



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'Ouest

Canada 

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

Also available in English:
Notices to Mariners – Monthly Western 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 D16-3F-PDF (fichier PDF, français)
ISSN 2817-0261

No de cat. D16-3E-PDF (fichier PDF, anglais)
ISSN 2817-0253

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			
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)
Date de la correction hebdomadaire de la carte	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'Ouest Centre des SCTM de Prince Rupert AVNAV séries « P » Garde côtière canadienne Sac 4444 Prince Rupert BC V8J 4K2 Téléphone : 250-627-3070 Courriel : AVNAV.SCTMPrinceRupert@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
*208/24 Côte ouest de l'archipel Haida Gwaii – Zone de protection volontaire pour le transport	1
*1105/24 Transports Canada – Lignes directrices sur la gestion des voies navigables de la côte nord de la Colombie-Britannique	3
*505/26 Zones de protection marine d'Anguniaqvia Niqiqyuam (ZPMAN), Tarium Niryutait (ZPMTN) ET– Protection du béluga et de la baleine boréale : Évitement volontaire et zones de ralentissement	4
*609/26 Service hydrographique du Canada – Carte 3488 partiellement remplacée par la nouvelle carte 3886	7
*701/26 Service hydrographique du Canada – Cartes marines	7
*702/26 Service hydrographique du Canada – Cartes électroniques de navigation.....	8
*703/26 Service hydrographique du Canada – Cartes marines électroniques matricielles (BSB V3) 9	
*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>	10
*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.....	11
*706/26 Service hydrographique du Canada – Carte 3646 partiellement remplacée par la nouvelle carte 3654	24
*714/26 Montreal Point to/à Kettle Island – Bouée non lumineuse déplacée	24
*715/26 Kettle Island to/à Martin Point – Bouée non lumineuse déplacée	24
Partie 1A : Avis temporaires et préliminaires	25
Rappel – Période de commentaires pour les avis préliminaires actifs	25
*728(P)/26 St. Roch and/et Rasmussen Basins – Balise de jour à être supprimée	26
Partie 2 : Corrections aux cartes	27
Partie 3 : Corrections aux Aides radio à la navigation maritime	31
*729/26 Aides radio à la navigation maritime 2026 (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique)	31
Partie 4 : Corrections aux Instructions nautiques du Canada	33
Partie 5 : Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume	34

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
3012	27				
3412	27				
3486	7				
3487	7				
3489	7				
3493	28				
3496	28				
3538	28				
3539	29				
3540	29				
3646	24				
3654	24				
3800	29				
3908	29				
3933	30				
3936	30				
6258	24				
6259	24				
7750	30				
7777	25				
7778	25				
7787	26				

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'Ouest 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 le site web : [Magnetic Declination Estimated Value](#). 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'Ouest 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](#).

***208/24 Côte ouest de l'archipel Haida Gwaii - Zone de protection volontaire pour le transport**

(Publication récurrente de l'avis *208/24, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest 02/2024*.)

Référence : Avis *1105/21 est annulé.

Zone de protection volontaire pour le transport maritime, rive ouest de Haida Gwaii (anciennement îles de la Reine-Charlotte)

L'emplacement éloigné de Haida Gwaii, son littoral accidenté, son riche patrimoine écologique et culturel, et les conditions météorologiques et de mer variables rendent l'île vulnérable aux risques de pollution causés par les panes et les accidents maritimes. La zone de navigation étant plus au large, le temps de réponse adéquat à une urgence sera augmenté, réduisant les risques potentiels d'incidents maritimes. Cela réduit les risques d'échouement et de déversements d'hydrocarbures.

Une zone de protection volontaire pour le transport maritime sur la rive ouest de Haida Gwaii est actuellement en vigueur. Dans la zone de protection volontaire, on demande aux bâtiments commerciaux d'une jauge brute de 500 ou plus de respecter une distance minimale de 50 milles marins de la rive ouest de Haida Gwaii, avec les exemptions suivantes :

Exemptions de la distance de 50 milles marins demandée :

- Navires de croisière, qui doivent observer une distance minimale de 12 milles marins de la rive.
- On demande aux bâtiments qui naviguent de l'Alaska à la Colombie-Britannique ou à l'État de Washington, ou vice versa, dans la zone de protection volontaire de respecter une distance d'au moins 25 milles marins de la rive.
- Aucune distance minimale n'est demandée pour les remorqueurs et les chalands (y compris les remorqueurs qui pousse et à l'épaulé) ni pour les bâtiments menant des activités de pêche commerciale.

- Les bâtiments visés par le présent bulletin ne sont pas tenus de respecter les distances minimales demandées si cela peut compromettre la sécurité de la navigation, du bâtiment, des passagers ou du fret.

Voici les coordonnées de la zone de protection volontaire pour le transport maritime :

54° 15.436' N 133° 04.788' W
54° 17.572' N 134° 02.484' W
54° 13.614' N 134° 19.427' W
54° 11.786' N 134° 30.841' W
53° 44.036' N 134° 32.677' W
53° 11.118' N 134° 16.412' W
52° 18.483' N 133° 20.917' W
51° 24.590' N 132° 04.081' W
51° 56.158' N 131° 01.830' W

On demande aux bâtiments de respecter volontairement ces distances, seulement lorsque cela ne compromet pas la sécurité de la navigation, du bâtiment, des personnes à bord et du fret.



***1105/24 Transports Canada – Lignes directrices sur la gestion des voies navigables de la côte nord de la Colombie-Britannique**

(Publication récurrente de l'avis *1105/24, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest* 11/2024.)

Référence : Avis *1004/23 est annulé.

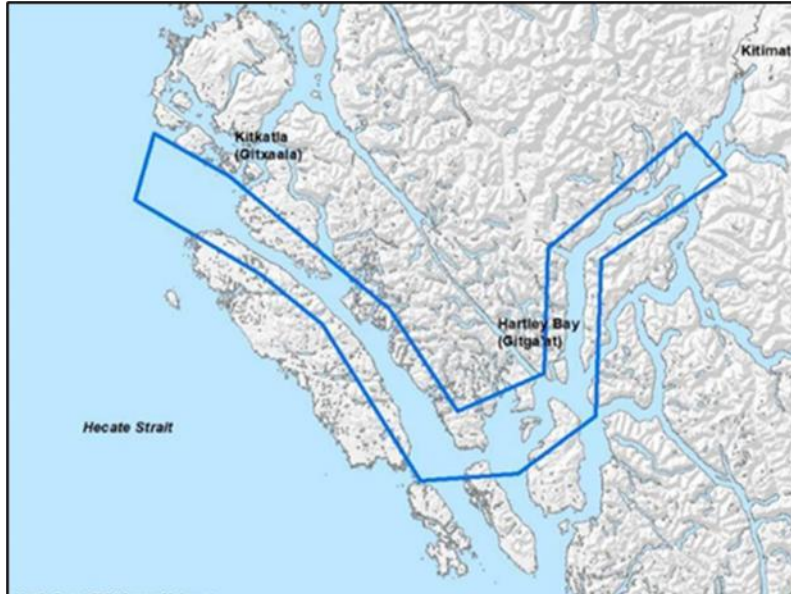
Les lignes directrices sur la gestion des voies navigables de la côte nord, qui sont non contraignantes, visent à améliorer la sécurité sur les plans d'eau en réduisant les interférences entre les activités marines des Premières Nations, comme la pêche et la récolte littorale, et la navigation commerciale entre Kitimat et l'entrée Browning. Les lignes directrices sont entrées en vigueur le 1er septembre 2022 et seront examinées périodiquement.

Les lignes directrices s'appliquent à tous les navires qui naviguent sur les voies situées entre Kitimat et l'entrée Browning. Ce secteur comprend :

- le chenal de Douglas;
- le passage Wright;
- le passage Lewis;
- le passage Otter;
- le passage de Nepean;
- le chenal Principe.

Le document complet des lignes directrices est disponible au [Colombie-Britannique – Côte Nord Lignes directrices sur la gestion des voies navigables](#).

Ces lignes directrices ne remplacent ou ne modifient d'aucune façon l'application des lois et des règlements canadiens et internationaux, y compris le Règlement sur les abordages. De plus, ces lignes directrices ne limitent d'aucune façon le capitaine ou le pilote d'un navire dans sa capacité à prendre des décisions pour protéger le navire, l'équipage ou l'environnement marin.

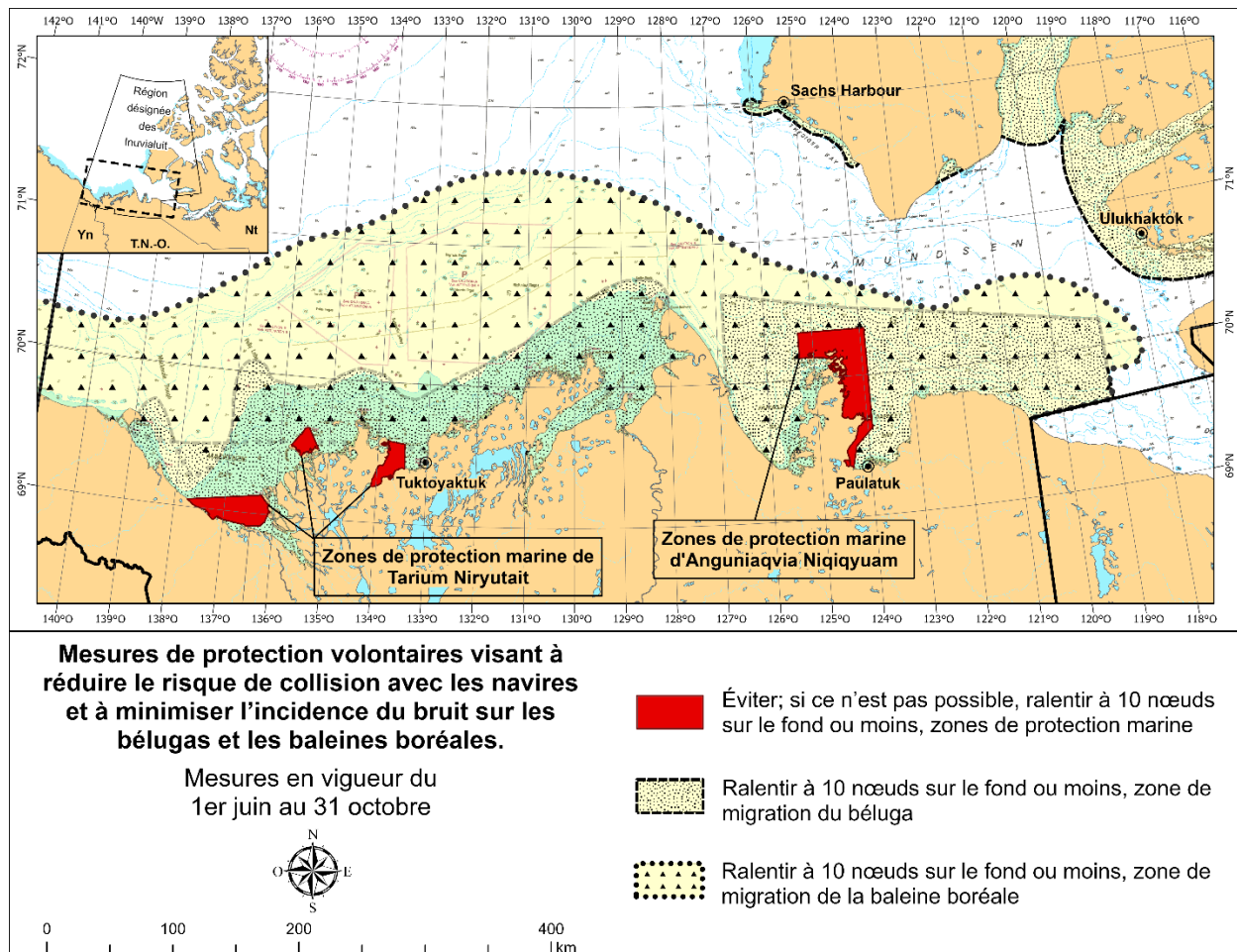


Les lignes directrices comprennent des renseignements pour :

- tous les navires qui portent sur :
 - les zones de sécurité côtière;
 - les mesures de routage;
 - les réductions de la vitesse;
 - les croisements et les passages;
 - une zone d'opération spéciale dans le passage Wright;
 - les pannes mécaniques ou électriques.
- les grands navires marchands, notamment les vraquiers, les navires de marchandises générales, les navires de vrac liquide et les navires à passagers;
- les remorqueurs et les barges;
- les navires qui naviguent dans les secteurs préoccupants des Premières Nations où une attention spéciale doit être portée afin de s'assurer que les usagers des collectivités locales peuvent utiliser le secteur et s'y déplacer en toute sécurité.

***505/26 Zones de protection marine d'Anguniaqvia Niqiqyuam (ZPMAN), Tarium Niryutait (ZPMTN) ET– Protection du béluga et de la baleine boréale : Évitement volontaire et zones de ralentissement**

(Publication récurrente de l'avis *505/26, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest* 05/2026.)



Les deux zones de protection marine (ZPM) établies dans la région de l'Arctique de l'Ouest sont situées dans la région désignée des Inuvialuit et, par conséquent, toutes les activités doivent respecter [la Convention définitive des Inuvialuit](#), (*en anglais seulement*). La protection et la préservation de la faune, de l'environnement et de la productivité biologique de l'Arctique est l'un des principes de base de la Convention définitive des Inuvialuit. C'est ce principe qui a mené la Société régionale inuvialuite et le Conseil inuvialuit de gestion du gibier à établir les ZPM dans la région de l'Arctique de l'Ouest. Les eaux qui constituent les ZPM, ainsi que les eaux avoisinantes, et les habitats marins extracôtiers de la mer de Beaufort et du Amundsen Gulf sont des habitats d'alimentation et des voies de déplacement estivaux importants (de mai à octobre) de la population de bélugas de l'Est de la mer de Beaufort et de la population de baleines boréales de Béring-Chukchi-Beaufort.

MESURES DE PROTECTION RÉGLEMENTAIRES

Toutes les espèces de baleines sont protégées en vertu du Règlement sur les mammifères marins, conformément à la *Loi sur les pêches*, qui exige que tout contact accidentel entre un véhicule ou un engin de pêche et un mammifère marin soit immédiatement signalé à la ministre. À l'intérieur des limites des ZPM, conformément à la *Loi sur les océans*, le Règlement interdit de manière générale les activités qui perturbent, endommagent, détruisent ou retirent un organisme marin vivant de ces zones. Tout accident, y compris ceux impliquant un mammifère marin qui survient dans les zones de protection marine de Tarruq Niryutait (ZPMTN) doit être signalé à la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant son occurrence. Bien que cette disposition ne s'applique pas à les zones de protection marine d'Anguniaqvia Niqiqyuam (ZPMAN), le signalement des incidents est encouragé. Pour les accidents maritimes tels que les collisions ayant lieu à l'intérieur de la ZPMAN ou à l'extérieur des ZPM, ou pour toute situation impliquant un mammifère marin mort ou en difficulté, communiquez avec le bureau de Pêches et Océans Canada à Inuvik, au 867-777-7500.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la ZPMAN et la ZPMTN, y compris les coordonnées des personnes-ressources locales et les distances minimales pour chaque espèce, consultez les avis 5 et 5A.3 dans la Partie A2 de l'[Édition annuelle des Avis aux navigateurs](#).

MESURES DE PROTECTION VOLONTAIRES

Les mesures volontaires sont en vigueur du 1^{er} juin au 31 octobre. Voir la carte ci-dessus.

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

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

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

Ces mesures volontaires sont secondaires par rapport aux droits prévus dans la [Convention définitive des Inuvialuit](#).

Coordonnées des ZPM

La ZPM de Tarium Nirvutait englobe trois secteurs de Mackenzie Bay : Okeevik, Kittigaryuit et Niaqunnaq. Les trois secteurs sont délimités par des lignes droites et des lignes suivant la laisse de basse mer qui relient les coordonnées géographiques suivantes (Mercator à traverse universelle [UTM] Système de référence géodésique nord-américain de 1983 [NAD 83]).

Sous-secteur d'Okeevik					
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)	Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	69° 38' 19"	135° 25' 09"	13	69° 28' 35"	135° 36' 40"
2	69° 38' 03"	135° 25' 11"	14	69° 28' 39"	135° 37' 58"
3	69° 37' 46"	135° 24' 52"	15	69° 30' 34"	135° 45' 54"
4	69° 29' 49"	135° 12' 49"	16	69° 35' 18"	135° 35' 42"
5	69° 30' 45"	135° 16' 56"	17	69° 36' 00"	135° 22' 10"
6	69° 29' 26"	135° 18' 53"	18	69° 34' 40"	135° 20' 09"
7	69° 29' 23"	135° 19' 06"	19	69° 34' 00"	135° 20' 09"
8	69° 28' 07"	135° 20' 25"	20	69° 34' 00"	135° 27' 39"
9	69° 27' 36"	135° 24' 25"	21	69° 36' 00"	135° 27' 39"
10	69° 25' 51"	135° 32' 27"	22	69° 27' 00"	135° 31' 11"
11	69° 26' 32"	135° 34' 54"	23	69° 27' 00"	135° 34' 45"
12	69° 28' 21"	135° 35' 24"			

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

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

La ZPM d'Anguniaqvia Niqiqyuam comporte deux zones de la mer de Beaufort, l'une dans Darnley Bay et l'autre dans Amundsen Gulf : la zone 1 et la zone 2. Elle englobe le fond marin, le sous-sol jusqu'à une profondeur de cinq mètres et la colonne d'eau, y compris les glaces. Les deux zones sont délimitées par des lignes droites et des lignes suivant la laisse de basse mer qui relient les coordonnées géographiques ci-dessous (Mercator à traverse universelle [UTM] Système de référence géodésique nord-américain de 1983 [NAD 83]).

Zone 1		
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
A	69° 21' 07,8"	Environ 124° 21' 32,0"
B	Environ 70° 12' 00,0"	124° 31' 55,2"
C	70° 08' 22,0"	Environ 124° 41' 45,0"
D	70° 09' 09,9"	Environ 124° 57' 42,0"
E	Environ 70° 09' 13,0"	125° 05' 28,6"
F	70° 09' 13,2"	125° 17' 53,0"
G	70° 20' 00,0"	125° 17' 53,0"
H	70° 20' 00,0"	123° 54' 17,5"
I	69° 37' 20,6"	123° 54' 17,5"
J	69° 30' 00,0"	124° 15' 34,7"

Zone 2		
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
K	70° 04' 15,8"	Environ 124° 41' 51,0"
L	70° 04' 48,6"	Environ 124° 41' 54,0"
M	70° 02' 12,9"	Environ 124° 35' 23,0"
N	70° 02' 12,9"	Environ 124° 35' 29,0"

***609/26 Service hydrographique du Canada – Carte 3488 partiellement remplacée par la nouvelle carte 3886**

(Publication récurrente de l'avis *609/26, initialement publié dans la publication des *Avis aux navigateurs - Édition mensuelle de l'Ouest 06/2026*.)

La carte 3488, Fraser River/Fleuve Fraser, Pattullo Bridge to/à Crescent Island, a été partiellement remplacée par la nouvelle carte 3486. Le panel A-B a été annulé. Les autres panels seront annulés ultérieurement.

***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 SUIT :

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 SUIT 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 :

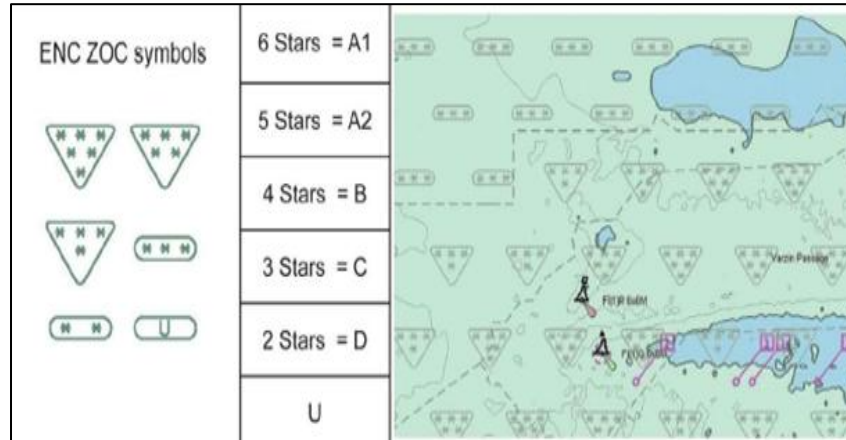
6 étoiles = A1 (dans un triangle)

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**			
	Recueil sur la navigation polaire			Dates hors zone sur la ligne 14 du calendrier
	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 :

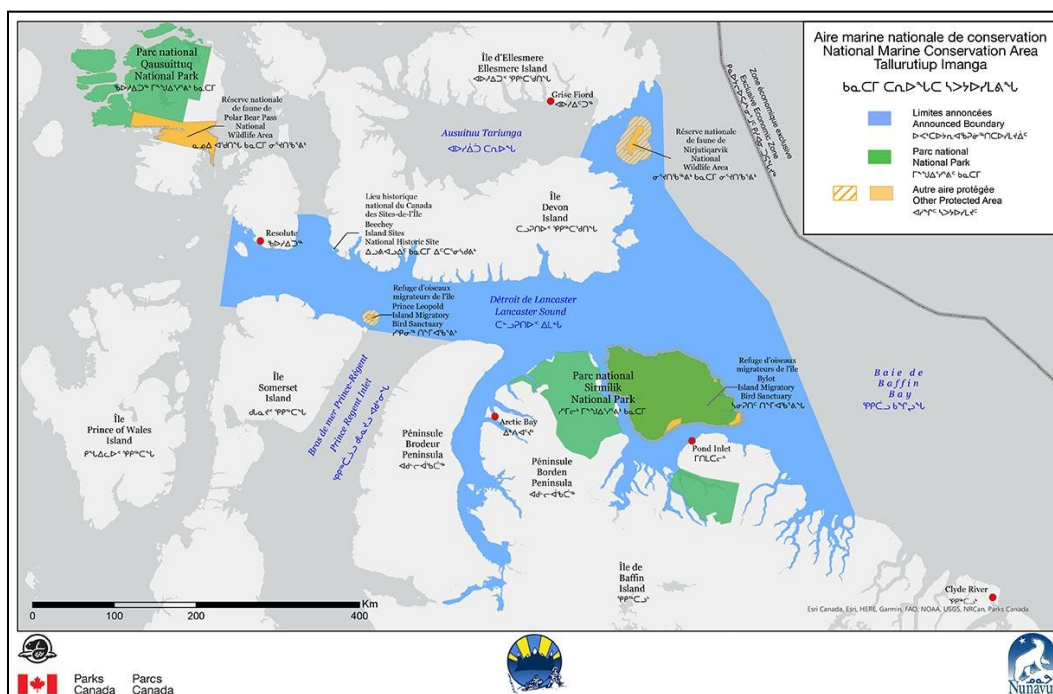
- Information actuelle sur les systèmes de routage pertinents du bâtiment, les recommandations de vitesse et les services du trafic maritime concernant les zones connues de densité de mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière.
- Aires protégées nationales le long de la route.
 - 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 migrants.
- 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

***706/26 Service hydrographique du Canada – Carte 3646 partiellement remplacée par la nouvelle carte 3654**

La carte 3646, Plans - Barkley Sound, a été partiellement remplacée par la nouvelle carte 3654. Le plan Bamfield Inlet est désormais annulé.

***714/26 Montreal Point to/à Kettle Island – Bouée non lumineuse déplacée**

Carte de référence : 6258

La bouée non lumineuse suivante a été déplacée aux coordonnées suivantes :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Nelson River – Bouée P82	9732	53° 43' 39.9"N 097° 51' 57.6"W

(P2026-028)

***715/26 Kettle Island to/à Martin Point – Bouée non lumineuse déplacée**

Carte de référence : 6259

La bouée non lumineuse suivante a été déplacée aux coordonnées suivantes :

Nom de l'aide	No. LF	Position
Playgreen Lake – Bouée P36	9705	53° 50' 03.2"N 097° 59' 29.6"W

(P2026-030)

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 du Pacifique

Avis temporaires

Aucun avis applicable pour cette édition.

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

3012 - Queen Charlotte Sound to / à Dixon Entrance - Carte nouvelle - 10-AVR-2026 - WGS84

24-JUIL-2026

Modifier la deuxième phrase de la note française sous 'OBJECTIF DE LA CARTE' de 'La plupart des détails du détroit de Juan de Fuca et des eaux situées entre l'île de Vancouver et la partie continentale de la Colombie-Britannique ont été omis afin d'améliorer la lisibilité de la carte.' pour qu'elle lise : 'La plupart des détails concernant les zones côtières de la Colombie-Britannique continentale et de Haida Gwaii ont été omis afin d'améliorer la lisibilité de la carte.'

à l'extérieur du cadre ouest à
53°10'12"

MPO(6205439-01)

Déplacer la bouée charpente de tribord à cloche lumineuse rouge FI R, marquée C26
(Voir la Carte 1, Qb)

de 54°13'43.1"N 131°38'36.4"W
à 54°13'25.3"N 131°38'42.3"W

(P2026018) LF(791) MPO(6205447-01)

3412 - Victoria Harbour - Nouvelle édition - 22-NOV-2013 - WGS84

03-JUIL-2026

LN/D. 20-MARS-2026

Rayer la profondeur de 2.7 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°24'23.4"N 123°23'16.1"W

MPO(6205436-01)

Porter une profondeur de 2.0 mètres
(Voir la Carte 1, I10)

48°24'23.5"N 123°23'16.4"W

MPO(6205436-02)

Coller l'annexe graphique
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3412_6205440_1_202606041234.pdf

48°25'30.0"N 123°23'30.0"W

MPO(6205440-01)

Coller l'annexe graphique
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3412_6205440_2_202606041236.pdf

48°25'00.0"N 123°23'30.0"W

MPO(6205440-02)

Coller l'annexe graphique
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3412_6205440_3_202606041237.pdf

48°25'30.0"N 123°23'00.0"W

MPO(6205440-03)

Coller l'annexe graphique
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3412_6205440_4_202606041239.pdf

48°25'30.0"N 123°22'30.0"W

MPO(6205440-04)

Porter un feu FI Y, marquée Priv
(Voir la Carte 1, P1)

48°24'57.8"N 123°23'32.3"W

MPO(6205445-01)

3493 - Vancouver Harbour Western Portion/Partie Ouest - Nouvelle édition - 15-NOV-2019 - WGS84

10-JUIL-2026

LNMD. 03-AVR-2026

Modifier	l'épave avec une profondeur connue de 4 mètres pour lire 4.5 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'55.5"N 123°09'17.0"W MPO(6205458-01)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 7.1 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'57.8"N 123°09'38.0"W MPO(6205458-04)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 3.6 mètres	49°16'50.4"N 123°09'02.0"W MPO(6205458-05)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 4.1 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'54.0"N 123°08'58.8"W MPO(6205458-06)
Modifier	l'épave avec une profondeur connue de 2.9 mètres pour lire 3.3 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'37.7"N 123°09'36.5"W MPO(6205458-07)

3496 - Approaches to/Approches à Vancouver Harbour - Carte nouvelle - 29-MARS-2019 - WGS84

10-JUIL-2026

LNMD. 03-AVR-2026

Modifier	l'épave avec une profondeur connue de 4 mètres pour lire 4.5 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'55.5"N 123°09'17.0"W MPO(6205458-01)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 3.4 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'30.1"N 123°11'21.6"W MPO(6205458-02)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 13 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°17'10.7"N 123°10'41.9"W MPO(6205458-03)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 7.1 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'57.8"N 123°09'38.0"W MPO(6205458-04)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 3.6 mètres	49°16'50.4"N 123°09'02.0"W MPO(6205458-05)
Porter	une épave Wk avec une profondeur connue de 4.1 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'54.0"N 123°08'58.8"W MPO(6205458-06)
Modifier	l'épave avec une profondeur connue de 2.9 mètres pour lire 3.3 mètres (Voir la Carte 1, K26)	49°16'37.7"N 123°09'36.5"W MPO(6205458-07)

3538 - Desolation Sound and/et Sutil Channel - Nouvelle édition - 30-DÉC-2005 - NAD 1983

10-JUIL-2026

LNMD. 15-MAI-2026

Coller	l'annexe graphique Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3538_6205449_3_202606111339.pdf (P2026020) LF(511.1) MPO(6205449-03)	50°00'48.0"N 125°12'18.0"W
--------	--	----------------------------

3539 - Discovery Passage - Nouvelle édition - 30-MARS-2007 - NAD 1983

10-JUIL-2026

LNMD. 24-OCT-2025

Coller l'annexe graphique 50°01'18.0"N 125°12'24.0"W
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3539_6205449_4_202606111340.pdf
(P2026020) LF(511.1) MPO(6205449-04)

Rayer le duc d'albe 50°14'51.4"N 125°18'58.8"W
(Voir la Carte 1, F20)
MPO(6205451-01)

Porter une épave Wk avec une profondeur connue de 12.2 mètres 50°14'51.3"N 125°18'54.1"W
(Voir la Carte 1, K26)
MPO(6205451-02)

3540 - Approaches to/Approches à Campbell River - Nouvelle édition - 09-SEPT-2022 - WGS84

10-JUIL-2026

LNMD. 24-OCT-2025

Coller l'annexe graphique 50°01'00.0"N 125°13'00.0"W
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3540_6205449_1_202606111336.pdf
(P2026020) LF(511.1) MPO(6205449-01)

Coller l'annexe graphique 50°00'18.0"N 125°12'00.0"W
Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3540_6205449_2_202606111337.pdf
(P2026020) LF(511.1) MPO(6205449-02)

3800 - Dixon Entrance - Carte nouvelle - 06-MAI-2011 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 06-MARS-2026

Déplacer la bouée charpente de tribord à cloche lumineuse rouge FI R, marquée de 54°13'43.1"N 131°38'36.4"W
C26 à 54°13'25.3"N 131°38'42.3"W
(Voir la Carte 1, Qb)
(P2026018) LF(791) MPO(6205447-01)

3908 - Kitimat - Carte nouvelle - 15-MARS-2013 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 07-NOV-2025

Porter une bouée charpente d'avertissement privée lumineuse jaune FI Y 53°59'46.1"N 128°40'56.5"W
(Voir la Carte 1, Qi)
MPO(6205460-01)

Porter une bouée charpente d'avertissement privée lumineuse jaune FI Y 53°59'41.6"N 128°40'55.9"W
(Voir la Carte 1, Qi)
MPO(6205460-02)

Porter une bouée charpente d'avertissement privée lumineuse jaune FI Y 53°59'35.8"N 128°40'54.8"W
(Voir la Carte 1, Qi)
MPO(6205460-03)

Porter Constr (2026) 53°59'42.2"N 128°40'50.2"W
MPO(6205460-04)

3908 - Kitimat Harbour - Carte nouvelle - 15-MARS-2013 - NAD 1983

24-JUIL-2026

LNMD. 07-NOV-2025

Porter Constr (2026) 53°59'42.2"N 128°40'50.2"W
MPO(6205460-04)

3933 - Portland Canal and/et Observatory Inlet - Nouvelle édition - 20-JANV-1989 - NAD 1927

10-JUIL-2026

LNMD. 24-OCT-2025

Porter Constr (2026)

55°01'44.7"N 130°10'31.9"W
MPO(6205452-01)

3936 - Burke Channel (Continuation A) - Nouvelle édition - 21-MARS-2014 - WGS84

17-JUIL-2026

LNMD. 15-MAI-2026

Coller l'annexe graphique

52°00'00.0"N 127°40'00.0"W

Télécharger l'annexe graphique - https://www.notmar.gc.ca/chsftp/patches/3936_6205446_1_202606181433.pdf

MPO(6205446-01)

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 (ligne 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)

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 DU PACIFIQUE

FLEUVE FRASER - SOUTH ARM (LF 310 – 371)

366.3 Annieville Channel,
G5413.42 mur en pieux Nord

Rayer du livre.

CHENAUX INTÉRIEURS NORD (LF 587 – 718.5)

705	Parizeau Point	Sur un dauphin.	FI	W	6s	4,8	8	Sur un dauphin à 3 pieux.	À longueur d'année.
G5796		54 17 13.2 130 22 10.7							Éclat 0,5 s; éclipse 5,5 s.

HAIDA GWAI (LF 768.6 – 812)

795.4	Mackie Rock	Masset Inlet. 53 41 39.6 132 19 21.4	FI(3)	W	12s	7,2	6	Tour à claire-voie carrée, marque de jour rectangulaire blanche.	À longueur d'année. Éclat 0,5 s; éclipse 2 s; éclat 0,5 s; éclipse 2 s; éclat 0,5 s; éclipse 6,5 s. Réflecteur radar.
797.1	Wathus Island	Extrémité N. de l'île. 53 41 26.0 132 28 46.5	FI	W	6s	6,9	6	Tour à claire-voie carrée, marque de jour rectangulaire blanche.	À longueur d'année. Éclat 0,5 s; éclipse 5,5 s. Réflecteur radar.