Aire à éviter; si impossible, réduire la vitesse à 10 nœuds* ou moins**
Aire importante pour le rorqual bleu

 Secteur sensible hautement fréquenté par des troupes de bélugas composés de femelles et de jeunes
Il est recommandé de naviguer dans le chenal Laurentien au nord de l'île Rouge

* 10 nœuds réfère à la vitesse sur l'eau



***701/26 Service hydrographique du Canada – Cartes marines**

Cartes nouvelles			
Cartes	Titre	Date de version	Date d'édition
3486	Fraser River - Whonnock To / À Strawberry Island	2026-05-29	2026-07-24
3487	Douglas Island to / à Whonnock	2026-05-29	2026-07-24
Cartes retirées en permanence			
Cartes	Titre	Date de retrait	
3489	Fraser River/Fleuve Fraser, Pattullo Bridge to/à Crescent Island	2026-07-24	

***702/26 Service hydrographique du Canada – Cartes électroniques de navigation**

Nouveaux produits			
Numéro CÉN S-57 & S-101	Titre	Usage	Publié
CA2AW00A (Edn 1.000)	CA2AW00A	APERÇU	2026-07-25
CA2AW17A (Edn 1.000)	CA2AW17A	APERÇU	2026-07-25
CA2AW2EA (Edn 1.000)	CA2AW2EA	APERÇU	2026-07-25
CA2AW3MA (Edn 1.000)	CA2AW3MA	APERÇU	2026-07-25
CA2AW4UA (Edn 1.000)	CA2AW4UA	APERÇU	2026-07-25
CA2AW62A (Edn 1.000)	CA2AW62A	APERÇU	2026-07-25
CA4B70WA (Edn 1.000)	CA4B70WA	TRANSIT	2026-07-25
CA54PRTA (Edn 1.000)	CA54PRTA	PORT	2026-07-10
CA54PRUA (Edn 1.000)	CA54PRUA	PORT	2026-07-10
CA54QRTA (Edn 1.000)	CA54QRTA	PORT	2026-07-10
CA54QRUA (Edn 1.000)	CA54QRUA	PORT	2026-07-10
Nouvelles éditions			
Numéro CÉN S-57 & S-101	Titre	Usage	Publié
101CA00P467N0713W (Edn 5.000)	101CA00P467N0713W	PORT	2026-06-26
101CA00P467N0714W (Edn 4.000)	101CA00P467N0714W	PORT	2026-06-26
101CA00P539N1287W (Edn 3.000)	101CA00P539N1287W	PORT	2026-07-03
101CA00T450N0740W (Edn 6.000)	101CA00T450N0740W	TRANSIT	2026-06-26
101CA00T460N0720W (Edn 8.000)	101CA00T460N0720W	TRANSIT	2026-06-26
CA43XM7A (Edn 6.000)	Transit4500N07400W	TRANSIT	2026-06-26
CA43XQUC (Edn 3.000)	CA43XQUC	TRANSIT	2026-07-10
CA448K3A (Edn 2.000)	CA448K3A	TRANSIT	2026-06-26
CA448MTA (Edn 8.000)	Transit4600N07200W	TRANSIT	2026-06-26
CA45FPBA (Edn 2.000)	Transit5000N06700W	TRANSIT	2026-06-26
CA471181 (Edn 2.000)	CA471181	TRANSIT	2026-07-03
CA471206 (Edn 2.000)	CA471206	TRANSIT	2026-07-03
CA53MLDA (Edn 2.000)	Port4400N07670W	PORT	2026-07-10
CA53NLDA (Edn 2.000)	Port4410N07670W	PORT	2026-07-10
CA53PLDA (Edn 2.000)	Port4420N07670W	PORT	2026-07-10

CA53VLLA (Edn 2.000)	CA53VLLA	PORT	2026-07-03
CA53WLMA (Edn 2.000)	CA53WLMA	PORT	2026-07-03
CA540LNA (Edn 2.000)	CA540LNA	PORT	2026-07-03
CA540LPA (Edn 2.000)	CA540LPA	PORT	2026-07-03
CA541LNA (Edn 2.000)	CA541LNA	PORT	2026-07-03
CA541LPA (Edn 2.000)	CA541LPA	PORT	2026-07-03
CA542LNB (Edn 2.000)	CA542LNB	PORT	2026-07-03
CA542LPB (Edn 2.000)	CA542LPB	PORT	2026-07-03
CA54FN0A (Edn 4.000)	Port4670N07140W	PORT	2026-06-26
CA54FN1A (Edn 5.000)	Port4670N07130W	PORT	2026-06-26
CA55DSDA (Edn 2.000)	CA55DSDA	PORT	2026-07-03
CA55DSEA (Edn 2.000)	CA55DSEA	PORT	2026-07-03
CA56M4MA (Edn 3.000)	None	PORT	2026-07-03
CA570335 (Edn 6.000)	Broken Group (Part 1 of 2)	PORT	2026-07-10
CA570450 (Edn 4.000)	Klemtu Passage to/à Tolmie Channel	PORT	2026-07-10
CA571512 (Edn 2.000)	CA571512	PORT	2026-07-10
CA571517 (Edn 2.000)	CA571517	PORT	2026-07-17
CA571528 (Edn 2.000)	CA571528	PORT	2026-07-17
CA571529 (Edn 2.000)	CA571529	PORT	2026-07-17
CA571530 (Edn 2.000)	CA571530	PORT	2026-07-17
CA571531 (Edn 2.000)	CA571531	PORT	2026-07-17
CA571532 (Edn 2.000)	CA571532	PORT	2026-07-17
CA571533 (Edn 2.000)	CA571533	PORT	2026-07-17
CA571534 (Edn 2.000)	CA571534	PORT	2026-07-17
CA571564 (Edn 3.000)	CA571564	PORT	2026-07-03
Produits retirées en permanence			
Numéro CÉN S-57 & S-101	Titre	Date de retrait	
CA273344	Amundsen Gulf	2026-07-24	
CA273357	Demarcation Bay to/à Liverpool Bay	2026-07-24	
CA571521	CA571521	2026-07-24	

***703/26 Service hydrographique du Canada – Cartes marines électroniques matricielles (BSB V3)**

Cartes retirées en permanence		
Cartes	Titre	Date de retrait
RM-4045	Sable Island Bank / Banc de l'Île de Sable to / au St. Pierre Bank / Banc de Saint-Pierre	2026-07-31
RM-4540	Anchorage in White Bay / Mouillages dans White Bay	2026-07-31

704/26 Publication de la Garde côtière canadienne - Modifications à l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2026* - Partie A, Avis 5A : Exigences réglementaires relatives aux zones de protection marine prévues par la *Loi sur les océans* et aux refuges marins prévus par la *Loi sur les pêches

Page 1:

MODIFIER COMME SUIVANT :

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

Exigences relatives aux zones de protection marine en vertu de la *Loi sur les océans*

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

Page 111:

AJOUTER COMME SUIVANT À LA FIN :

Renseignements généraux sur les aires de conservation du sébaste

Les aires de conservation des sébastes (ACS) sont un réseau de 162 mesures de gestion régionales qui ont été pleinement établies en Colombie-Britannique (C.-B.) en 2007. La création de ACS couvrant plus de 4 350 km² de la côte canadienne du Pacifique sont en place pour ralentir ou freiner le déclin des populations de sébastes associé à la pêche récréative et commerciale. Les objectifs de conservation écologique des ACS sont d'augmenter la densité des populations de sébastes côtiers et de morues-lingues, d'accroître l'abondance des sébastes côtiers dans les classes d'âge plus vieilles et les classes de taille plus grandes, ainsi que de protéger l'habitat des sébastes côtiers et de la morue-lingue. Les activités de pêche énumérées ci-dessous font l'objet de restrictions visant à protéger les sébastes de la mortalité et à favoriser leur conservation.

Les pêcheurs commerciaux ne peuvent pas pêcher :

- le saumon à la traîne
- les poissons de fond au moyen d'un chalut de fond, d'une ligne et d'un hameçon, d'un chalut pélagique ou d'un piège
- le thon avec une ligne et un hameçon
- la crevette au chalut

Les pêcheurs récréatifs ne peuvent pas pêcher :

- toute espèce par harponnage
- les poissons de fond à l'aide d'une ligne et d'un hameçon
- le saumon à la traîne, à la dandinette ou à la turlutte
- la pieuvre à la pêche à la ligne
- le calmar à la dandinette

Cartes et coordonnées: [Cartes des zones protégées dans l'océan Pacifique canadien.](#)

Autorité : Ministère des Pêches et des Océans (MPO)

***705/26 Publication de la Garde côtière canadienne - Modifications à l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs 2026* - Partie A, Avis 7A : Planification d'un voyage pour les bâtiments qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien**

De nombreuses modifications et ajouts ont été apportées à l'avis 7A, Planification d'un voyage pour les bâtiments qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien.

La dernière version de cet avis est disponible ci-dessous ainsi que sur le [site web des Avis aux navigateurs](#).

DERNIÈRE VERSION :

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

1 – Objet

Le présent avis vise à aider les navigateurs, les propriétaires et les exploitants de bâtiments qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien à préparer et à effectuer un voyage sécuritaire.

Les recommandations et les informations fournies dans cet avis se veulent un complément à toute autre obligation légale du propriétaire, de l'exploitant, du capitaine et de toute autre personne ayant un intérêt dans le bâtiment, ainsi qu'à tout exercice d'une diligence raisonnable et toute bonne pratique de matelotage exigés d'un capitaine de bâtiment.

2 – Contexte

L'Arctique canadien présente un grand nombre de défis pour la navigation maritime à cause des conditions climatiques, des basses températures, des conditions des glaces variables et dangereuses ainsi que de la géographie. La région est isolée et vaste, ce qui rend difficiles les activités de réparation, de sauvetage et de nettoyage. Les routes, les bandes d'atterrissage et les ports sont peu nombreux et éloignés les uns des autres, alors que les ressources de recherche et sauvetage sont limitées. En cas d'urgence, il est possible de puiser des ressources d'autres services nécessaires comme le déglacage et le ravitaillement des communautés. De plus, l'Arctique canadien est sensible sur le plan environnemental et prend du temps à se remettre des dommages. Un incident de pollution pourrait donc avoir d'importantes conséquences. Le navigateur doit se rappeler que la plupart des eaux de l'Arctique canadien n'ont pas fait l'objet de levés en fonction des normes modernes.

Par conséquent, pour naviguer dans l'Arctique, il faut pouvoir compter sur un équipage qui possède des connaissances spécialisées. Un voyage sécuritaire commence par un plan de voyage détaillé qui tient compte des conditions, des défis sur le plan de la navigation et des dangers propres à l'Arctique canadien ainsi que des capacités et des limites opérationnelles du bâtiment.

3 – Planification d'un voyage

Les Directives pour la planification du voyage de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les dispositions du *Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires* ([Recueil sur la navigation polaire](#)) de l'OMI doivent être prises en compte lors de la planification d'un voyage dans les eaux arctiques canadiennes. Le [chapitre 11](#) fait référence à la planification des voyages et contient des renseignements sur la réalisation d'un voyage en toute sécurité.

Le Règlement de 2020 sur la *sécurité de la navigation* ([RSN 2020](#)) oblige le capitaine du bâtiment, avant que celui-ci n'entreprenne un voyage, à planifier le voyage en tenant compte de l'annexe à la [résolution A.893\(21\) de l'OMI](#) intitulée *Directives pour la planification du voyage*. Si des cartes, des documents et des publications doivent être gardés à bord en application de l'article 142 du [RSN 2020](#), le capitaine doit utiliser ces cartes, documents et publications dans la mesure où ils sont pertinents à la planification du voyage.

Pour la navigation dans l'Arctique canadien, il est particulièrement pertinent de noter que le plan de voyage doit, entre autres, prévoir tous les dangers connus sur le plan de la navigation et toutes les conditions météorologiques défavorables; il doit également éviter, autant que possible, toute mesure ou activité qui pourrait nuire à l'environnement. Les bâtiments à passagers devraient également tenir compte de la [résolution A.999\(25\) de l'OMI](#), *Directives sur la planification du voyage applicables aux navires à passagers exploités dans des zones éloignées* et *Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans l'Arctique canadien* de Transports Canada ([TP 13670 F](#)).

Considérations

En préparation de chaque voyage dans l'Arctique, le capitaine du bâtiment doit élaborer un plan de voyage complet. Compte tenu des risques uniques associés aux opérations dans l'Arctique, les facteurs suivants devraient notamment être pris en compte :

- la source, la date et la qualité des levés hydrographiques, ainsi que les renseignements et données relatifs à la catégorie de zone de confiance (CATZOC);
- les cartes à jour à l'échelle appropriée, y compris tous les Avis aux navigateurs (NOTMAR) et les avertissements de navigation radio pertinents;
- l'exactitude et la disponibilité des cartes pour la route prévue, en particulier dans les zones peu fréquentées;
- les plans d'urgence pour les situations où les ressources de recherche et sauvetage (SAR) sont limitées, y compris les plans de coopération en matière de recherche et de sauvetage conformément à la règle V/7.3 de la Convention SOLAS et à la circulaire [MSC.1/Circ.1184](#);
- la conformité au chapitre 11 du Recueil sur la navigation polaire;
- l'évitement de la navigation dans les zones non cartographiées ou insuffisamment levées;
- une marge sous quille (UKC) adéquate;
- les calculs de squat et les limites opérationnelles;
- les exigences relatives aux effectifs à la passerelle;
- la détermination des lieux de refuge;
- la méthode et les intervalles de détermination de la position;
- la détermination des zones interdites;
- la détermination des zones à éviter (ATBA).

Mesures minimales d'atténuation des risques

- Naviguer dans des eaux cartographiées selon des normes modernes, en tenant dûment compte de la qualité et des limites des données hydrographiques disponibles. Éviter, dans la mesure du possible, de naviguer dans des zones insuffisamment levées. Lorsqu'il est nécessaire de naviguer dans de telles zones, effectuer une évaluation appropriée des risques et veiller à ce que des mesures d'atténuation adéquates et des plans d'urgence soient en place avant le transit.
- Réduire la vitesse au besoin, notamment en présence de glaces ou lorsque la visibilité est réduite durant les heures d'obscurité.
- Maintenir une distance sécuritaire de la côte.
- Surveiller en permanence les conditions de glace et les conditions météorologiques.
- Prévoir des routes de rechange en cas de conditions imprévues de vent, de glace ou d'état de la mer.

- Demander, au besoin, les services d'escorte d'un brise-glace.
- Affecter des vigies supplémentaires.

Directives opérationnelles supplémentaires

- Emporter des aides à la navigation supplémentaires, en plus de celles exigées par la réglementation, et disposer d'un équipage possédant les qualifications nécessaires pour les utiliser et les entretenir, par exemple un sonar orienté vers l'avant. N'utiliser cet équipement que lorsqu'il est approprié et à des fréquences de 200 kHz ou plus afin de réduire au minimum les perturbations causées aux mammifères marins.
- Sous réserve de la sécurité du bâtiment et de l'équipage ainsi que de la disponibilité des ressources, utiliser des embarcations d'éclairage ou d'autres méthodes pour reconnaître les eaux à l'avant des bâtiments à passagers, en tenant compte de la qualité des données hydrographiques disponibles.
- Recourir à des experts en navigation surnuméraires possédant une connaissance locale de la zone d'opérations prévue.

Sensibilisation à l'exactitude des cartes

Il est recommandé aux navigateurs de naviguer avec prudence et de tenir pleinement compte des renseignements CATZOC accessibles au moyen des cartes électroniques de navigation (CEN) et affichés dans les systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS).

La zone de confiance (ZOC) indique le niveau global de confiance accordé aux données hydrographiques utilisées pour produire une carte d'une zone donnée. La CATZOC est la classification utilisée dans les CEN pour décrire la qualité et la fiabilité des données de levés hydrographiques sous-jacentes. Les services hydrographiques évaluent la qualité des données hydrographiques et classent les zones en fonction de l'exactitude des profondeurs, de l'exactitude des positions et de la couverture du fond marin. Les navigateurs devraient consulter le manuel d'utilisation de leur ECDIS afin de déterminer comment accéder aux renseignements sur la qualité des données. Les CATZOC (A1, A2, B, C, D et U) vont des levés modernes de grande qualité (A1) à un niveau de confiance très faible ou non évalué (D ou U). Les zones dont la cote ZOC ou CATZOC est faible peuvent présenter des incertitudes importantes quant à la position ou à la profondeur.

Il ne faut pas confondre la CATZOC figurant dans les CEN avec les diagrammes de classification des sources, qui figurent sur les cartes papier du Service hydrographique du Canada. Les diagrammes de classification des sources visent à guider les navigateurs et les personnes chargées de planifier des « opérations de navigation » (y compris la planification de nouvelles routes et de mesures officielles d'organisation du trafic maritime) quant au degré de confiance qu'ils devraient accorder à l'exactitude et à la fiabilité des profondeurs cartographiées et de leur position. Un diagramme de classification des sources fournit des renseignements sur le levé à partir duquel chaque partie de la carte a été établie, notamment l'âge des données et la méthode de levé utilisée.

En ce qui concerne la CATZOC, il convient de noter ce qui suit :

1. les renseignements sur les profondeurs de grande exactitude (ZOC A1 et A2) sont représentés par cinq étoiles ou plus;
2. les renseignements sur les profondeurs d'exactitude moyenne (ZOC B) sont représentés par quatre étoiles;
3. les renseignements sur les profondeurs de faible exactitude (ZOC C, D et U) sont représentés par trois étoiles ou moins, ou par la lettre U.

Tableau des zones de confiance (ZOC)

ZOC	Exactitude de la position	Exactitude des profondeurs		Couverture du fond marin	Caractéristiques typiques des levés
A1	± 5 m + 5 % de la profondeur	= 0,50 + 1 %p		Recherche exhaustive de toute la zone effectuée. Éléments importants du fond marin détectés et profondeurs mesurées.	Levé systématique et contrôlé permettant d'obtenir une grande exactitude des positions et des profondeurs au moyen d'un DGPS ou d'au moins trois lignes de position de grande qualité ainsi que d'un système multifaisceaux, d'un système de dragage de chenal ou d'un système de dragage mécanique.
		Profondeur (m)	Exactitude (m)		
		10	± 0,6		
		30	± 0,8		
		100	± 1,5		
		1 000	± 10,5		
A2	± 20 m	= 1,00 + 2 %p		Recherche exhaustive de toute la zone effectuée. Éléments importants du fond marin détectés et profondeurs mesurées.	Levé systématique et contrôlé permettant d'obtenir une exactitude des positions et des profondeurs inférieure à celle de la catégorie ZOC A1, au moyen d'un échosondeur hydrographique moderne et d'un sonar ou d'un système de dragage mécanique.
		Profondeur (m)	Exactitude (m)		
		10	± 1,2		
		30	± 1,6		
		100	± 3,0		
		1 000	± 21,0		
B	± 50 m	= 1,00 + 2 %p		Recherche exhaustive de la zone non effectuée; la présence d'éléments non cartographiés susceptibles de présenter un danger pour la navigation de surface n'est pas prévue, mais demeure possible.	Levé systématique et contrôlé permettant d'obtenir une exactitude des profondeurs comparable à celle de la catégorie ZOC A2, mais une exactitude des positions moindre, au moyen d'un échosondeur hydrographique moderne, sans sonar ni système de dragage mécanique.
		Profondeur (m)	Exactitude (m)		
		10	± 1,2		
		30	± 1,6		
		100	± 3,0		
		1 000	± 21,0		
C	± 500 m	= 2,00 + 5 %p		Recherche exhaustive de toute la zone non effectuée; des anomalies de profondeur peuvent être présentes.	Levé de faible exactitude ou données recueillies de façon opportuniste, par exemple par sondages effectués en cours de route.
		Profondeur (m)	Exactitude (m)		
		10	± 2,5		
		30	± 3,5		
		100	± 7,0		
		1 000	± 52,0		
D	Inférieure à la catégorie ZOC C	Inférieure à la catégorie ZOC C		Recherche exhaustive non effectuée; des anomalies importantes de profondeur sont à prévoir.	Données de mauvaise qualité ou dont la qualité ne peut être évaluée en raison d'un manque d'information.
U	Non évaluée – La qualité des données bathymétriques n'a pas encore été évaluée.				

Source : [United Kingdom Hydrographic Office](#)

Symboles des zones de confiance

Le nombre d'étoiles indique la valeur CATZOC :

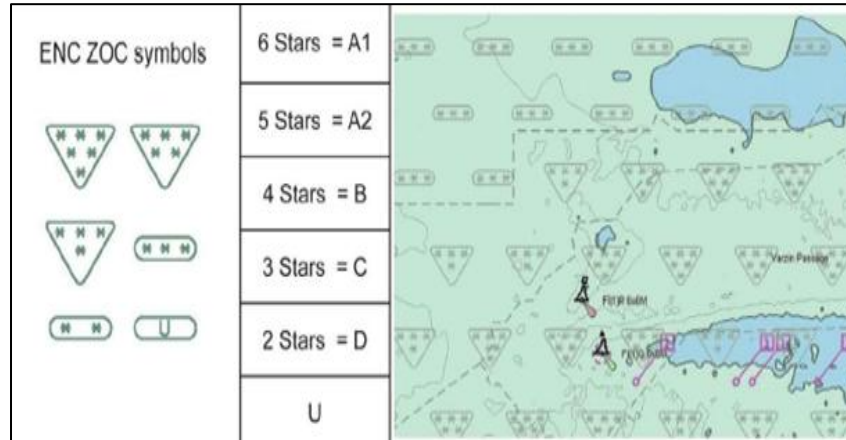
6 étoiles = A1 (dans un triangle)

5 étoiles = A2 (dans un triangle)

4 étoiles = B (dans un triangle)

3 étoiles = C (dans une barre horizontale)

2 étoiles = D (dans une barre horizontale)



Source : [Organisation hydrographique internationale](#)

Utilisation des renseignements sur la navigation et maintien de marges de sécurité adéquates

Pour planifier efficacement les voyages dans les eaux de l'Arctique, les navigateurs doivent utiliser pleinement et de manière éclairée toutes les aides à la navigation et toutes les sources fiables de renseignements disponibles. Cela comprend, lorsqu'ils sont disponibles, les indicateurs de qualité des CEN, comme la CATZOC. En outre, compte tenu de la variabilité de l'exactitude des données hydrographiques dans de nombreuses régions de l'Arctique, les navigateurs devraient appliquer des marges de sécurité appropriées lorsqu'ils évaluent la marge sous quille, particulièrement au moment de planifier une route ou de s'écarter du passage prévu. Ils ne devraient pas considérer les profondeurs et les éléments cartographiés isolément; ils devraient plutôt les interpréter en tenant compte de la qualité des données, des conditions environnementales et des risques opérationnels afin d'appuyer une navigation prudente fondée sur les risques.

Transports Canada a élaboré les *Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces* (TP 15383). L'information doit servir à des fins de planification et d'exploitation et est rédigée à l'intention d'un public diversifié, incluant les concepteurs de bâtiments, les organismes reconnus, les propriétaires et exploitants de bâtiments, les sociétés de gestion des bâtiments, les agences de communication et d'information sur les glaces, la population en général et surtout l'équipe sur la passerelle. Il est possible de commander cette publication en communiquant avec : marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca.

4 – Les cartes et les avis

À l'heure actuelle, environ 18,4 % des eaux de l'Arctique ont fait l'objet de levés en fonction des normes modernes. De plus, le navigateur doit être au courant des données horizontales utilisées dans les cartes. Les positions du Système mondial de navigation par satellites (GNSS) peuvent uniquement être représentées graphiquement directement sur des cartes du Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83), équivalentes à celles du Système géodésique mondial 1984 (WGS 84). Pour ce qui est des cartes utilisant d'autres données, les corrections appropriées doivent être apportées. Certaines cartes de l'Arctique ne comportent pas de données de référence et, par conséquent, aucune correction n'est disponible pour ces cartes. Dans ces cas, d'autres sources d'information sur la position devraient être utilisées, comme le radar et les lignes de position visuelles, lorsque cela est possible. Il est toujours recommandé d'utiliser plus d'un moyen pour déterminer la position.

Comme toujours, les navigateurs doivent utiliser des cartes nautiques et des publications nautiques à jour pour planifier chaque voyage. Cela comprend l'utilisation des [Avis aux navigateurs \(NOTMAR\)](#) annuels et mensuels et les [Instructions nautiques pour le Nord du Canada](#). Soulignons qu'étant donné les défis que présentent la cartographie des eaux du Nord canadien, la confirmation des anomalies dans les cartes et l'entretien des aides à la navigation, les navigateurs doivent s'assurer de tenir compte de tous les [avertissements de navigation](#) (radiodiffusés et écrits) et des [avertissements NAVAREA](#) en vigueur dans la région. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de la Garde côtière canadienne (GCC).

- Pour connaître la liste des cartes et des publications requises à bord du bâtiment, veuillez consulter le [RSN 2020](#), partie 1, section 6. Avant de les utiliser pour planifier et réaliser un voyage, le capitaine d'un bâtiment doit s'assurer que les cartes, les documents et les publications exigés dans cette section sont corrects et à jour, et fondés sur les renseignements contenus dans les [avis aux navigateurs](#) ou dans un [avertissement de navigation](#).
- L'attention est également attirée sur l'article 7 du [Règlement sur les abordages](#) intitulé *Avertissement de navigation et avis aux navigateurs*.
- La Commission hydrographique régionale de l'Arctique (CHRA) et le Groupe de travail du Conseil de l'Arctique sur le Programme de protection des milieux marins arctiques (PAME) ont publié conjointement un avis intitulé « [Prudence requise lors de la navigation dans les eaux arctiques](#) » (en anglais seulement). Cet avis de 2026 constitue une mise à jour importante de la mise en garde initialement publiée par la CHRA en 2017. Cette version mise à jour tient compte de l'évolution importante de la région, notamment des défis découlant des changements rapides dans l'Arctique, de l'apparition de nouvelles routes maritimes et de l'augmentation constante du trafic maritime.

5 – Service d'information sur les glaces, rapports des Services de trafic maritime du Nord canadien (anciennement NORDREG) et plan de navigation

La GCC offre un service d'information sur les glaces pour appuyer les bâtiments qui naviguent dans les eaux du Nord canadien pendant la saison de navigation. Les bâtiments peuvent obtenir des renseignements actualisés sur l'état des glaces, des conseils au sujet des routes et un soutien pour les aides à la navigation et les brise-glaces, lorsqu'il y en a et si on juge que c'est nécessaire, en communiquant avec les Services de trafic maritime du Nord canadien (anciennement NORDREG). Les conditions météorologiques, les avis sur la présence de glaces et les prévisions sont également radiodiffusés quotidiennement. Les bâtiments assujettis au [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#) doivent rendre compte aux Services de trafic maritime du Nord canadien, conformément au Règlement. Il est rappelé aux capitaines qu'ils doivent signaler sans délai toute défectuosité aux Services de communications et de trafic maritimes du Nord canadien lorsqu'ils naviguent dans l'Arctique canadien, comme l'exige le [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#).

Les bâtiments qui ne sont pas tenus de rendre compte aux Services de trafic maritime du Nord canadien doivent au moins présenter un plan de navigation à une personne de confiance. Cette personne doit avoir reçu la directive de communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage si le bâtiment est en retard. S'il est impossible de présenter un plan de navigation à une personne de confiance, le plan de navigation peut être présenté par téléphone, par radio ou en personne à un centre de [Services de communications et de trafic maritimes](#) (SCTM). En mer, les capitaines et les exploitants qui n'ont pas présenté de plan de navigation sont encouragés à faire état quotidiennement de leur position pendant les longs voyages. Après le voyage, le plan de navigation doit être fermé ou désactivé. Autrement, une recherche non fondée pourrait être menée.

Tous les bâtiments auxquels s'applique la partie 1 du *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* ([RSNPPA](#)) doivent produire un rapport, de la manière prévue à l'article 9 de ce règlement. La rubrique 8 du présent avis comporte de plus amples renseignements sur le sujet.

On recommande de consulter la publication [Aides radio à la navigation maritime](#) de la GCC pour obtenir de plus amples renseignements, y compris des détails sur la zone des Services de trafic maritime du Nord canadien, sur les rapports, sur les fréquences radio, et sur les heures de communication et de radiodiffusion navire-terre.

6 – Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication [Navigation dans les glaces en eaux Canadiennes](#) de la GCC décrit les précautions que doivent prendre les bâtiments naviguant dans les eaux canadiennes recouvertes de glaces. Le document donne aux capitaines et aux officiers de quart les renseignements nécessaires pour bien comprendre les dangers, les techniques de navigation et la réaction du bâtiment. Il comprend des renseignements sur la planification de traversées sur les routes prises par les glaces et les principes de navigation à de hautes latitudes. Chaque bâtiment d'une jauge brute de 100 ou plus navigant dans les eaux canadiennes où il y a risque de glace doit garder cette publication à bord et l'utiliser ([RSN 2020](#)).

7 – Planification des urgences

Deux échouements de bâtiments survenus durant la saison de navigation 2010 dans l'Arctique canadien et un échouement survenu en 2018 et deux échouements survenus en 2025 rappellent avec force l'importance cruciale de la planification d'urgences et d'une évaluation approfondie des risques pour les opérations dans l'Arctique.

Comme il est énoncé dans les *Directives pour la planification du voyage* de l'OMI ([A.893\(21\)](#)), le plan de voyage détaillé devrait inclure, entre autres, « *les plans d'urgence indiquant les mesures de remplacement à prendre pour mettre le navire en eau profonde ou le diriger vers un port de refuge ou un lieu de mouillage sûr en cas de situation critique nécessitant l'abandon du plan, compte tenu de l'existence à terre de procédures et de matériel d'intervention d'urgence, ainsi que de la nature de la cargaison et de la situation critique elle-même* ».

L'accès aux services de soutien d'urgence dans les eaux de l'Arctique canadien est extrêmement limité, et aucun organisme d'intervention d'urgence dédié n'exerce actuellement ses activités dans le Nord canadien. Par conséquent, il est fortement recommandé aux propriétaires de bâtiments de prendre des dispositions avant le voyage pour obtenir un soutien d'urgence, notamment une assistance au remorquage, un soutien au sauvetage et une capacité d'intervention en cas de déversement.

Il est également rappelé aux bâtiments que les brise-glaces de la GCC ne sont pas disponibles dans l'Arctique canadien durant les mois d'hiver; il faudrait en tenir compte dans l'évaluation de la durée minimale de survie. Par conséquent, les bâtiments devraient être munis d'engins de sauvetage, d'équipement de survie et de moyens de protection thermique adéquats convenant à des périodes de survie prolongées, et ces éléments devraient figurer dans le certificat pour navire de classe polaire et la fiche d'équipement connexe, ainsi que dans le Manuel d'exploitation dans les eaux polaires (MEEP).

8 – Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et Recueil sur la navigation polaire

Les bâtiments qui ont l'intention de naviguer dans les eaux arctiques canadiennes doivent se conformer à certaines exigences uniques en plus de celles communes aux bâtiments qui sont exploités ailleurs au Canada. La nature de ces exigences supplémentaires varie d'un bâtiment à l'autre et dépend, entre autres, du type de bâtiment, de la taille du bâtiment, de la zone d'exploitation ou de l'activité à laquelle le bâtiment participe. La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* ([LPPEA](#)) et les règlements associés définissent ces exigences particulières. Les principaux objectifs concernent :

- les dangers uniques qui sont associés aux activités polaires;
- les difficultés supplémentaires des activités polaires pour les bâtiments, leurs systèmes et leurs manœuvres (y compris la navigation); et
- la vulnérabilité des communautés côtières de l'Arctique et des écosystèmes polaires aux activités de navigation.

Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, le [Recueil sur la navigation polaire](#) a été mis en œuvre au Canada avec le [RSNPPA](#) et transmis aux navigateurs dans le [BSN no 05/2018](#). Le Recueil sur la navigation polaire est obligatoire pour les bâtiments qui sont exploités en vertu de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS) et de la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL). Il régit la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation, la formation, la recherche et le sauvetage, ainsi que les questions de protection de l'environnement en ce qui a trait aux bâtiments qui évoluent dans les eaux polaires.

On peut connaître les détails des exigences du Canada et les directives additionnelles pour les bâtiments exploités dans ses eaux arctiques en consultant le [site Web de Transports Canada](#) et en communiquant avec le bureau de Sécurité et sûreté maritimes de la [région de l'Ontario ou de la région des Prairies et du Nord de Transports Canada](#).

8.1 – Dates de zone, SRGNA et POLARIS

Les eaux arctiques de compétence canadienne sont divisées en 16 zones. Le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation* ([ZCSN](#)) définit ces zones. L'annexe 1 du [RSNPPA](#) indique les premières dates d'entrée et les dernières dates de sortie pour chaque zone et chaque catégorie de bâtiments. Les zones ont été organisées de manière que la zone 1 présentait historiquement les conditions de glace les plus difficiles, et la zone 16, les conditions les plus faciles. Les bâtiments plus robustes pour la navigation dans les glaces peuvent évoluer plus longtemps dans les zones dont le degré de gravité est plus élevé.

Les bâtiments ayant l'intention de naviguer en dehors des dates de ce système normatif peuvent utiliser le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA) ou le Système d'indexation du risque pour l'évaluation des limites d'exploitation dans les eaux polaires (POLARIS). Le SRGNA et POLARIS sont des méthodologies qui visent à déterminer le risque opérationnel des glaces en tenant compte de la classe glace d'un bâtiment et des conditions de glace dominantes observées depuis la passerelle du bâtiment. Transports Canada reconnaît que, selon le système utilisé, les résultats d'exploitation peuvent varier légèrement pour des bâtiments et des régimes de glaces identiques. Pour aider à résoudre certaines situations risquant de présenter un tel écart, le Règlement exige que tous les bâtiments de classe polaire ou tous les bâtiments construits après le 1^{er} janvier 2017 utilisent le système POLARIS. Quant aux bâtiments construits avant cette date et munis d'un certificat pour navire de classe polaire, ils doivent utiliser le système stipulé sur le certificat. Tous les autres bâtiments peuvent utiliser le SRGNA ou le système POLARIS lorsqu'ils naviguent à l'extérieur de ces dates. Ces bâtiments sont tenus de soumettre leur message en application du RSNPPA ou du système POLARIS lorsqu'ils entrent la première fois dans chaque zone du [ZCSN](#) ou en cas de modification de leur voyage. Voir le [RSNPPA](#) en ce qui concerne l'application.

Les détails concernant le SRGNA sont présentés dans le document [TP 12259F - Norme pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique \(SRGNA\)](#). Pour plus d'informations sur la façon d'utiliser les dates de zone, le SRGNA et POLARIS, voir les *Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces* (TP 15383).

8.2 – Certificat pour navire de classe polaire (CNCP) et Manuel d'exploitation dans les eaux polaires

L'article 6 du [RSNPPA](#) a pour effet de rendre les exigences du Recueil sur la navigation polaire relatives à la sécurité applicables à certains bâtiments évoluant dans les eaux polaires. Tous les bâtiments régis par l'article 6 du [RSNPPA](#) et qui entendent évoluer dans les eaux polaires doivent détenir à bord un certificat pour navire de classe polaire (CNCP) valide. En ce qui concerne les bâtiments canadiens, le CNCP sera généralement délivré par un organisme reconnu. Ces bâtiments devront également avoir à leur bord un [MEEP](#). Le MEEP fournira au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine et à l'équipage suffisamment d'information sur les capacités et les limites opérationnelles du bâtiment pour faciliter la prise de décisions. Tous les membres d'équipage doivent connaître les procédures et l'équipement décrits dans le [MEEP](#) correspondant aux tâches qui leur sont confiées.

Il est rappelé aux bâtiments qu'ils doivent respecter les limites opérationnelles indiquées dans le certificat pour navire de classe polaire, notamment :

- les tirants d'eau opérationnels maximaux et minimaux;
- les limites de température;
- les limites de latitude;
- les conditions de glace permises.

Les opérations au-delà de ces limites ne devraient pas être entreprises.

8.3 – Prévention de la pollution

Le [RSNPPA](#) contient une liste d'exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui traitent des risques uniques auxquels sont confrontés les navires évoluant dans l'Arctique canadien. Le Règlement comporte certaines exigences du Recueil sur la navigation polaire, auxquelles on a ajouté quelques modifications canadiennes, qui aident à garantir que les mesures de sécurité strictes et les exigences en matière de rejet de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* sont maintenues.

Sauf indication contraire, les articles relatifs à la prévention de la pollution du [RSNPPA](#) s'appliquent à tous les bâtiments canadiens qui naviguent dans les eaux polaires et aux bâtiments étrangers qui naviguent dans la [ZCSN](#) (y compris les bâtiments de pêche, les embarcations de plaisance et les bâtiments sans moyen de propulsion mécanique).

9 – Certificat d'aptitude et officiers de navigation dans les glaces

Les bâtiments naviguant dans les eaux polaires doivent être dotés d'un équipage suffisamment formé, compétent et expérimenté pour évoluer dans des conditions polaires. En ce qui concerne les eaux arctiques canadiennes, les exigences sont présentées dans le [RSNPPA](#).

Exigences en matière de formation et de compétences du personnel en vertu du Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique

	Exigences basées sur les conditions de glace ou les dates de zone**			Dates hors zone sur la ligne 14 du calendrier
	Recueil sur la navigation polaire			
	Eaux libres de glace	Eau libre	Autres eaux	
Bâtiments à passagers certifiés en vertu du chapitre I de SOLAS		Formation de base à l'intention des capitaines, des seconds et des officiers chargés du quart de la passerelle	Formation avancée à l'intention des capitaines et des seconds.	
Pétroliers présentant une jauge brute de 500 ou plus certifiés en vertu du chapitre I de la convention SOLAS			Formation de base à l'intention des officiers chargés du quart de la passerelle	
Autres bâtiments présentant une jauge brute de 500 ou plus				
Bâtiments présentant une jauge brute de 300 ou plus (incluant les bâtiments de pêche et les embarcations de plaisance)*				Formation avancée pour les navires exploités dans les eaux polaires Ou Expérience telle que décrite au sous-alinéa 10(2)b)(i) du RSNPPA
Bâtiments transportant ou remorquant/poussant un bâtiment qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses.*				
Bâtiments remorquant/poussant un autre bâtiment présentant un tonnage combiné de 500 ou plus*				

*Bâtiments non certifiés en vertu du chapitre I de SOLAS

**Le tableau est présenté à titre de référence visuelle. Les exploitants doivent consulter le RSNPPA et le Recueil sur la navigation polaire pour obtenir de plus amples renseignements en lien avec leur bâtiment

1. Les termes relatifs aux glaces, comme « eaux libres de glace » et « eaux libres » sont définis dans le Recueil sur la navigation polaire.

Les définitions suivantes doivent être prises en compte :

- **Eau libre** : une grande étendue d'eau librement navigable dans laquelle la glace de mer est présente à des concentrations inférieures à 1/10. Il n'y a pas de glace d'origine terrestre.
- **Eaux bergées** : une étendue d'eau librement navigable dans laquelle la glace d'origine terrestre est présente. D'autres types de glace peuvent être présents, bien que la concentration totale de la glace ne dépasse pas 1/10.
- **Eaux libres de glace** : aucune glace n'est présente.
- **Autres eaux** : eaux qui ne sont ni libres de glace ni libres.

Il est rappelé aux exploitants que l'Arctique canadien est généralement considéré comme faisant partie des « autres eaux ».

2. La formation de base et la formation avancée pour les navires évoluant dans les eaux polaires, comme l'exigent le RSNPPA et le Recueil sur la navigation polaire, sont définies au chapitre V de la règle V/4 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).
3. Selon l'expérience décrite au sous-alinéa 10(2)b)(i) du RSNPPA, le navigateur des glaces doit :
 - avoir exercé des fonctions de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle pendant au moins 50 jours, dont au moins 30 jours dans les eaux arctiques internationales, à bord d'un bâtiment naviguant dans des conditions glacielles nécessitant l'aide d'un brise-glace ou l'exécution de manœuvres pour éviter que des concentrations de glace ne mettent le bâtiment en péril.
4. Les officiers de navigation dans les glaces à bord d'un bâtiment doivent posséder toutes les compétences exigées dans la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) pour agir à titre de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle.

Informations supplémentaires et modifications prochaines

Pour connaître les exigences de formation et de certification additionnelles, voir le [Bulletin de la sécurité des navires 20/2023](#), dans lequel on comment les capitaines, les officiers de pont et les autres membres d'équipage peuvent répondre aux exigences de certification et de formation de familiarisation pour les navires évoluant dans les eaux polaires. Le RSNPPA et le Recueil sur la navigation polaire exigent que les officiers possèdent une certification pour les navires évoluant dans les eaux polaires en vertu de la Convention STCW, mais les exigences pour obtenir cette certification sont abordées dans les modifications à venir au [Règlement sur le personnel maritime](#).

La présence à bord de personnes qualifiées ou d'officiers de navigation dans les glaces ne libère pas le capitaine et les officiers de surveillance de l'activité de navigation de leurs devoirs et obligations en ce qui concerne la sécurité du bâtiment et la protection de l'environnement.

10 – Autres considérations

La section suivante comporte les grandes lignes des mesures recommandées pour atténuer l'impact du transport maritime sur la chasse et la pêche traditionnelles, les zones écologiquement sensibles, les mammifères marins et la migration du caribou dans l'Arctique canadien. Il est fortement recommandé à l'exploitant du bâtiment d'examiner ces mesures avant d'entreprendre un voyage dans l'Arctique canadien.

Le capitaine doit planifier une route en tenant compte du chapitre 11 du Recueil sur la navigation polaire et de ce qui suit :

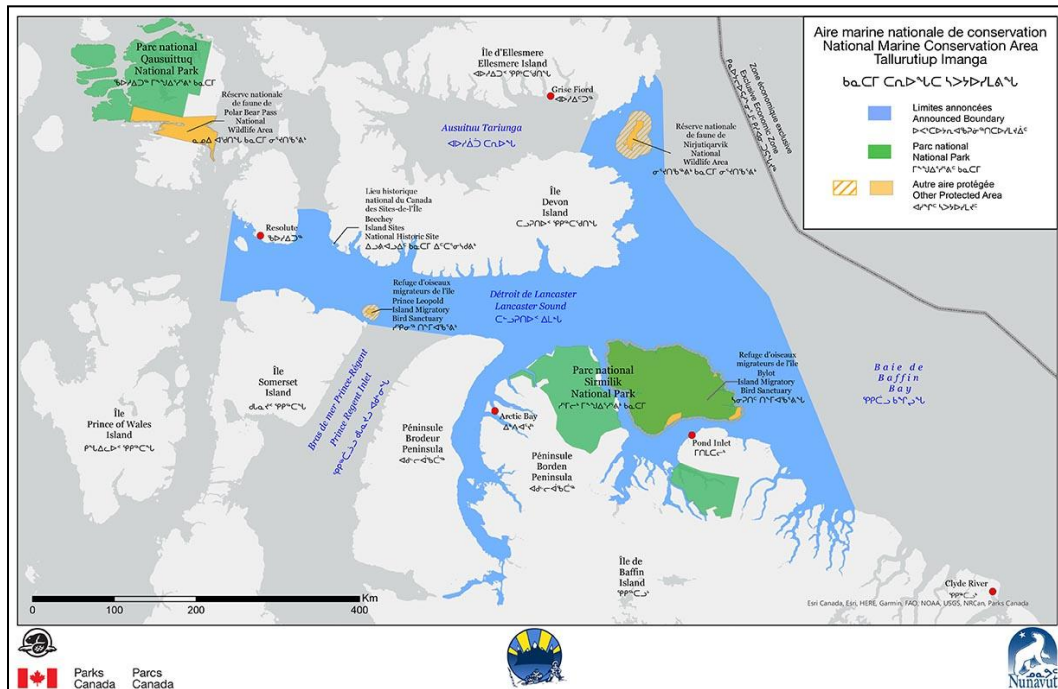
- Information actuelle sur les systèmes de routage pertinents du bâtiment, les recommandations de vitesse et les services du trafic maritime concernant les zones connues de densité de mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière.
- Aires protégées nationales le long de la route.
 - La partie A de l'Avis annuel aux navigateurs contient des renseignements au sujet des lignes directrices sur les mammifères marins et des aires marines protégées, y compris l'Arctique canadien, alors qu'on y fait référence aux exigences réglementaires générales de toutes les aires marines protégées en vertu de la Loi sur les océans qui devraient faire l'objet d'un examen régulier en raison des mises à jour.
 - Il existe des exigences réglementaires pour les bâtiments évoluant dans la zone de protection marine de Tuvaijuittuq.
 - Des mesures volontaires sont en place pour réduire les risques de collision avec les bâtiments et les impacts possibles du bruit sous-marin sur les bélugas et les baleines boréales dans les deux zones de protection marines établies (les zones de protection marines Tarium Niryutait et les zones de protection marines Anguniaqvia niqiqyuam) dans l'ouest de l'Arctique canadien dans la région désignée des Inuvialuit.

- Les bâtiments naviguant dans la région de Kitikmeot doivent également consulter la partie A de l'Avis annuel aux navigateurs. Précisons que des mesures sont en place afin de protéger les chasseurs et les trappeurs, ainsi que les caribous migrateurs.
- Le bâtiment devrait envisager d'assurer une surveillance additionnelle lorsqu'il transite dans les eaux arctiques canadiennes.
- Il est recommandé que les bâtiments transportent des personnes possédant une connaissance locale de la zone d'opérations du bâtiment.
- Les bâtiments pourraient faire l'objet de décisions touchant la conformité de l'utilisation des terres et l'évaluation des impacts dans l'Arctique canadien. Les bâtiments doivent transmettre aux autorités territoriales compétentes les détails de leur passage prévu avant d'entreprendre un voyage dans les eaux canadiennes (par exemple : Commission d'aménagement du Nunavut et Comité d'étude des répercussions environnementales).
- Lorsqu'ils transitent par l'aire marine nationale de conservation (AMNC) Tallurutiup Imanga, la zone de protection marine de Sarvarjuaq et la zone de protection marine de Qikiqtait, nonobstant les situations d'urgence, les bâtiments doivent naviguer avec prudence et se tenir à une distance sûre et praticable des zones sensibles.

Aire marine nationale de conservation Tallurutiup Imanga

L'aire marine nationale de conservation (AMNC) Tallurutiup Imanga, située au Nunavut et englobant le détroit de Lancaster ainsi que les eaux arctiques adjacentes, couvre une superficie d'environ 108 000 km² et protège l'un des écosystèmes marins les plus productifs sur le plan biologique de l'Arctique. Cette aire constitue un habitat essentiel pour le narval, le béluga, la baleine boréale, le morse, l'ours polaire, les phoques, les oiseaux marins et l'omble chevalier. Elle soutient également les activités de récolte, les déplacements et les pratiques culturelles des Inuit.

La carte ci-dessous montre les limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga.



Source : [Parcs Canada](https://www.parks.ca.gc.ca)

Zone de protection marine de Sarvarjuaq

La [zone de protection marine \(ZPM\) de Sarvarjuaq](#) a été créée en mars 2026 dans le nord de la baie de Baffin, dans la région de la polynie des eaux du Nord. La zone protégée couvre une superficie d'environ 73 700 km² et comprend des habitats marins d'importance écologique qui soutiennent des populations de narvals, de bélugas, de morses, de phoques, d'oiseaux marins et d'autres espèces marines de l'Arctique. La ZPM a été créée en vertu de la *Loi sur les océans* grâce à une collaboration entre le gouvernement du Canada et la Qikiqtani Inuit Association afin de favoriser la conservation d'écosystèmes marins d'importance écologique et culturelle, tout en reconnaissant les droits de récolte des Inuit et leurs responsabilités en matière d'intendance.

Zone de protection marine des Qikiqtait

La [zone de protection marine \(ZPM\) de Qikiqtait](#) est située dans le détroit de Lancaster et la partie est du détroit de Jones, dans la région du Haut-Arctique au Nunavut. Créée en mars 2026 en vertu de la *Loi sur les océans*, cette zone protégée conserve environ 13 700 km² d'habitats marins d'importance écologique qui soutiennent des populations d'ours polaires, de morses, de phoques, de narvals, d'oiseaux marins et d'omblès chevaliers, ainsi que d'importantes aires d'alimentation et de migration pour les mammifères marins. La ZPM a été créée grâce à une collaboration entre le gouvernement du Canada et des partenaires inuits, notamment la Qikiqtani Inuit Association. Elle appuie les objectifs de conservation et d'intendance dirigés par les Inuit, tout en reconnaissant les droits de récolte existants des Inuit et leurs activités traditionnelles d'utilisation des ressources.

11 – Références

Ministère de la Justice Canada

- [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#)
- [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#)
- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)
- [Règlement sur les abordages](#)
- [Règlement sur le personnel maritime](#)
- [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation](#)
- [Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation](#)
- [Règlement sur les zones de services de trafic maritime \(DOR/2025-275\)](#)

Transports Canada

- [Publications maritimes disponibles sur commande](#)
- [Régions des Prairies et du Nord](#)
- [Entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique - BSN No : 05/2018](#)
- [Comment se conformer aux exigences de STCW pour les capitaines, les officiers de pont et les autres membres d'équipage de certains bâtiments canadiens naviguant dans les eaux polaires - BSN No. : 20/2023](#)
- [TP 12259F – Norme pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique \(SRGNA\)](#)
- [TP 13670F – Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes](#)
- [TP 15383 – Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces](#)

Garde côtière canadienne

- [Navigation dans les glaces en eaux canadiennes](#)
- [Services de communications et de trafic maritimes – Personnes-ressources](#)
- [Avertissements de navigation \(AVNAV\)](#)
- [Avis aux navigateurs \(NOTMAR\)](#)
- [NAVAREA](#)
- [Aides radio à la navigation maritime](#)

Ministère des Pêches et Océans Canada

- [Instructions nautiques pour le Nord du Canada](#)

PMMA :

- [Programme de protection des milieux marins arctiques](#) (en anglais seulement)
- [Manuel d'exploitation dans les eaux polaires \(MEEP\)](#)

Résolutions de l'OMI

- [Résolution A.893\(21\) de l'OMI, Directives pour la planification du voyage](#)
- [A.999\(25\) Directives sur la planification du voyage applicables aux navires à passagers](#)

Autorité : Transports Canada

***707/26 Garde côtière canadienne – Station DGPS supprimée en permanence**

Carte de référence : N/A

La station DGPS suivante a été supprimée en permanence :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Cape Race – DGPS Site	1.01	46° 46' 0.00"N 053° 11' 00.0"W

(N2026-033)

***708/26 Britannia Bay à/to Chats Falls – Bouées non lumineuses mouillées en permanence**

Carte de référence : 1550

Les bouées non lumineuses suivantes ont été mouillées en permanence aux coordonnées suivantes :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Bouée K6	7597.1	45° 29' 37.4"N 076° 01' 58.0"W
Bouée K9/1	7597.2	45° 29' 40.1"N 076° 02' 45.0"W

(B2026-037, 038)

***709/26 Rapides-des-Joachims au/to Lac la Cave – Bouées non lumineuses modifiées en permanence**

Carte de référence : 1554

Les bouées non lumineuses suivantes ont été modifiées en permanence :

Nom de l'aide	No. LF	Position	Changements
Bouée K76	7643	46° 11' 57.1"N 077° 47' 08.6"W	Bouée enlevée.
Bouée K77	7644	46° 12' 04.7"N 077° 49' 25.6"W	Bouée enlevée.
Bouée K79	7645	46° 13' 11.0"N 077° 54' 00.2"W	Bouée enlevée.
Maraboo – Bouée K72	7645.5	46° 14' 29.0"N 078° 01' 45.2"W	Bouée de tribord non lumineuse mouillée.
Bouée K74	7647	46° 14' 23.3"N 078° 02' 05.8"W	Indicatif de bouée modifié de K82 à K74.
Bouée K84	7648	46° 13' 57.2"N 078° 03' 49.1"W	Bouée enlevée.
Bouée K75	7650	46° 16' 30.7"N 078° 09' 04.1"W	Indicatif de bouée modifié de K89 à K75.
Bouée K76	7651	46° 16' 24.4"N 078° 13' 42.1"W	Indicatif de bouée modifié de K90 à K76.
Deux Rivières – Bouée K78	7651.5	46° 15' 53.7"N 078° 16' 53.6"W	Bouée de tribord non lumineuse mouillée.
Bouée K79	7652	46° 15' 19.7"N 078° 17' 49.1"W	Indicatif de bouée modifié de K93 à K79.
Bear Point – Bouée K80	7652.5	46° 15' 24.1"N 078° 19' 06.3"W	Bouée de tribord non lumineuse mouillée.
Bouée K82	7653	46° 17' 00.2"N 078 22' 21.7"W	Indicatif de bouée modifié de K94 à K82.
Bouée K95	7654	46° 17' 59.9"N 078° 31' 30.5"W	Bouée enlevée.
Bouée K98	7656	46° 18' 54.6"N 078° 34' 45.8"W	Bouée enlevée.
Bouée K84	7657	46° 19' 05.6"N 078° 40' 47.3"W	Indicatif de bouée modifié de K100 à K84.
Bouée K85	7658	46° 19' 10.0"N 078° 41' 40.6"W	Indicatif de bouée modifié de K101 à K85.
Bouée K87	7660	46° 19' 17.1"N 078° 42' 05.9"W	Indicatif de bouée modifié de K103 à K87.
Bouée K93	7663	46° 19' 20.0"N 078° 42' 24.4"W	Indicatif de bouée modifié de K107 à K93.
Bouée K94	7664	46° 19' 31.6"N 078° 42' 36.9"W	Indicatif de bouée modifié de K108 à K94.
Buoy K96	7664.5	46° 20' 46.1"N 078° 43' 42.1"W	Bouée de tribord non lumineuse mouillée.

(B2026-039 à 058)

***710/26 Belleville Harbour – Bouées non lumineuses mouillées en permanence**

Carte de référence : 2011

Les bouées non lumineuses suivantes ont été mouillées en permanence aux coordonnées suivantes :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Bouée Q69	7238.1	44° 05' 33.6"N 077° 32' 48.8"W
Bouée QM5	7254.1	44° 09' 12.8"N 077° 22' 43.3"W

(B2026-036, 060)

***711/26 Adolphus Reach to/à Big Bay – Bouées non lumineuses modifiées en permanence**

Carte de référence : 2019

Les bouées non lumineuses suivantes ont été modifiées en permanence :

Nom de l'aide	No. LF	Position	Changements
Bouée Q18	7214	44° 10' 52.2"N 077° 04' 15.0"W	Bouée enlevée.
Bouée Q29	7218	44° 09' 52.5"N 077° 06' 54.0"W	Bouée enlevée.
Bouée Q30	7219	44° 09' 54.8"N 077° 06' 55.0"W	Bouée enlevée.
Snake Island – Bouée Q52/2	7227.5	44° 09' 13.5"N 077° 19' 50.5"W	Bouée de tribord non lumineuse mouillée.

(B2026-033 à 035, 059)

***712/26 Belleville to/à Presqu'île Bay – Bouées non lumineuses supprimées en permanence**

Carte de référence : 2020

Les bouées non lumineuses suivantes ont été supprimées en permanence :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Bouée QT1	7265	44° 05' 38.7"N 077° 34' 07.6"W
Bouée QT2	7266	44° 05' 38.2"N 077° 34' 05.1"W
Bouée QT3	7267	44° 05' 26.8"N 077° 34' 13.5"W
Bouée QT4	7268	44° 05' 26.8"N 077° 34' 10.0"W
Bouée QT8	7271	44° 05' 07.2"N 077° 34' 16.6"W
Bouée QT9	7271.5	44° 04' 54.7"N 077° 34' 17.1"W
Bouée QT10	7272	44° 04' 54.7"N 077° 34' 12.5"W
Bouée QY1	7304	44° 06' 15.2"N 077° 31' 19.1"W
Bouée QY2	7305	44° 06' 17.2"N 077° 31' 18.6"W
Bouée QY4	7307	44° 06' 18.2"N 077° 31' 25.1"W

(B2026-022 à 031)

***713/26 Charity Shoal to/à Gull Bar including / y compris Long Point – Bouée non lumineuse supprimée en permanence**

Carte de référence : 2016

La bouée non lumineuse suivante a été supprimée en permanence :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Bouée KL4	7412	43° 56' 19.0"N 076° 51' 33.0"W

(B2026-020)

Partie 1A : Avis temporaires et préliminaires

Rappel – Période de commentaires pour les avis préliminaires actifs

Nous vous rappelons que la période de commentaires est toujours ouverte pour les avis préliminaires actifs suivants :

n° d'avis	n° de la carte de référence	Aides concernées (No. LF)	L'intention de l'avis
Côte de l'Arctique			
516(P)/26	7777	4488	Balise de jour à être enlevée
517(P)/26	7778	Liste	Balises de jour à être enlevées

Veuillez vous référer à la publication des [Avis aux navigateurs - Sommaire mensuel des avis \(T\) et \(P\)](#) pour plus de détails.

Côte de Terre-Neuve-et-Labrador

Avis temporaires

***716(T)/26 Grand Bank / Grand Banc: Northern Portion / Partie Nord – Aide à la navigation**

Carte de référence : 8011, 8012

Amarrage ODAS à deux pattes déployé.

La première position d'ancrage est 46° 31.393'N, 048° 33.887'W et est marquée par une bouée sphérique jaune avec un feu de navigation jaune avec un éclat de feu de 5 éclats toutes les 20 secondes.

La deuxième position d'ancrage est 46° 31.315'N, 048° 34.143'W et est signalée par une bouée rouge de haut vol avec un feu de navigation jaune avec un éclat de feu de 5 éclats toutes les 20 secondes et un réflecteur radar.

Prudence.

(NW-N-0824-25)

***717(T)/26 Grand Bank / Grand Banc: Northern Portion / Partie Nord – Aide à la navigation : Travaux au large**

Carte de référence : 8011, 8012

Amarrage ODAS à deux pattes déployé.

La première position d'ancrage est 46° 42.511'N, 048° 51.444'W et est marquée par une bouée sphérique jaune avec un feu de navigation jaune avec un éclat de feu de 5 éclats toutes les 20 secondes.

La deuxième position d'ancrage est 46° 42.395'N, 048° 51.666'W et est signalée par une bouée rouge de haut vol avec un feu de navigation jaune avec un éclat de feu de 5 éclats toutes les 20 secondes et un réflecteur radar.

Prudence.

(NW-N-0410-26)

***718/26 Great St. Lawrence Harbour and / et Lamaline Harbour – Aide à la navigation rétablie**

Référence : Avis 611(T)/24 est annulé (Carte 4642).

L'aide à la navigation St. Lawrence, feu du quai (LF 73.1) a été rétabli aux coordonnées suivantes : 46° 54' 59.1"N 055° 23' 20.8"W.

***719/26 Flemish Pass / Passe Flamande – Obstruction cartographiée**

Référence : Avis 904(T)/25 est annulé (Cartes 4000, 4001, 4049 et 8012).

La structure gravitaire en béton a été cartographiée sur les cartes 4000, 4001, 4049 et 8012.

Avis préliminaires

Aucun avis applicable pour cette édition.

Côte de l'Atlantique

Avis temporaires

***720(T)/26 Cap de la Tête au Chien au/to Cap aux Oies – Renseignement sur les voies navigables – Profondeur moindre signalée**

Carte de référence : 1234

Profondeur moindre localisée à 47° 52.631'N 069° 40.840'W, 0,6 mètre.

(NW-C-3582-25)

***721/26 Plans-Péninsule de la Gaspésie – Opérations de construction complétées**

Référence : Avis 1011(T)/25 est annulé (Carte 1230).

Les opérations de construction au quai et brise-lames de Rivière-au-Renard sont maintenant complétées.

Avis préliminaires

Aucun avis applicable pour cette édition.

Eaux intérieures

Avis temporaires

***722(T)/26 Toronto Harbour – Changement de routage : Zone d'exclusion**

Carte de référence : 2085

Zone d'exclusion aux embarcations à moteur en vigueur depuis le 10 juillet 2026 dans deux zones délimitées par :

Zone 1 : 43° 37.545'N 079° 24.290'W à 43° 37.424'N 079° 24.159'W

Zone 2 : 43° 37.361'N 079° 24.067'W à 43° 36.644'N 079° 23.232'W

Garder une distance de 200 mètres du rivage.

(NW-C-2895-26)

***723(T)/26 Byng Inlet to/à Killarney – Changement sur des appareils scientifiques : Amarrages scientifiques**

Carte de référence : 2204

Balise orange établie à 45° 58.507'N 081° 24.095'W.

(NW-C-2674-26)

***724(T)/26 Port Severn to/à Christian Island – Travaux maritimes – Construction de quai**

Carte de référence : 2241

Opérations de construction de quai ayant lieu à Hope Island pendant les heures de clarté depuis le 6 juillet 2026. Le quai est situé à l'extrémité nord-est de l'île à 44° 54.909'N 080° 09.83'W. Bateau de travail et barge en transit entre Hope Island et Cedar Point.

(NW-C-2842-26)

***725(T)/26 Port of Thunder Bay – Faible profondeur confirmée**

Carte de référence : 2341

Profondeur moindre confirmée à 48° 25.354'N 089° 12.972'W, 6.6 mètres.

(NW-C-2946-26)

***726(T)/26 Rivière Détroit – Renseignement sur les voies navigables – Tirant d'eau autorisé**

Carte de référence : N/A

Profondeurs moindres localisées au quai Morterm. Tirant d'eau maximal autorisé, 6,3 mètres.

(NW-C-3722-25)

***727/26 Kingston Harbour and Approaches/et les approches – Obstruction cartographiée**

Référence : Avis 1014(T)/25 est annulé (Carte 2017).

Les quais flottants avec feux du club nautique de Kingston ont été cartographiés sur la carte 2017.

Avis préliminaires

Aucun avis applicable pour cette édition.

Côte de l'Arctique

Avis temporaires

Aucun avis applicable pour cette édition.

Avis préliminaires

Région de l'Arctique

Soumission des commentaires

Tous les navigateurs et toutes les personnes concernées sont priés de présenter leurs observations dans les trois mois suivant la date de publication initiale concernant ces avis (P). Suivant cette date, cet avis sera annulé. Ces observations devront exposer les faits sur lesquels elles reposent et donner à l'appui les renseignements ayant trait à la sécurité, au commerce et aux biens publics.

Tout commentaire doit être adressé à la personne suivante :

Surintendant,
Aides à la navigation et Voies navigables
Garde côtière canadienne, région de l'Arctique
5120 49^{ième} rue
Yellowknife, NT X1A 1P8
Téléphone : (867) 444-0109
Courriel : ArcticAtoN-AidesArctique@dfo-mpo.gc.ca

***728(P)/26 St. Roch and/et Rasmussen Basins – Balise de jour à être supprimée**

Carte de référence : 7787

La Garde côtière canadienne propose de supprimer en permanence l'aide à la navigation suivante :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Cape Porter	4590	69° 10' 02.2"N 094° 17' 56.3"W

La date de publication initiale : le vendredi 31 juillet 2026

La date limite pour la [soumission des commentaires](#) : le jeudi 29 octobre 2026

(A2026-024)

Partie 2 : Corrections aux cartes

1203 - Tadoussac - Nouvelle édition - 16-AOÛT-2024 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 21-FÉVR-2025

Rayer le feu F G 11m et le réflecteur radar
(Voir la Carte 1, P1, S4)

48°08'19.1"N 069°43'38.9"W

(Q2026026) LF(1784) MPO(6411403-02)

1203 - Tadoussac à/to Cap Éternité - Nouvelle édition - 16-AOÛT-2024 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 21-FÉVR-2025

Rayer le feu F Y 10m8M
(Voir la Carte 1, P1)

48°07'36.6"N 069°43'49.6"W

(Q2026025) LF(1784.5) MPO(6411403-01)

Rayer le feu F G 11m6M et le réflecteur radar
(Voir la Carte 1, P1, S4)

48°08'19.1"N 069°43'38.9"W

(Q2026026) LF(1784) MPO(6411403-02)

1312 - Port de Sorel-Tracy - Nouvelle édition - 10-MAI-2019 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNMD. 29-MAI-2026

Rayer le fond dangereux
(Voir la Carte 1, K31)

46°03'08.5"N 073°08'35.2"W

MPO(6411406-01)

1320 - Île du Bic au/to Cap de la Tête au Chien - Carte nouvelle - 26-AOÛT-2011 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 27-MARS-2026

Rayer le feu F Y 10m8M
(Voir la Carte 1, P1)

48°07'36.6"N 069°43'49.6"W

(Q2026025) LF(1784.5) MPO(6411403-01)

Rayer le feu F G 11m6M
(Voir la Carte 1, P1)

48°08'19.1"N 069°43'38.9"W

(Q2026026) LF(1784) MPO(6411403-02)

1350 - Île aux Cerfs à/to Otterburn-Park - Sheet/Feuille 4 - Nouvelle édition - 12-JUIN-2020 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 27-FÉVR-2026

Rayer le ponton
(Voir la Carte 1, F16)

joignant 45°34'10.6"N 073°11'54.7"W

45°34'10.4"N 073°11'53.8"W

et 45°34'12.0"N 073°11'52.9"W

MPO(6411399-03)

Rayer le ponton
(Voir la Carte 1, F16)

entre 45°34'12.4"N 073°11'53.4"W

et 45°34'10.5"N 073°11'54.5"W

MPO(6411399-04)

Porter un ponton
(Voir la Carte 1, F16)

joignant 45°34'09.5"N 073°11'54.2"W

45°34'10.4"N 073°11'53.6"W

et 45°34'10.7"N 073°11'54.7"W

MPO(6411399-05)

Porter un ponton
(Voir la Carte 1, F16)

joignant 45°34'10.5"N 073°11'54.0"W

45°34'09.4"N 073°11'54.7"W

et 45°34'09.7"N 073°11'55.4"W

MPO(6411399-06)

Déplacer	le feu (priv) FI Y (Voir la Carte 1, P1, P65)	de 45°34'10.4"N 073°11'53.8"W à 45°34'09.5"N 073°11'54.2"W (Q2026024) LF(12790) MPO(6411399-07)
----------	--	---

Déplacer	le feu (priv) FI Y (Voir la Carte 1, P1, P65)	de 45°34'12.0"N 073°11'52.9"W à 45°34'10.4"N 073°11'53.6"W (Q2026023) LF(12789) MPO(6411399-08)
----------	--	---

1439 - Carleton Island to/au Charity Shoal - Nouvelle édition - 30-SEPT-2020 - WGS84

31-JUIL-2026

LNM/D. 09-JANV-2026

Déplacer	la bouée espar de tribord [privée] lumineuse rouge FI R, marquée KA2 (Voir la Carte 1, Qb)	de 44°12'26.6"N 076°27'19.4"W à 44°12'26.4"N 076°27'21.5"W (B2026018) LF(398.1) MPO(6605714-01)
----------	---	---

2016 - Charity Shoal to/à Gull Bar including / y compris Long Point - Carte nouvelle - 04-MARS-2022 - WGS84

31-JUIL-2026

LNM/D. 15-MAI-2026

Rayer	la bouée espar de tribord rouge, marquée KL4 (Voir la Carte 1, Qb)	43°56'19.0"N 076°51'33.0"W (B2026020) MPO(6605715-01)
-------	---	--

2017 - Kingston Harbour and Approaches/et les approches - Nouvelle édition - 15-JUIL-2020 - WGS84

31-JUIL-2026

LNM/D. 26-DÉC-2025

Déplacer	la bouée espar de tribord [privée] lumineuse rouge FI R, marquée KA2 (Voir la Carte 1, Qb)	de 44°12'26.6"N 076°27'19.4"W à 44°12'26.4"N 076°27'21.5"W (B2026018) LF(398.1) MPO(6605714-01)
----------	---	---

2060 - Main Duck Island to/à Scotch Bonnet Island - Nouvelle édition - 28-DÉC-2001 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNM/D. 19-DÉC-2025

Rayer	la bouée espar de tribord rouge, marquée KL4 (Voir la Carte 1, Qb)	43°56'19.0"N 076°51'33.0"W (B2026020) MPO(6605715-01)
-------	---	--

2077 - Lake Ontario/Lac Ontario (Western Portion/Partie Ouest) - Nouvelle édition - 17-JUIL-2020 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNM/D. 24-OCT-2025

Rayer	la prise d'eau potable marquée PWI (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.3"N 079°46'07.4"W et 43°20'06.4"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-01)
-------	--	--

Rayer	le caisson avec une profondeur de 5.8 mètres (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'06.4"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-02)
-------	---	---

Rayer	la prise d'eau potable (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.3"N 079°46'07.4"W et 43°20'06.2"N 079°45'45.6"W MPO(6605713-03)
-------	--	--

Rayer	le caisson avec une profondeur de 5.1 mètres (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'06.2"N 079°45'45.6"W MPO(6605713-04)
-------	---	---

Porter	une prise d'eau potable marquée Water/Eau (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.4"N 079°46'06.5"W et 43°20'05.1"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-05)
--------	---	--

Porter	un caisson (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'05.1"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-06)
Porter	une prise d'eau potable (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.3"N 079°46'07.3"W et 43°20'04.9"N 079°45'43.5"W MPO(6605713-07)
Porter	un caisson (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'04.9"N 079°45'43.5"W MPO(6605713-08)
Porter	une prise d'eau potable (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.3"N 079°46'07.8"W et 43°20'05.5"N 079°45'45.7"W MPO(6605713-09)
Porter	une prise d'eau potable (Voir la Carte 1, L41.1)	joignant 43°20'18.4"N 079°46'08.0"W 43°20'15.8"N 079°46'05.2"W et 43°20'05.2"N 079°45'46.2"W MPO(6605713-10)
Porter	un caisson (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'05.2"N 079°45'46.2"W MPO(6605713-11)
2086 - Toronto to/à Hamilton - Sheet/Feuille 1 - Nouvelle édition - 24-MAI-2019 - WGS84		
24-JUIL-2026		LN/D. 12-JUIL-2024
Rayer	la prise d'eau potable marquée PWI (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.8"N 079°46'08.3"W et 43°20'06.4"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-01)
Rayer	le caisson avec une profondeur de 5.8 mètres (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'06.4"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-02)
Rayer	la prise d'eau potable marquée PWI (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.8"N 079°46'08.3"W et 43°20'06.2"N 079°45'45.6"W MPO(6605713-03)
Rayer	le caisson avec une profondeur de 5.1 mètres (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'06.2"N 079°45'45.6"W MPO(6605713-04)
Porter	une prise d'eau potable marquée Water/Eau (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'19.0"N 079°46'07.7"W et 43°20'05.1"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-05)
Porter	un caisson avec une profondeur de 4.5 mètres (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'05.1"N 079°45'42.3"W MPO(6605713-06)
Porter	une prise d'eau potable (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.8"N 079°46'08.2"W et 43°20'04.9"N 079°45'43.5"W MPO(6605713-07)
Porter	un caisson avec une profondeur de 4.3 mètres (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'04.9"N 079°45'43.5"W MPO(6605713-08)

Porter	une prise d'eau potable (Voir la Carte 1, L41.1)	entre 43°20'18.8"N 079°46'08.5"W et 43°20'05.5"N 079°45'45.7"W <i>MPO(6605713-09)</i>
--------	---	---

Porter	une prise d'eau potable marquée Outfall/Émissaire (Voir la Carte 1, L41.1)	joignant 43°20'18.8"N 079°46'08.4"W 43°20'15.8"N 079°46'05.2"W et 43°20'05.2"N 079°45'46.2"W <i>MPO(6605713-10)</i>
--------	---	--

Porter	un caisson avec une profondeur de 6.3 mètres (Voir la Carte 1, Fb, Ka)	43°20'05.2"N 079°45'46.2"W <i>MPO(6605713-11)</i>
--------	---	--

2181 - Eriau Entrance to/à entrée Rondeau Harbour - Nouvelle édition - 02-MAI-2025 - NAD 1983

17-JUIL-2026 LNM/D. 27-FÉVR-2026

Rayer	le pieu et la légende Pile/Pieu (Voir la Carte 1, F22)	42°15'35.5"N 081°54'26.8"W <i>MPO(6605706-01)</i>
-------	---	--

4003 - Cape Breton to / à Cape Cod - Nouvelle édition - 21-MARS-2003 - NAD 1983

17-JUIL-2026 LNM/D. 13-FÉVR-2026

Modifier	Al WR 20M pour lire Al WR 14M vis-à-vis le feu (Voir la Carte 1, P16)	41°20'50.8"N 070°49'41.9"W <i>MPO(6312267-01)</i>
----------	--	--

Modifier	Fl 20M pour lire Fl 14M vis-à-vis le feu (Voir la Carte 1, P16)	43°45'51.3"N 069°18'20.0"W <i>MPO(6312267-02)</i>
----------	--	--

4011 - Approaches to / Approches à Bay of Fundy / Baie de Fundy - Nouvelle édition - 03-JANV-2003 - NAD 1983

03-JUIL-2026 LNM/D. 12-JUIN-2026

Porter	une obstruction de profondeur inconnue, et la légende PA Rep (2026) (Voir la Carte 1, K40, B7, I3)	42°45'51.0"N 066°21'49.8"W <i>MPO(6312216-01)</i>
--------	---	--

4012 - Yarmouth to / à Halifax - Nouvelle édition - 14-FÉVR-2003 - NAD 1983

03-JUIL-2026 LNM/D. 08-MAI-2026

Porter	une obstruction de profondeur inconnue, et la légende PA Rep (2026) (Voir la Carte 1, K40, B7, I3)	42°45'51.0"N 066°21'49.8"W <i>MPO(6312216-01)</i>
--------	---	--

4016 - Saint-Pierre to / à St. John's - Nouvelle édition - 06-JUIN-2003 - NAD 1983

31-JUIL-2026 LNM/D. 29-AOÛT-2025

Porter	un signal de brume, Horn(1)60s vis-à-vis le feu Fl 10s 102ft 22M (Voir la Carte 1, P16, R13)	46°41'25.1"N 053°24'05.7"W <i>(N2026022) LF(5) MPO(6312208-01)</i>
--------	---	---

4017 - Cape Race to / à Cape Freels - Nouvelle édition - 07-MARS-2003 - NAD 1983

31-JUIL-2026 LNM/D. 07-NOV-2025

Porter	un signal de brume, Horn(1)60s vis-à-vis le feu Fl 10s 102ft 22M (Voir la Carte 1, P16, R13)	46°41'25.1"N 053°24'05.7"W <i>(N2026022) LF(5) MPO(6312208-01)</i>
--------	---	---

4024 - Baie des Chaleurs/Chaleur Bay aux/to Îles de la Madeleine - Nouvelle édition - 06-MARS-2015 - NAD 1983

10-JUIL-2026

LNMD. 13-FÉVR-2026

Rayer la profondeur de 23,8 mètres 48°21'44.0"N 064°31'34.9"W
(Voir la Carte 1, I10)

MPO(6411401-15)

Porter une profondeur de 13,8 mètres 48°21'56.4"N 064°31'52.8"W
(Voir la Carte 1, I10)

MPO(6411401-16)

4047 - St. Pierre Bank / Banc de Saint-Pierre to / au Whale Bank / Banc de la Baleine - Nouvelle édition - 09-OCT-1998 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNMD. 12-AOÛT-2022

Porter un signal de brume, Horn(1)60s vis-à-vis le feu FI 10s 31m 22M 46°41'25.1"N 053°24'05.7"W
(Voir la Carte 1, P16, R13)

(N2026022) LF(5) MPO(6312208-01)

4203 - Halifax Harbour: Black Point to / à Point Pleasant - Nouvelle édition - 28-DÉC-2018 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNMD. 15-MAI-2026

Modifier FI Y 4s (priv) pour lire FI(5)Y 20s (priv) vis-à-vis le feu 44°31'53.0"N 063°29'43.1"W
(Voir la Carte 1, Q58, P16)

MPO(6312291-01)

4233 - Tor Bay - Carte nouvelle - 11-JANV-1991 - NAD 1983

03-JUIL-2026

LNMD. 27-FÉVR-2026

Remplacer la profondeur de 1.5 mètre par une profondeur de 0.4 mètre 45°13'06.5"N 061°22'24.3"W
(Voir la Carte 1, I10)

MPO(6312200-01)

Remplacer la profondeur de 2.4 mètres par une profondeur de 1.2 mètre 45°13'01.4"N 061°22'17.1"W
(Voir la Carte 1, I10)

MPO(6312200-02)

Porter une profondeur de 1.7 mètre 45°13'00.1"N 061°22'13.1"W
(Voir la Carte 1, I10)

MPO(6312200-03)

Porter une profondeur de 0.9 mètre 45°12'56.7"N 061°22'03.2"W
(Voir la Carte 1, I10)

MPO(6312200-04)

Porter une profondeur de 4.8 mètres 45°12'51.9"N 061°21'58.3"W
(Voir la Carte 1, I10)

MPO(6312200-05)

4237 - Approaches to / Approches de Halifax Harbour - Nouvelle édition - 28-MAI-2021 - WGS84

31-JUIL-2026

LNMD. 27-MARS-2026

Modifier FI Y 4s (priv) pour lire FI(5)Y 20s (priv) vis-à-vis le feu 44°31'53.0"N 063°29'43.1"W
(Voir la Carte 1, Q58, P16)

MPO(6312291-01)

4384 - Pearl Island to / à Cape La Have - Nouvelle édition - 10-JANV-2003 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNMD. 19-JUIN-2026

Modifier (WWW.NOTMAR.CA) pour lire (WWW.NOTMAR.GC.CA) 44°16'44.6"N 064°24'00.4"W

MPO(6312292-01)

4394 - LaHave River: West Ironbound Island to / à Riverport - Nouvelle édition - 26-JUIL-2002 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNMD. 19-JUIN-2026

Modifier (WWW.NOTMAR.CA) pour lire (WWW.NOTMAR.GC.CA)

44°16'20.1"N 064°16'50.0"W
MPO(6312292-01)

4416 - Havre de Gaspé - Nouvelle édition - 26-AVR-2024 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 18-AVR-2025

Porter une profondeur de 4,9 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'12.4"N 064°29'47.8"W
MPO(6411405-01)

Rayer la profondeur de 8,5 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'13.8"N 064°29'17.4"W
MPO(6411405-02)

Porter une profondeur de 8,2 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'13.7"N 064°29'17.2"W
MPO(6411405-03)

Rayer la profondeur de 10,7 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'20.9"N 064°29'07.8"W
MPO(6411405-04)

Porter une profondeur de 9,7 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'21.1"N 064°29'07.3"W
MPO(6411405-05)

Porter une profondeur de 11,2 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'27.6"N 064°29'11.0"W
MPO(6411405-07)

Rayer la profondeur de 8,2 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'27.9"N 064°28'57.2"W
MPO(6411405-08)

Porter une profondeur de 7,9 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'27.8"N 064°28'57.2"W
MPO(6411405-09)

Porter une profondeur de 10,7 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°49'49.9"N 064°28'11.5"W
MPO(6411405-17)

Rayer la profondeur de 12,8 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°50'16.2"N 064°28'01.8"W
MPO(6411405-28)

Rayer la profondeur de 12,5 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°50'06.8"N 064°28'02.3"W
MPO(6411405-29)

Coller l'annexe graphique

48°50'22.5"N 064°27'00.6"W

Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/4416_6411405_30_202606191241.pdf

MPO(6411405-30)

Coller l'annexe graphique

48°50'14.9"N 064°25'19.3"W

Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/4416_6411405_31_202606191242.pdf

MPO(6411405-31)

4416 - Marina de Gaspé - Nouvelle édition - 26-AVR-2024 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 18-AVR-2025

Rayer	la profondeur de 12,8 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'50.5"N 064°28'23.9"W MPO(6411405-10)
Porter	une profondeur de 11,6 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'50.5"N 064°28'24.0"W MPO(6411405-11)
Porter	une profondeur de 9,2 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'52.4"N 064°28'21.7"W MPO(6411405-12)
Rayer	la profondeur de 14,6 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'51.1"N 064°28'19.9"W MPO(6411405-13)
Porter	une profondeur de 12,3 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'51.1"N 064°28'20.0"W MPO(6411405-14)

4426 - Dalhousie Harbour - Nouvelle édition - 02-AOÛT-2002 - NAD 1983

10-JUIL-2026

LNMD. 03-JANV-2025

Rayer	la profondeur de 18 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'14.8"N 066°21'55.1"W MPO(6312220-02)
Porter	une profondeur de 17 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'14.9"N 066°21'54.5"W MPO(6312220-03)
Remplacer	la profondeur de 7 pieds par une profondeur de 2 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'16.9"N 066°21'43.7"W MPO(6312220-04)
Remplacer	la profondeur de 18 pieds par une profondeur de 17 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'15.2"N 066°21'39.5"W MPO(6312220-05)
Porter	une profondeur de 17 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'15.3"N 066°21'31.1"W MPO(6312220-06)
Rayer	la profondeur de 15 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'20.4"N 066°21'42.2"W MPO(6312220-07)
Porter	une profondeur de 5 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'20.2"N 066°21'42.6"W MPO(6312220-08)
Porter	une profondeur de 14 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'20.8"N 066°21'58.0"W MPO(6312220-09)
Rayer	la profondeur de 19 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'22.6"N 066°22'17.8"W MPO(6312220-10)

Porter	une profondeur de 16 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'22.3"N 066°22'16.7"W <i>MPO(6312220-11)</i>
Remplacer	la profondeur de 30 pieds par une profondeur de 27 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'24.1"N 066°22'26.4"W <i>MPO(6312220-12)</i>
Remplacer	la profondeur de 13 pieds par une profondeur de 11 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'21.7"N 066°22'27.9"W <i>MPO(6312220-13)</i>
Remplacer	la profondeur de 6 pieds par une profondeur de 5 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'20.1"N 066°22'30.0"W <i>MPO(6312220-14)</i>
Rayer	la profondeur de 6 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'19.9"N 066°22'33.4"W <i>MPO(6312220-15)</i>
Rayer	la profondeur de 10 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'21.0"N 066°22'33.6"W <i>MPO(6312220-16)</i>
Porter	une profondeur de 8 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'20.8"N 066°22'34.2"W <i>MPO(6312220-17)</i>
Porter	une profondeur de 4 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'19.6"N 066°22'34.0"W <i>MPO(6312220-18)</i>
Remplacer	la profondeur de 31 pieds par une profondeur de 29 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'26.1"N 066°22'33.8"W <i>MPO(6312220-19)</i>
Remplacer	la profondeur de 16 pieds par une profondeur de 14 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'20.7"N 066°22'40.1"W <i>MPO(6312220-20)</i>
Remplacer	la profondeur de 19 pieds par une profondeur de 17 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'21.1"N 066°22'42.2"W <i>MPO(6312220-21)</i>
Remplacer	la profondeur de 9 pieds par une profondeur de 8 pieds (Voir la Carte 1, I10)	48°04'20.8"N 066°22'51.9"W <i>MPO(6312220-22)</i>
4426 - Rivière Ristigouche / Restigouche River - Nouvelle édition - 02-AOÛT-2002 - NAD 1983		
10-JUIL-2026		LNM/D. 03-JANV-2025
Remplacer	la profondeur de 4 brasses, 2 pieds par une profondeur de 3 brasses (Voir la Carte 1, I10)	48°04'21.8"N 066°22'12.3"W <i>MPO(6312220-01)</i>

4485 - Cap des Rosiers à/to Chandler - Nouvelle édition - 17-JUIN-2011 - NAD 1983

10-JUIL-2026

LNMD. 13-FÉVR-2026

Porter	une profondeur de 7,7 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°20'34.9"N 064°38'46.7"W <i>MPO(6411401-07)</i>
Porter	une profondeur de 4,8 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°20'35.0"N 064°38'38.6"W <i>MPO(6411401-08)</i>
Rayer	la profondeur de 6,7 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°20'39.7"N 064°38'05.3"W <i>MPO(6411401-10)</i>
Porter	une profondeur de 5,9 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°20'38.5"N 064°38'06.0"W <i>MPO(6411401-11)</i>
Porter	une profondeur de 14,9 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°20'40.0"N 064°37'09.1"W <i>MPO(6411401-12)</i>
Rayer	la profondeur de 14,3 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°21'34.4"N 064°33'16.2"W <i>MPO(6411401-13)</i>
Porter	une profondeur de 13,8 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°21'35.0"N 064°33'17.3"W <i>MPO(6411401-14)</i>
Porter	une profondeur de 13,8 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°21'56.4"N 064°31'52.8"W <i>MPO(6411401-16)</i>

24-JUIL-2026

LNMD. 10-JUIL-2026

Porter	une profondeur de 9,7 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'21.1"N 064°29'07.3"W <i>MPO(6411405-05)</i>
Rayer	la profondeur de 11,9 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'28.3"N 064°29'14.4"W <i>MPO(6411405-06)</i>
Porter	une profondeur de 11,2 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'27.6"N 064°29'11.0"W <i>MPO(6411405-07)</i>
Porter	une profondeur de 19,7 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°50'48.0"N 064°25'20.1"W <i>MPO(6411405-15)</i>
Rayer	la profondeur de 11,3 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'49.4"N 064°28'10.1"W <i>MPO(6411405-16)</i>
Porter	une profondeur de 10,7 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°49'49.9"N 064°28'11.5"W <i>MPO(6411405-17)</i>

Porter	une profondeur de 29,5 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°48'44.7"N 064°10'52.4"W <i>MPO(6411405-32)</i>
Porter	une profondeur de 9,9 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°50'03.1"N 064°11'53.3"W <i>MPO(6411405-33)</i>
Porter	une profondeur de 10,9 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°50'23.0"N 064°11'35.1"W <i>MPO(6411405-34)</i>
Rayer	la profondeur de 11,6 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°50'48.8"N 064°11'47.8"W <i>MPO(6411405-35)</i>
Porter	une profondeur de 9,3 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°50'52.0"N 064°11'52.6"W <i>MPO(6411405-36)</i>
Rayer	la profondeur de 21,9 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°45'25.3"N 064°09'35.7"W <i>MPO(6411405-37)</i>
Porter	une profondeur de 14,6 mètres (Voir la Carte 1, I10)	48°45'26.2"N 064°09'36.8"W <i>MPO(6411405-38)</i>

4625 - Burin Peninsula to / à Saint-Pierre - Nouvelle édition - 24-JANV-2003 - NAD 1983
24-JUIL-2026

LNMD. 10-JANV-2025

Déplacer	la bouée espar de bâbord lumineuse verte FI G, marquée PK3 (Voir la Carte 1, Qc)	de 46°56'12.3"N 055°32'31.6"W à 46°56'12.5"N 055°32'35.2"W <i>LF(73.81) MPO(6312219-01)</i>
Rayer	la roche submergée de profondeur inconnue, dangereuse pour la navigation de surface, et la légende Murphy Rk PA (Voir la Carte 1, K13, B7)	46°56'14.5"N 055°32'33.4"W <i>MPO(6312219-02)</i>
Porter	une roche avec une profondeur de 0 brasse, de 2 pieds, dangereuse pour la navigation de surface, et la légende Murphy Rk (Voir la Carte 1, K14)	46°56'12.4"N 055°32'31.8"W <i>MPO(6312219-03)</i>

4644 - Bay D'Espoir and / et Hermitage Bay - Nouvelle édition - 25-JUIN-1999 - NAD 1983
24-JUIL-2026

LNMD. 16-JANV-2026

Porter	des limites de ferme marine (Voir la Carte 1, K48.1)	joignant 47°44'38.6"N 055°51'52.5"W 47°44'59.9"N 055°52'14.8"W 47°45'13.1"N 055°51'45.8"W et 47°44'50.1"N 055°51'22.4"W <i>MPO(6312290-01)</i>
--------	---	--

4653 - Bay of Islands - Nouvelle édition - 30-MAI-2003 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNLM/D. 20-FÉVR-2026

Porter un feu FI R 5s
(Voir la Carte 1, P1)

49°03'29.2"N 058°10'49.7"W

(N2026023) LF(193.83) MPO(6312209-01)

Porter une bouée espar de tribord lumineuse rouge FI R, marquée XWH2
(Voir la Carte 1, Qb)

49°05'52.2"N 058°13'36.9"W

(N2026026) LF(193.7) MPO(6312211-01)

4817 - Bay Bulls to / à St. Mary's Bay - Nouvelle édition - 23-AOÛT-2002 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNLM/D. 28-AVR-2023

Porter un signal de brume, Horn(1)60s vis-à-vis le feu FI 10s 31m 22M
(Voir la Carte 1, P16, R13)

46°41'25.1"N 053°24'05.7"W

(N2026022) LF(5) MPO(6312208-01)

4831 - Fortune Bay: Northern Portion / Partie Nord - Carte nouvelle - 26-DÉC-1986 - NAD 1983

03-JUIL-2026

LNLM/D. 22-NOV-2024

Porter une ferme marine
(Voir la Carte 1, K48.2)

47°39'52.0"N 055°23'03.0"W

MPO(6312213-01)

Porter une ferme marine
(Voir la Carte 1, K48.2)

47°34'08.0"N 055°24'04.0"W

MPO(6312213-02)

4832 - Fortune Bay: Southern Portion / Partie Sud - Carte nouvelle - 02-OCT-1987 - NAD 1983

03-JUIL-2026

LNLM/D. 19-SEPT-2025

Porter une ferme marine
(Voir la Carte 1, K48.2)

47°34'08.0"N 055°24'04.0"W

MPO(6312213-02)

4844 - Cape Pine to / à Renew's Harbour - Nouvelle édition - 08-MARS-2002 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNLM/D. 13-SEPT-2019

Porter un signal de brume, Horn(1)60s vis-à-vis le feu FI 10s31m22M
(Voir la Carte 1, P16, R13)

46°41'25.1"N 053°24'05.7"W

(N2026022) LF(5) MPO(6312208-01)

4844 - Trepassay Harbour - Nouvelle édition - 08-MARS-2002 - NAD 1983

31-JUIL-2026

LNLM/D. 13-SEPT-2019

Porter un signal de brume, Horn(1)60s vis-à-vis le feu FI 10s31m22M
(Voir la Carte 1, P16, R13)

46°41'25.1"N 053°24'05.7"W

(N2026022) LF(5) MPO(6312208-01)

4851 - Trinity Bay: Southern Portion / Partie Sud - Nouvelle édition - 30-SEPT-2016 - WGS84

31-JUIL-2026

LNLM/D. 21-MARS-2025

Déplacer la bouée espar de bâbord lumineuse verte FI G, marquée TB5
(Voir la Carte 1, Qc)

de 47°40'44.5"N 053°49'35.7"W

à 47°40'47.3"N 053°49'40.2"W

(N2026025) LF(467.28) MPO(6312210-01)

4921 - Chandler - Nouvelle édition - 02-DÉC-2016 - NAD 1983

10-JUIL-2026

LNMD. 03-AVR-2026

Porter une profondeur de 9,6 mètres
(Voir la Carte 1, I10) 48°20'34.0"N 064°39'00.4"W

MPO(6411401-05)

Porter une profondeur de 14,8 mètres
(Voir la Carte 1, I10) 48°20'28.5"N 064°39'01.4"W

MPO(6411401-06)

Porter une profondeur de 7,7 mètres
(Voir la Carte 1, I10) 48°20'34.9"N 064°38'46.7"W

MPO(6411401-07)

4921 - Quai / Wharf Chandler - Nouvelle édition - 02-DÉC-2016 - NAD 1983

10-JUIL-2026

LNMD. 03-AVR-2026

Rayer la profondeur de 12,6 mètres
(Voir la Carte 1, I10) 48°20'31.5"N 064°39'09.8"W

MPO(6411401-01)

Porter une profondeur de 12,2 mètres
(Voir la Carte 1, I10) 48°20'31.3"N 064°39'09.6"W

MPO(6411401-02)

Rayer la profondeur de 12,9 mètres
(Voir la Carte 1, I10) 48°20'29.2"N 064°39'11.5"W

MPO(6411401-03)

Porter une profondeur de 12,5 mètres
(Voir la Carte 1, I10) 48°20'29.1"N 064°39'11.7"W

MPO(6411401-04)

7750 - Cambridge Bay - Nouvelle édition - 06-MAI-2022 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 12-DÉC-2025

Rayer la partie utilisable de la ligne d'alignement (ligne continue) azimuts de 095 ½°-275 ½°
(Voir la Carte 1, M1) entre 69°03'01.8"N 105°13'19.2"W
et 69°02'32.2"N 104°59'09.6"W

LF(INL780, INL781) MPO(6605712-01)

Porter une partie utilisable de la ligne d'alignement (ligne continue) azimuts de 095 ½°-275 ½°
(Voir la Carte 1, M1) entre 69°03'01.4"N 105°13'22.4"W
et 69°02'32.0"N 104°59'09.7"W

LF(INL790, INL791) MPO(6605712-02)

Rayer la partie utilisable de la ligne d'alignement (ligne continue) azimuts de 137°-317°
(Voir la Carte 1, M1) entre 69°06'10.7"N 105°03'06.8"W
et 69°04'10.9"N 104°57'52.9"W

MPO(6605712-03)

Porter une partie utilisable de la ligne d'alignement (linge continue) azimuts de 137°-317°
(Voir la Carte 1, M1) entre 69°06'11.4"N 105°03'04.6"W
et 69°04'11.3"N 104°57'52.5"W

MPO(6605712-04)

7750 - Cambridge Bay Harbour - Nouvelle édition - 06-MAI-2022 - NAD 1983
24-JUIL-2026

LNMD. 12-DÉC-2025

Rayer la ligne d'alignement azimuts de 137°-317°

entre 69°06'10.7"N 105°03'06.8"W
et 69°05'45.2"N 105°02'00.0"W
MPO(6605712-05)

Porter une ligne d'alignement azimuts de 137°-317°

entre 69°06'11.4"N 105°03'04.6"W
et 69°05'46.6"N 105°02'00.0"W
MPO(6605712-06)

8006 - Scotian Shelf / Plate-Forme Néo-Écossaise: Browns Bank to Emerald Bank / Banc de Brown au Banc D'Émeraude - Nouvelle édition - 14-FÉVR-2003 - NAD 1983
03-JUIL-2026

LNMD. 12-JUIN-2026

Porter une obstruction de profondeur inconnue, et la légende PA Rep (2026)
(Voir la Carte 1, K40, B7, I3)

42°45'51.0"N 066°21'49.8"W

MPO(6312216-01)

8048 - Cape Harrison to / à St. Michael Bay - Nouvelle édition - 20-JUIN-2003 - NAD 1983
24-JUIL-2026

LNMD. 24-OCT-2025

Rayer le système de sub-surface d'acquisition de données océanographiques
SADO avec une profondeur connue de 409 mètres
(Voir la Carte 1, L25)

55°07'11.5"N 054°05'52.8"W

MPO(6312289-01)

Partie 3 : Corrections aux Aides radio à la navigation maritime

*729/26 Aides radio à la navigation maritime 2026 (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique)

Page 1-2

SUPPRIMER COMME SUIV :

~~1.1.3 Arrêt des services NAVTEX à Ferndale et Pass Lake~~

~~À compter du 3 juillet, les diffusions NAVTEX seront interrompues à Ferndale et Pass Lake.~~

Page 2-51

AJOUTER COMME SUIV :

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 3.7.3.8 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

418-648-7282

Poste radio Garde côtière

Télécopieur : 418-648-7244

Courriel : awn-raa@innav.gc.ca

qbcsup@innav.gc.ca

Page 3-27

MODIFIER COMME SUIV :

Tableau 3-6 – Points d'appel pour la zone STM de Prince Rupert – Nord

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description Géographique
...	...	...	...	...
24	2	Limite de zone	Une ligne allant du feu de Cape Muzon, s'étendant sur un arc vers le sud-ouest en suivant la limite des eaux territoriales jusqu'à la position 54°11'00"N 133°28'34.6"W.	Une ligne allant de la position 54°39'48"N 132°41'30"W jusqu'à la position 54°20'00"N 133°22'00"W puis jusqu'à la position 54°11'00"N 133°23'00"W le long de la limite des eaux territoriales.
25	Changement	Cape Knox	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vrai) à partir du Cape Knox jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vrai) 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 dans 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 des eaux territoriales.
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 des eaux territoriales.
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 53°15'03"N 131°48'50"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).
...	...	...	...	...

Partie 4 : Corrections aux Instructions nautiques du Canada

Les volumes suivants des **Instructions nautiques du Canada** ont récemment été mis à jour sur le [site web du Service hydrographique du Canada](#).

N°	Titre
Côte Atlantique	
ATL 102	Terre-Neuve, Côtes Est et Sud
ATL 110	Fleuve Saint-Laurent, Cap Whittle / Cap Gaspé aux Escoumins et Île d'Anticosti
ATL 112	Fleuve Saint-Laurent, Cap-Rouge à Montréal et rivière Richelieu
Centre du Canada	
CEN 300	Renseignements généraux, Grands Lacs
Côte du Pacifique	
PAC 201	Juan de Fuca Strait et Strait of Georgia

Chaque volume comprend une section intitulée « Registre des modifications » qui énumère toutes les mises à jour qui ont été incorporées pendant l'année civile en cours.

Partie 5 : Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume

Les modifications sont **surlignées** et les suppressions sont **rayées**. Pour des renseignements généraux sur les Livres des feux et spécifiques aux régions, cliquez sur les liens suivants : [côte de Terre-Neuve-et-Labrador](#), [côte de l'Atlantique](#), [Eaux intérieures](#), [côte du Pacifique](#) et [côte de l'Arctique](#).

No. ----- No. intl	Nom ----- RACON	Emplacement ----- Latitude N. Longitude W.	Caractéristiques du feu	Hauteur focale au- dessus de l'eau (m)	Portée nominale (NM)	Description ----- Hauteur de la structure au-dessus du sol (m)	Remarques ----- Signaux sonores ----- AIS
--------------------------	-----------------------	---	----------------------------	---	----------------------------	--	---

CÔTE DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

PLACENTIA BAY (LF 14.4 – 79)

73.1 H0361	St. Lawrence, feu du quai	46 55 01.3 055 23 12.2	FI R 5s	2,7	4	Mât. 2,6	À longueur d'année. Éclat 1 s; éclipse 4 s.
---------------	------------------------------	---------------------------	---------	-----	---	-------------	--

CÔTE OUEST (LF 173 – 208.06)

196.6	Lark Harbour, feu du brise-lames	Sur le quai. 49 06 04.3 058 21 48.3	FI R 4s		2	Mât.	Saisonnier. En opération 24 h. Éclat 1 s; éclipse 3 s.
-------	--	---	---------	-------	---	------	--

DÉTROIT DE BELLE ISLE (LF 211 – 234)

215.3 H0144.7	Anchor Point , feu Sud Anchor Cove.	51 13 58.8 056 47 53.9	FI W 6s	7,0	4	Mât. 2,5	Saisonnier. Éclat 1 s; éclipse 5 s.
215.4 H0144.5	Anchor Point, feu Nord	51 13 59.3 056 47 55.8	FI G 4s	7,0	4	Mât. 2,6	Saisonnier.
215.41	Anchor Point – Bouée lumineuse intérieure Sud XA2	51 13 48.7 056 48 01.1	FI R 4s	.....	.....	Rouge, espar, marquée « XA2 ».	Saisonnier.

CÔTE DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR (LF 269.99 – 317.5)

276.86	Battle Harbour – Bouée lumineuse NUB3	52 16 26.4 055 35 12.5	FI G 4s			Verte, espar, marquée « NUB3 ».	Saisonnier. En opération 24 h.
---------------	--	---	----------------	--------------	--------------	--	---

TRINITY BAY (LF 450.1 – 471.51)

463.2 H0520.5	Trinity East, feu du quai	48 22 40.9 053 20 43.0	FI R 4s		2	Mât. 2,1	Saisonnier.
------------------	------------------------------	---------------------------	---------	-------	---	-------------	--------------------

CÔTE DE L'ATLANTIQUE

NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-EST (LF 327 – 684.02)

662.5 H3473	Walsh Point – Signal de brume						Rayé du livre.
----------------	----------------------------------	--	--	--	--	--	-----------------------

DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND - EST (LF 883.2 – 940.3)

897 H1244	Pictou Island (extrémité Ouest)	Sur la pointe W. de l'île. 45 48 15.0 062 36 07.2	LI W 6s	14,0	6	Tour à claire-voie-carrée, marque de jour rectangulaire rouge et blanc. 6,9	À longueur d'année. Éclat 2 s; éclipse 4 s.
--------------	---	--	-----------------------	------	---	---	--

Avis aux navigateurs – Édition mensuelle de l'Est
Partie 5 : Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume

No. ----- No. intl	Nom ----- RACON	Emplacement ----- Latitude N. Longitude W.	Caractéristiques du feu	Hauteur focale au- dessus de l'eau (m)	Portée nominale (NM)	Description ----- Hauteur de la structure au-dessus du sol (m)	Remarques ----- Signaux sonores ----- AIS
898 H1240	Pictou Island, brise- lames Ouest	Coin SE. du brise- lames W. 45 48 09.5 062 35 08.4	Iso G 4s	4,9	4	Mât de révérence, marque de jour carrée vert, blanc et noir.	Saisonnier. Éclat 1 s; éclipse 3 s.
899 H1237	Pictou Island, Sud						Rayer du livre.
899.5 H1238	Pictou Island (East End)	Sur la pointe SE. 45 48 55.2 062 30 49.2	FI W 5s	17,7	6	Tour à claire-voie carrée, marque de jour rectangulaire rouge avec bande horizontale blanche. 9,9	À longueur d'année. Éclat 1 s; éclipse 4 s.

DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND - OUEST (LF 1085 – 1165.9)

1157	Kouchibouguac, goulet – Bouée lumineuse XY2	46 49 50.5 064 53 48.4	FI R 4s	.....	.....	Rouge, espar, marquée « XY2 ».	Saisonnier. La bouée pourrait être déplacée pour convenir aux conditions changeantes du chenal.
1157.33	Kouchibouguac – Bouée lumineuse XY4	46 49 55.3 064 54 02.1	FI R 4s	.....	.....	Rouge, charpente, marquée « XY4 ».	Saisonnier. La bouée pourrait être déplacée pour convenir aux conditions changeantes du chenal.
1158.5	Kouchibouguac, goulet – Bouée lumineuse XY9	46 49 55.4 064 54 11.5	FI G 4s	.....	.....	Verte, charpente, marquée « XY9 ».	Saisonnier. La bouée pourrait être déplacée pour convenir aux conditions changeantes du chenal.

GASPÉ - BAIE DES CHALEURS (LF 1169.1 – 1426)

1262.181	Fox Dens Gully – Bouée lumineuse TK14	47 53 08.0 064 30 25.1	FI R 4s	.....	.....	Rouge, cylindrique, marquée « TK14 ».	Saisonnier.
1325.1 H1591.41	Anse Bleue, feu						Rayer du livre.

GOLFE DU SAINT-LAURENT (LF 1477.5 – 1617)

1559.5 H1901.5	Harrington Harbour	Au bout du quai. 50 29 46.9 059 28 31.9	FI Y 6s	8,7	6	Mât de révérence. 8,0	À longueur d'année. Éclat 1 s; éclipse 5 s.
-------------------	--------------------	---	---------	-----	---	--------------------------	--

ESTUAIRE DU SAINT-LAURENT, GOLFE DU SAINT-LAURENT - RIVIÈRE DU LOUP (LF 1620 – 1772)

1763.3	Batture de l'Île Ronde – Bouée lumineuse HV6	L'Isle-Verte. 48 01 50.0 069 21 16.0	FI R 4s	.....	.....	Rouge, charpente, marquée « HV6 ».	Saisonnier.
1763.4	Anse Verte – Bouée lumineuse HV8	L'Isle-Verte. 48 01 43.2 069 21 08.5	FI R 4s	.....	.....	Rouge, charpente, marquée « HV8 ».	Saisonnier.

FLEUVE SAINT-LAURENT, RIVIÈRE DU LOUP - SOREL (LF 1823.8 – 2185.1)

1895.2 H2255	Cap Gribane – alignement antérieur, feu	Près du rivage. 47 08 27.2 070 41 08.8	F W		13,2	16 Tour à claire-voie carrée, marque de jour orange avec bande verticale noire. 8,0	À longueur d'année. En opération 24 h.
-----------------	---	--	-----	-------	------	---	---

Avis aux navigateurs – Édition mensuelle de l'Est
Partie 5 : Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume

No. ---- No. intl	Nom ----- RACON	Emplacement ----- Latitude N. Longitude W.	Caractéristiques du feu	Hauteur focale au- dessus de l'eau (m)	Portée nominale (NM)	Description ----- Hauteur de la structure au-dessus du sol (m)	Remarques ----- Signaux sonores ----- AIS
1895.3 H2255.1	Cap Gribane – alignement postérieur, feu	47 08 40.4 070 41 00.2 023°52' 445.4 m du feu antérieur.	F W	27,2	16	Tour à claire-voie carrée, marque de jour orange avec bande verticale noire. 11,0	À longueur d'année. En opération 24 h.
2083.8 H2389	Île La Poterie	Extrémité du quai de l'île. 46 21 22.7 072 30 31.1	Fl R 3s	14,2	13	Mât. 16,9	À longueur d'année. Éclat 0,5 s; éclipse 2,5 s.