



# **PUBLICATION DES AVIS AUX NAVIGATEURS ÉDITION DE L'EST**



Publiée mensuellement par la  
**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

## **SOMMAIRE**

	Page
Partie 1 Renseignements généraux et sur la sécurité.....	1 à 11
Partie 2 Corrections aux cartes .....	12 à 27
Partie 3 Corrections aux Aides radio à la navigation maritime.....	28
Partie 4 Corrections aux Instructions et aux Guides nautiques.....	29 à 44
Partie 5 Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume .....	45 à 51

Direction générale des programmes maritimes  
Aides à la navigation

## NOTES EXPLICATIVES

**Les positions géographiques** correspondent directement aux graduations de la carte 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 la titre de la carte.

**Les élévations** sont rapportées au niveau de la Haute Mer Supérieure Grandes Marées, 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 temporaires & préliminaires** sont identifiés par un (T) ou un (P) avant la modification à la carte. Prière de noter que les cartes marines ne sont pas corrigées à la main par le Service Hydrographique du Canada pour ce qui est des Avis temporaires et préliminaires. Il est recommandé, que les navigateurs cartographient ces modifications en utilisant un crayon. La liste des cartes touchées par des Avis temporaires et préliminaires est révisée et promulguée tous les trois mois dans la partie 1 de l'Édition mensuelle.

**Veillez prendre note qu'en plus des modifications temporaires et préliminaires annoncées dans les Avis (T) et (P), il y a de nombreux changements permanents apportés aux aides à la navigation qui ont été annoncés dans des Avis aux navigateurs préliminaires en attendant que les cartes soient mises à jour pour une nouvelle édition.**

**Rapport d'informations maritimes et formule de suggestion** - Les navigateurs sont priés d'aviser l'administration en cause de la découverte de danger ou apparence de danger à la navigation, des changements observés dans les aides à la navigation, ou des corrections à apporter aux publications. Ces communications peuvent être faites en utilisant le formulaire *Rapport d'informations maritimes et formule de suggestion* inséré à la dernière page de chacune des éditions mensuelles des *Avis aux navigateurs*.

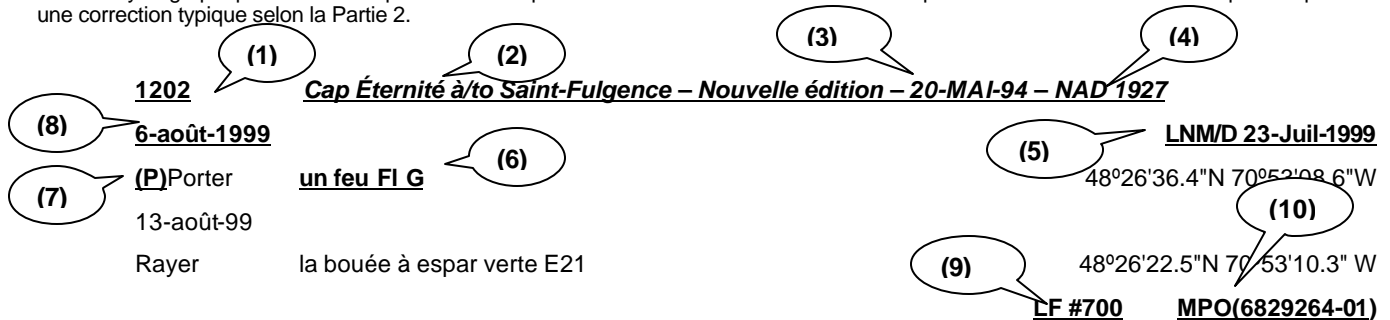
**Édition mensuelle des Avis aux navigateurs** - Les *Avis aux navigateurs*, publiés chaque mois, sont gratuits. Les navigateurs et navigatrices peuvent choisir entre les éditions *régionales* des *Avis aux navigateurs*. Les demandes d'inscription ou de retrait de la liste des destinataires doivent être faites en utilisant le formulaire inséré à la page *xiii* de chacune des éditions mensuelles des *Avis aux navigateurs*. Les changements d'adresse et/ou de nombre d'exemplaires doivent également être faits au moyen de ce formulaire.

**Cartes marines et publications canadiennes** - Veuillez consulter l'Avis N° 14 de l'Édition annuelle des *Avis aux navigateurs* pour ce qui a trait aux cartes marines et publications canadiennes. La source d'approvisionnement ainsi que les prix en vigueur au moment de l'impression y sont mentionnés. Cette liste est mise à jour périodiquement au moyen de l'édition mensuelle des *Avis aux navigateurs*.

**NOTA: This publication is also available in English.**

## CORRECTIONS APPORTÉES AUX CARTES - PARTIE 2

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, Symboles, abréviations et autres 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.



1 - Numéro de la carte

2 - Titre de la carte

3 - Date de la dernière nouvelle édition de la carte

4 - Système de référence géodésique

5 - Dernière correction

6 - Modification de la carte

7 - Type d'avis

8 - Date de la correction hebdomadaire de la carte

9 - Numéro du Livre des feux

10 - Numéro de référence

La dernière correction est identifiée par LNM/D ou (L)dernier (N)Avis aux (M)navigateurs / Date. On exprime ce numéro soit dans l'ancien format des Avis (ex.: 594/99) ou dans le format jour-mois-année qui est la date reconnue comme la date de correction hebdomadaire de la carte présentée dans le diagramme ci-dessus sous l'item (8)

## **MISE EN GARDE**

### **AVIS À LA NAVIGATION (RADIODIFFUSÉS ET ÉCRITS)**

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

Ces changements sont transmis au public par la Garde côtière canadienne sous la forme d'Avis à la navigation radiodiffusés et écrits qui sont, à leur tour, suivis d'Avis aux navigateurs pour correction directe sur les cartes ou réimpressions/nouvelles éditions de cartes marines.

La publication des Avis aux navigateurs ainsi que la mise à jour des cartes marines sont retardées en raison du grand nombre de ces modifications.

Les navigateurs sont priés de conserver tous les Avis à la navigation écrits pertinents jusqu'à ce qu'ils soient remplacés 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).

La liste des Avis à la navigation en vigueur est publiée sur une base hebdomadaire et est disponible aux bureaux locaux de la Garde côtière canadienne.

La Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada analysent conjointement l'impact de ces changements et préparent un plan d'action pour l'émission de cartes marines révisées.

Pour plus d'information, communiquer avec votre représentant local de la Garde côtière canadienne.

#### **Terre-Neuve**

Centre SCTM - St. John's  
Téléphone: (709) 772-2083  
Facs: (709) 772-5369

#### **Maritimes**

Centre Régional des Opérations des Maritimes  
Sans frais dans la région des Maritimes 1-800-565-1633  
Téléphone: (902) 426-6030  
Facs: (902) 426-6334  
[www.mar.dfo-mpo.gc.ca/f/homepg.htm](http://www.mar.dfo-mpo.gc.ca/f/homepg.htm)  
Courrier électronique: [ROCWeb@mar.dfo-mpo.gc.ca](mailto:ROCWeb@mar.dfo-mpo.gc.ca)

#### **Centre & Arctique**

Centre SCTM - Sarnia  
Sans frais en Ontario 1-800-265-0237  
Téléphone: (519) 337-6360  
Facs: (519) 337-2498

#### **Région du Québec**

Centre Opérationnel Régional GC\SO\COR  
Agent d'information opérationnelle  
Téléphone: (418) 648-5410  
Facs: (418) 648-7244  
Courrier électronique: [OPSAVIS@dfo-mpo.gc.ca](mailto:OPSAVIS@dfo-mpo.gc.ca)

#### **Pacifique**

Centre régional d'information maritime - Pacifique  
Téléphone: (604) 666-6011  
Facs: (604) 666-8453  
Courrier électronique: [RMIC-Pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca](mailto:RMIC-Pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca)  
Information - Avis à la navigation  
[www.pacific.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/index\\_f.htm](http://www.pacific.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/index_f.htm)

## **SERVICE ENTIÈREMENT OPÉRATIONNEL (SEO) DU DGPS**

La Garde côtière canadienne donne avis que le service entièrement opérationnel (SEO) du DGPS est disponible pour le positionnement et la navigation.

Le SEO signifie que le service assurera une diffusion DGPS à l'aide d'un message de type 9 RTCM pour les corrections de pseudoportée à une vitesse de diffusion des données de 200 baud. Il faut consulter les Aides radio à la navigation maritime pour connaître la couverture annoncée approximative de chaque station différentielle.

Les usagers sont également prévenus que les corrections différentielles sont fondées sur la position du système NAD 83 de l'antenne de la station de référence et les positions obtenues à l'aide du DGPS doivent faire référence à ce système de coordonnées seulement. Les récepteurs doivent être réglés au système WGS 84 pour être en mesure d'obtenir une précision de positionnement optimale.

<b>Tableau des stations de référence du DGPS au Canada</b>						
<b>Nom de la station</b>	<b>Nos d'ident. des stations de référence</b>	<b>DGPS Ident. station</b>	<b>Position géogr.</b>		<b>Fréquence [kHz]</b>	<b>Bit/s</b>
			<b>Latitude</b>	<b>Longitude</b>		
Cape Race, T.-N.	338, 339	940	46 46 N	53 11 W	315	200
Cape Ray, T.-N.	340,341	942	47 38 N	59 14 W	288	200
Cape Norman, T.-N.	342,343	944	51 30 N	55 49 W	310	200
Rigolet, T.-N.	344,345	946	54 11 N	58 27 W	299	200
Île Partridge, N.-B.	326,327	939	45 14 N	66 03 W	295	200
Pointe Escuminac, N.-B.	332, 333	936	47 04 N	64 48 W	319	200
Fox Island, N.-É.	336,337	934	45 20 N	61 05 W	307	200
Western Head, N.-É.	334,335	935	43 59 N	64 40 W	312	200
Hartlen Point, N.-É.	330,331	937	44 36 N	63 27 W	298	200
Saint-Jean-sur-Richelieu, Qc	312,313	929	45 19 N	73 19 W	296	200
Lauzon, Qc	316,317	927	46 49 N	71 10 W	309	200
Rivière-du-Loup, Qc	318,319	926	47 46 N	69 36 W	300	200
Moisie, Qc	320,321	925	50 12 N	66 07 W	313	200
Warton, Ont.	310,311	918	44 45 N	81 07 W	286	200
Cardinal, Ont.	308,309	919	44 47 N	75 25 W	306	200
Alert Bay, C.-B.	300,301	909	50 35 N	126 55 W	309	200
Amphitrite Pt., C.-B.	302,303	908	48 55 N	125 33 W	315	200
Richmond, C.-B.	304,305	907	49 11 N	123 07 W	320	200
Sandspit, C.-B.	306,307	906	53 14 N	131 49 W	300	200

### **RÉCEPTEUR DGPS - MISE EN GARDE**

Le message diffusé par les stations du système de positionnement global différentiel de la Garde côtière canadienne comprend de l'information sur l'intégrité du système visant à avertir le récepteur DGPS d'un utilisateur d'une condition de défaillance ou encore du fait qu'un seuil de tolérance a été dépassé à une station DGPS. Pendant les essais, on a constaté que certains récepteurs d'utilisateurs ne traitaient pas convenablement l'information sur l'intégrité du système. Ce traitement déficient par l'équipement de l'utilisateur peut engendrer des positions incorrectes.

Veuillez communiquer avec le fabricant ou le fournisseur de votre récepteur DGPS afin de vous assurer que votre récepteur permet de traiter convenablement l'information sur l'intégrité de la station de référence DGPS.

### **ALERTE À L'INTENTION DES UTILISATEURS DU DGPS**

En mars 1997, la Garde côtière canadienne a reçu des rapports à l'effet que certains récepteurs DGPS ignoraient apparemment la mise en garde diffusée signalant l'interruption immédiate de la correction des signaux émis par un satellite particulier. Les rapports indiquent que l'équipement de certains utilisateurs ne reconnaît pas convenablement cet indicateur de "ne pas utiliser" la correction et par conséquent la traite à tort comme une correction. Il peut en résulter des erreurs sur la position pouvant atteindre 15 kilomètres lorsque le récepteur est utilisé en mode DGPS. Les utilisateurs du DGPS sont avisés du fait qu'ils devraient immédiatement communiquer avec le fabricant de leur équipement afin de déterminer si une mise à niveau de leur récepteur est nécessaire.

## **DGPS station anomaly report / Rapport d'anomalie des stations DGPS**

With the purpose of constantly evaluating the quality of the DGPS service offered, the Canadian Coast Guard is providing the mariner with the following anomaly report. This report will allow us to get well-supported information concerning the anomaly and thus, will facilitate the identification of the origin of the problem. Please fill accordingly each section of this report and forward it by the suggested ways. You will find a legend at the end of this document.

Avec le souci d'évaluer constamment la qualité du service DGPS offert, la Garde côtière met à la disposition du navigateur le présent rapport d'anomalie. Ce rapport servira à bien documenter l'anomalie et, de ce fait, facilitera l'identification ou la recherche de la source du problème. Nous vous prions de bien remplir chaque section de ce rapport et de l'acheminer de la façon suggérée. Vous trouverez une légende à la fin de ce document.

### **User informations / Renseignements sur l'utilisateur**

Vessel name / Nom du navire: \_\_\_\_\_ Destination: \_\_\_\_\_  
Vessel position at the beginning of the anomaly /  
Position du navire au début de l'anomalie : \_\_\_\_\_  
Vessel position at the end of the anomaly /  
Position du navire à la fin de l'anomalie : \_\_\_\_\_

### **Anomaly report / Rapport d'anomalie**

Date and time of the anomaly / Date et heure de l'anomalie: \_\_\_\_\_ Duration / Durée: \_\_\_\_\_  
Number of satellites tracked on GPS receiver / Nombre de satellites reçu par le récepteur: \_\_\_\_\_  
DGPS site using / Station DGPS utilisée: Freq.: \_\_\_\_\_ kHz SS: \_\_\_\_\_ dB SNR: \_\_\_\_\_ dB  
DOP Geometry / Géométrie DOP : \_\_\_\_\_  
User receiver operates correctly with other DGPS sites? /  
Votre équipement DGPS fonctionne-t-il normalement à l'utilisation d'autres stations DGPS?: Yes/ Oui \_\_\_ No / Non \_\_\_  
Comments / Commentaires: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Point of contact / Personne-ressource: Name / Nom: \_\_\_\_\_  
Phone / Téléphone : \_\_\_\_\_

### **Weather conditions / Conditions météo**

Winds / Vents : Direction: \_\_\_\_\_ Speed / Vitesse: \_\_\_\_\_ KTS  
Temp. °C: \_\_\_\_\_ VIS: \_\_\_\_\_ N.M.  
Sea State / État de la mer : \_\_\_\_\_  
Bearing and range to electrical storm /  
Direction et distance de l'orage : \_\_\_\_\_  
Time of the storm / Heure de l'orage: \_\_\_\_\_ UTC

**Essential informations on user equipment to fill / Renseignements indispensables sur l'équipement à remplir:**

### **User equipment informations / Renseignements sur l'équipement**

GPS receiver / Récepteur GPS: Make / Fabricant: \_\_\_\_\_ Model: \_\_\_\_\_  
DGPS beacon receiver / Démodulateur DGPS: Make / Fabricant : \_\_\_\_\_ Model: \_\_\_\_\_  
Gyro interface with GPS / Gyro intégré avec le GPS? Yes / Oui : \_\_\_\_\_ No / Non : \_\_\_\_\_  
DGPS interfaced with an ECDIS / DGPS intégré dans un SVCEI? Yes / Oui: \_\_\_\_\_ No / Non : \_\_\_\_\_  
If yes, please fill below / Si oui, S.V.P. compléter ci-dessous:  
ECDIS / SVCEI: Make / Fabricant: \_\_\_\_\_ Model: \_\_\_\_\_  
Radar image interfaced / Image radar intégrée?: Yes / Oui: \_\_\_\_\_ No / Non: \_\_\_\_\_  
Gyro interfaced with ECDIS / Gyro intégré avec SVCEI? Yes / Oui: \_\_\_\_\_ No / Non: \_\_\_\_\_  
Permanent installation or in evaluation / Installation permanente ou en évaluation : \_\_\_\_\_

**This report can be sent the following ways / Ce rapport peut être acheminé selon les façons suivantes:**

- 1) Fax / Par télécopieur : (613) 998-8428  
Attention: Aids to Navigation / Aides à la navigation
- 2) Mail / Par la poste: Director, Navigation Systems Branch  
Department of Fisheries and Oceans  
200 Kent Street, Station 5130  
Ottawa, ON  
K1A 0E6  
  
Directeur, Direction des systèmes à la navigation maritimes  
Ministère des Pêches et Océans  
200, rue Kent, Station 5130  
Ottawa, ON  
K1A 0E6

**Canada**

**Legend/Légende**

- Position :** Position can be provided by latitude, longitude, bearing and distance, location of a buoy, etc.  
La position peut être donnée en latitude, longitude, relèvement et distance, emplacement de bouée, etc.
- KTS :** Wind speed in knots / Vitesse du vent en noeuds.
- N.M. :** Visibility in Nautical Miles / Visibilité en milles nautiques.
- Freq. kHz :** Frequency in kilohertz / Fréquence en kilohertz.
- SS :** Signal strength in decibel / Force de signal en décibel.
- SNR :** Signal to noise ratio in decibel / Rapport signal-bruit en décibel.
- DOP (dilution of precision) :** Measure of the geometrical «strength» of the GPS satellite configuration. The DOP is measured on a scale of 1 to 10 / Mesure de la «force» géométrique de la configuration satellite. Le DOP est mesuré sur une échelle de 1 à 10.
- SVCEI / ECDIS :** Electronic Chart Display and Information System / Système de Visualisation de Cartes.  
Electroniques et d'Information.

## ÉDITION MENSUELLE DES AVIS AUX NAVIGATEURS

### RENOUVELLEMENT / CHANGEMENTS À LA LISTE DES DESTINATAIRES

Chef, Avis aux navigateurs  
Aides à la navigation  
Direction générale des programmes maritimes  
Garde côtière canadienne  
Ministère des Pêches et Océans  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6

Téléphone (613) 990-3037  
Facsimilé (613) 998-8428  
Internet: <http://www.notmar.gc.ca>

**Je désire continuer de recevoir la version papier**

☐

Prière d'indiquer l'édition que vous désirez recevoir.

**ÉDITION DE L'EST** (Inclus les zones de l'Arctique, de Terre-Neuve, des Maritimes, du Golfe et Fleuve Saint-Laurent et du Centre) \_\_\_\_\_

**ÉDITION DE L'OUEST** (Inclus les zones de l'Arctique et du Pacifique) \_\_\_\_\_

**AJOUTER** \_\_\_\_\_ **MODIFIER** \_\_\_\_\_ **RETIRER** \_\_\_\_\_ **QUANTITÉ** \_\_\_\_\_

ANCIENNE ADRESSE	
NOM	
ADRESSE	APP.
VILLE	CODE POSTAL
PROVINCE	PAYS
NOUVELLE ADRESSE	
NOM	
ADRESSE	APP.
VILLE	CODE POSTAL
PROVINCE	PAYS

**N<sup>o</sup> d'identification au-dessus de l'adresse sur l'étiquette**  
**ou**

**Joindre l'étiquette d'adresse à ce formulaire**

# INDEX

<b>PUBLICATION DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE – MODIFICATIONS À LA PUBLICATION DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME (ATLANTIQUE, ST-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG ET L'ARCTIQUE DE L'EST) - 2004.</b>	<b>28</b>
<b>SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS AU SUJET DES ANNEXES GRAPHIQUES DES CARTES MARINES SHC.</b>	<b>1</b>
<b>SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LA CARTE 5179 ACHETÉE AVANT LA DATE DE CORRECTION DU 27 AOÛT 2004.</b>	<b>2</b>
<b>SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LES CARTES IMPRIMÉES SUR DEMANDE (ISD) DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA.</b>	<b>1</b>
<b>SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CORRECTIONS CUMULATIVES AUX CARTES.</b>	<b>2</b>
<b>SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - DATES DE L'ÉDITION COURANTE DES CARTES.</b>	<b>2</b>
<b>SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - RÉVISION DES NORMES DE SERVICES/QUESTIONNAIRE.</b>	<b>1</b>
<b>*1032 BAIE DE FUNDY - AIDES ENLEVÉES.</b>	<b>10</b>
<b>*1031 BAIE DE FUNDY - BAIE ST.MARYS - ANSE EAST SANDY - BOUÉE ENLEVÉE.</b>	<b>10</b>
<b>*1007 BAIE DE FUNDY - FEUX ET BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉS.</b>	<b>8</b>
<b>*1019 BAIE DE FUNDY - ST.JOHN HARBOUR - AIDES À LA NAVIGATION À ÊTRE ENLEVÉES.</b>	<b>9</b>
<b>*1014 BAIE DE FUNDY - ST.MARYS BAY - WESTPORT - FEU À ÊTRE SUPPRIMÉ.</b>	<b>9</b>
<b>*1005 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - LISTE DES CARTES TOUCHÉES PAR LES AVIS TEMPORAIRES ET PRÉLIMINAIRES.</b>	<b>7</b>
<b>*1030 GRANDS LACS - RIVIÈRE DÉTROIT - AMHERSTBURG - BOUÉE LUMINEUSE DÉPLACÉE.</b>	<b>10</b>
<b>*1011 GRANDS LACS - RIVIÈRE DÉTROIT - AMHERSTBURG - SIGNAL DE BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ.</b>	<b>11</b>
<b>*1013 GRANDS LACS - RIVIÈRE ST.CLAIR - FEUX À ÊTRE MODIFIÉS.</b>	<b>11</b>
<b>*1020 ÎLE DU CAP-BRETON - ASPY BAY - WHITE POINT - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.</b>	<b>9</b>
<b>*1026 ÎLE DU CAP-BRETON - CAPE NORTH - SIGNAL DE BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ.</b>	<b>10</b>
<b>*1021 ÎLE DU CAP-BRETON - ST.PETERS BAY - ABORDS DE BLACK ROCK - BOUÉE À ÊTRE ENLEVÉE.</b>	<b>9</b>
<b>*1029 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD - CASCUMPEQUE - FEU À ÊTRE SUPPRIMÉ.</b>	<b>10</b>
<b>*1016 ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD - DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND - HAVRE PICTOU - BOUÉE À ESPAR À ÊTRE ENLEVÉE.</b>	<b>9</b>
<b>*1017 ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD - DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND - WEST POINT - FEUX D'ALIGNEMENT À ÊTRE SUPPRIMÉS.</b>	<b>9</b>
<b>*1033 LAC DES DEUX MONTAGNES - ENTRÉE DE LA RIVIÈRE RIGAUD - BOUÉES ENLEVÉES.</b>	<b>10</b>
<b>*1012 LAC ÉRIÉ - PORT COLBORNE - FEU ANTÉRIEUR À ÊTRE SUPPRIMÉ.</b>	<b>11</b>
<b>*1022 NOUVEAU-BRUNSWICK - ENTRÉE DE LA RIVIÈRE MIRAMICHI - CHANGEMENTS PROPOSÉS AUX AIDES À LA NAVIGATION.</b>	<b>9</b>



## INDEX

*1009	NOUVEAU-BRUNSWICK - GRAND MANAN - AIDES À ÊTRE SUPPRIMÉES. ....	9
*1008	NOUVEAU-BRUNSWICK - SAINT-JEAN - LAC MACTAQUAC - BOUÉES À ÊTRE ENLEVÉES. ....	9
*1025	NOUVELLE-ÉCOSSE - BAIE DE FUNDY - RIVIÈRE SISSIBOO - SISSIBOO - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE. ....	10
*1023	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-EST - GUYSBOROUGH - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE. ....	10
*1024	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-EST - ÎLE EAST IRONBOUND - SIGNAL DE BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ. ....	10
*1015	NOUVELLE - ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - HAVRE DE YARMOUTH ET LES APPROCHES - BOUÉES À ESPAR À ÊTRE ENLEVÉES. ....	9
*1006	NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - YARMOUTH SOUND - BOUÉES À ÊTRE ENLEVÉES. ....	8
*1010	NOUVELLE-ÉCOSSE - FEUX ET BOUÉES À ÊTRE SUPPRIMÉS. ....	9
*1001	PUBLICATIONS DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - NOUVELLES ÉDITIONS DES INSTRUCTIONS NAUTIQUES. ....	2
*1003	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLECTRONIQUES DE NAVIGATION .....	3
*1034	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLÉTRONIQUES DE NAVIGATION NON ÉQUIVALENTES. ....	5
*1002	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MARINES .....	3
*1004	SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MATRICIELLES DE NAVIGATION .....	4
*1028	VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - ÎLE THORNE - FEU SUPPRIMÉ. ....	10
*1027	VOIE D'EAU TRENT SEVERN - ROSEDALE - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE REMPLACÉE PAR UNE BOUÉE NON LUMINEUSE. ....	10

# INDEX NUMÉRIQUE DES CARTES CANADIENNES EN CAUSE

No de la carte	Page	No de la carte	Page	No de la carte	Page
1220	12,13	4098	20	4492	25
1226	13	4099	20	4521	25
1315	13	L/C 4116	20	4702	3
1316	13	4117	20,21	4730	25
1317	13	L/C 4118	21	4763	25
1351	14	4203	21	4775	26
1410	15	4209	21,22	4839	26
1509	15,16	4210	22	4844	26
1510	16,17	L/C 4230	22	4921	26
1556	3	4236	22	4956	26
2021	17	4237	22	4980	26
2024	17	L/C 4240	22	5023	3,26
L/C 2121	17	4243	22	5042	26
L/C 2122	17,18	4245	23	5045	26
L/C 2123	18	4307	23	5052	27
2140	18	4308	23	5054	3
2181	18	L/C 4320	23	5135	27
L/C 2300	18	4335	23	5300	3
2308	18	4340	23	8007	27
2309	18	4342	23	8013	3
4000	18	4374	23	8047	27
4001	18,19	4375	24		
4003	19	4377	24		
4006	19	4385	24		
4010	19	4396	24		
4011	19	4429	24		
4012	19	4456	3		
4013	20	4460	24		
4023	20	4471	24		
4024	20	4485	25		
4045	20	4486	25		

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - RÉVISION DES NORMES DE SERVICES/QUESTIONNAIRE.**

Au cours des mois d'octobre et de novembre, le Service hydrographique du Canada (SHC) procédera à une consultation auprès de ses usagers pour établir ses priorités et modifier ses normes de services.

Un **questionnaire** à cet effet est annexé à la fin de la présente édition. Vous pouvez retourner le questionnaire rempli en utilisant l'enveloppe pré-affranchie ou encore remplir le questionnaire en ligne à l'adresse suivante:  
[<www.cartes.gc.ca>](http://www.cartes.gc.ca)

***Nous comptons sur vous pour établir ensemble les priorités du SHC.***

***Votre opinion compte!***

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LES CARTES IMPRIMÉES SUR DEMANDE (ISD) DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA.**

Le Service hydrographique du Canada (SHC) fournit des cartes marines au public en vue de maintenir un niveau de service qui assure la sécurité de la navigation tout en maintenant les coûts à un niveau raisonnable. Un nombre de cartes papier du SHC sont maintenant imprimées à l'aide de la technologie d'impression sur demande (ISD). Les clients ont peut-être constaté des différences par rapport aux cartes lithographiques. Même si les cartes ISD ne sont pas aussi résistantes que les cartes lithographiques pour le moment, cette nouvelle technologie permet au SHC d'imprimer ses cartes plus efficacement tout en y ajoutant de nouveaux renseignements importants qui améliorent leur contenu. Le coût de production est aussi maintenu à un niveau raisonnable. La sécurité de la navigation n'est pas touchée si les cartes sont utilisées avec soin.

La technologie d'ISD permet au client d'avoir des cartes à jour sans correction manuelle ni annexe graphique. Elle garantit au client qu'une carte ne sera jamais épuisée. Par conséquent, le navigateur pourra toujours acheter une carte à jour. En cas d'urgence nationale, beaucoup de cartes pourraient être fournies en peu de temps. Ces avantages ont amélioré la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la protection de la propriété commerciale.

Le SHC recommande à ses clients de manipuler les cartes ISD plus délicatement que les cartes lithographiques tout en évitant de renverser du liquide sur les cartes. Même si les cartes sont recouvertes d'un enduit, l'information essentielle (noir) devrait demeurer. Au moment de l'achat, la carte ISD sera à jour. Les cartes ISD sont également imprimées sur du papier plus blanc que le papier utilisé dans le passé et, par conséquent, les marques de crayon résiduelles peuvent être plus apparentes. Il importe donc de ne pas appuyer trop fort sur votre crayon. Selon les tests effectués par le SHC, les meilleurs résultats sont obtenus avec une gomme à effacer jaune de forme cubique (Indian gum eraser); celle-ci est aussi convenable aux cartes lithographiques.

Malgré les améliorations constantes faites par le SHC envers les processus d'impression et de distribution, vous pouvez vous attendre à ce que la qualité du papier demeure la même pour environ 2 ans. De plus, la technologie devrait s'améliorer et devenir moins dispendieuse dans les prochaines années. Éventuellement, le SHC pourra grâce aux cartes ISD explorer de nouveaux modèles d'entreprise avec le secteur privé. Par exemple, l'impression pourrait se faire chez les dépositaires au lieu de SHC.

Le SHC s'adapte aux nouvelles réalités et tient à assurer à ses clients qu'il utilise efficacement ses ressources pour diffuser l'information essentielle en matière de sécurité maritime. Nous vous remercions de votre compréhension durant cette période de transition. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web du SHC à [www.cartes.gc.ca](http://www.cartes.gc.ca)

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS AU SUJET DES ANNEXES GRAPHIQUES DES CARTES MARINES SHC.**

Le SHC offre des annexes graphiques en couleurs sur le Web. Un lien dans le site des *Avis aux navigateurs* mènera les clients aux annexes graphiques en couleurs. L'annexe graphique sera disponible en format HTML et PDF. La mise à disposition d'annexes graphiques en couleurs (rendus accessibles à tous par le Web) est une forme améliorée de mode de prestation diversifiée, en concordance avec les objectifs stratégiques du SHC.

Les annexes graphiques en couleurs Web sont mises gratuitement à disposition du navigateur. Étant donné la bonne qualité de la plupart des imprimantes, l'impression des annexes graphiques devrait être de bon niveau. Les annexes graphiques seront disponibles en temps réel et dans le monde entier.

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

Ceci représente un réel progrès pour les clients qui n'auront plus à attendre que la publication de la version papier leur soit acheminée par la poste.

Avant, les annexes graphiques contenues dans les fascicules des *Avis aux navigateurs* (AN), étaient publiées en couleur, ou du moins en noir et magenta.

Les contraintes budgétaires auxquelles le SHC doit faire face ne lui permettent de ne fournir que des annexes graphiques en noir et blanc sur format papier.

Son niveau de service changera simultanément et il prévoit d'être attentif aux réactions du marché par rapport à cette innovation.

Le SHC répondra volontiers à vos commentaires sur ce nouveau service que vous pourrez faire parvenir à [shcinfo@dfo-mpo.gc.ca](mailto:shcinfo@dfo-mpo.gc.ca)

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CORRECTIONS CUMULATIVES AUX CARTES.**

Le cumulatif des avis de corrections cartographiques est désormais accessible à <http://www.notmar.gc.ca/charts/index.php?lang=f>

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - DATES DE L'ÉDITION COURANTE DES CARTES.**

**ÉDITIONS DES CARTES**

Les trois termes définis ci-dessous sont utilisés pour indiquer le genre de publication.

**CARTE NOUVELLE - "NEWCHT"**

La première publication d'une carte marine canadienne couvrant une zone qui n'avait pas encore été représentée à l'échelle indiquée ou couvrant une zone différente de celle couverte par une carte existante.

**NOUVELLE ÉDITION - "NEWEDT"**

Nouvelle édition d'une carte existante, contenant des modifications essentielles pour la navigation en plus de celles signalées dans les Avis aux navigateurs, et annulant par conséquent les éditions en service.

**RÉIMPRESSION**

Un nouveau tirage de l'édition en vigueur d'une carte sur laquelle aucune modification importante pour la navigation n'a été incorporée à l'exception de celles diffusées préalablement dans les Avis aux navigateurs. Elle peut faire également l'objet de modifications provenant d'autres sources mais qui ne sont pas considérées comme essentielles à la navigation. Les tirages antérieurs de la même édition restent toujours en vigueur.

Les dates courantes d'édition des cartes peuvent maintenant être consultées à <http://www.chs-shc.dfo-mpo.gc.ca/pub/fr/products/core.cfm>

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS CONCERNANT LA CARTE 5179 ACHETÉE AVANT LA DATE DE CORRECTION DU 27 AOÛT 2004.**

Nous avons récemment découvert que la carte 5179 (Nouvelle édition en date du 10 octobre 2003), achetée avant la date de correction d' *Avis aux navigateurs* du 27 août 2004, présente des défauts de couleur.

Cette carte a été mise en circulation alors qu'elle comporte des zones d'estran bleues, alors que celles-ci auraient dû être indiquées en vert.

Le Service hydrographique remplacera ces cartes par une copie correcte. Pour obtenir le remplacement gratuit, vous êtes prié de présenter la coin de la carte qui comporte une date de correction antérieure à 2004-08-27.

Nous nous excusons pour tout inconvénient que vous auriez subi.

**\*1001 PUBLICATIONS DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA – NOUVELLES ÉDITIONS DES INSTRUCTIONS NAUTIQUES.**

La première édition du fascicule des Instructions nautiques *ATL 120 — Labrador, Camp Islands à Hamilton Inlet (y compris Lake Melville)* est maintenant disponible. Ce fascicule annule une partie des *Instructions nautiques*,

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

*Labrador et baie d'Hudson*, édition de 1988. Il contient les informations pertinentes émises dans les éditions canadiennes des Avis aux navigateurs jusque et y compris l'**Édition mensuelle n° 6 de 2004**. Le prix du présent fascicule a été fixé à 18.95 \$.

La première édition du fascicule des Instructions nautiques *ATL 121 — Labrador, Hamilton Inlet à Cape Chidley (y compris Button Islands et Gray Strait)* est maintenant disponible. Ce fascicule annule une partie des *Instructions nautiques, Labrador et baie d'Hudson*, édition de 1988. Il contient les informations pertinentes émises dans les éditions canadiennes des Avis aux navigateurs jusque et y compris l'**Édition mensuelle n° 2 de 2004**. Le prix du présent fascicule a été fixé à 18.95 \$.

**\*1002 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MARINES**

CARTES	TITRE & MATIÈRES	ÉCHELLE	DATE D'ÉDITION	CAT#	PRIX
<b>Cartes nouvelles</b>	Tous les avis temporaires et préliminaires touchant la version précédente des cartes suivantes sont maintenant supprimés. Pour les avis toujours en vigueur, prière de consulter la partie 2 de cette édition.				
1556	Lac Temiscamingue/ Lake Timiskaming	1:35000	02-AVR-2004	3	\$23.00
5054	South Aulatsivik Island to/à Fenstone Tickle Island	1:60000	26-MAR-2004	1	\$20.00
<b>Nouvelles éditions</b>	Tous les avis temporaires et préliminaires touchant la version précédente des cartes suivantes sont maintenant supprimés. Pour les avis toujours en vigueur, prière de consulter la partie 2 de cette édition.				
4456	Baie Piashti à/to Petite Ile au Marteau	1:69950	26-MAR-2004	1	\$20.00
4702	Corbett Island to/à Ship Harbour Head	1:75000	28-MAI-2004	1	\$20.00
5023	Cape Harrison to/à Nunaksaluk Island	1:200000	30-AVR-2004	1	\$20.00
5300	Baie D'Ungava / Ungava Bay	1:500000	28-MAI-2004	1, 4	\$20.00
8013	Flemish Cap/Bonnet Flamand	1:350000	06-FEV-2004	1	\$20.00

**\*1003 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLECTRONIQUES DE NAVIGATION**

**Note: (1) Les cartes électroniques de navigation sont disponibles seulement auprès de:** Nautical International Inc.

**B.P. Box 127, Station C**

**St. John's, Terre-Neuve**

**A1C 5H5**

**Téléphone: 1-800-563-0634 ou 1-709-576-0634**

**Télécopieur: 709-576-0636**

**(2) Pour de plus amples renseignements concernant les taux de licence, prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. à l'adresse susmentionnée.**

PRODUIT EN CIRCULATION	
NUMERO CEN S-57	TITRE DE LA CARTE
CA570080	Stewart
CA570248	Kitimat
CA473285	Bruce Mines to/à Sugar Island
CA373286	Melville Sound to/à Cabot Head
CA373291	Nipigon Bay and Approaches
CA573292	McGregor Bay
CA373302	Bathurst Inlet - Southern Portion/Partie sud
CA570015	Fraser River/Fleuve Fraser, Sand Heads to/à Douglas Island AB
CA570128	Tilbury Island to/à New Westminster
CA570282	Tahsis
CA470354	Esperanza Inlet (Western Portion, Part 1 of 2)
CA470355	Esperanza Inlet (Part 2 of 2)
CA573010	Welland Canal
CA473045	John Island to Blind River
CA573247	Pike Bay to Indian Harbour
CA473251	Croker Island to/à John Island

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

PRODUIT EN CIRCULATION	
NUMERO CEN S-57	TITRE DE LA CARTE
CA573253	Port of Thunder Bay
CA573265	Frenchman Point to Howdenvale
CA573266	Belleville to/à Telegraph Narrows
CA573270	Heron Bay
CA376015	Motion Bay to/à Cape St Francis
CA376018	Tusket Islands to/au Cape St. Marys
CA576039	Shelburne Harbour
CA276515	Grand Bank,Northern Portion/Grand Banc,Partie Nord
CA279043	Cap Whittle à/to Havre-Saint-Pierre et/and Ile d'Anticosti
CA279044	Havre-Saint-Pierre et/and Cap des Rosiers à/to Pointe des Monts
CA473018	Bruce Mines to/à Sugar Island
CA573021	Twynning Island Bridge
CA573078	MacGregor Harbour
CA573079	Lion's Head Harbour
CA573123	Owen Sound Harbour
CA573226	McGregor Bay
CA373249	Owen Sound to /a Giant's Tomb Island
CA473022	Canal de Beauharnois, Lac Saint-Louis au/to Lac Saint-François
CA373076	Melville Sound to/à Cabot Head

**\*1004**

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES MATRICIELLES DE NAVIGATION**

- Note: (1) Les cartes électroniques de navigation sont disponibles seulement auprès de:Nautical International Inc.  
B.P. Box 127, Station C  
St. John's, Terre-Neuve  
A1C 5H5  
Téléphone: 1-800-563-0634 ou 1-709-576-0634  
Télécopieur: 709-576-0636**
- (2) Pour de plus amples renseignements concernant les taux de licence, prière de communiquer auprès de Nautical Data International Inc. à l'adresse susmentionnée.**

CARTES	TITRE & MATIÈRES			
<b>Cartes nouvelles</b>	Tous les avis temporaires et préliminaires touchant la version précédente des cartes suivantes sont maintenant supprimés. Pour les avis toujours en vigueur, prière de consulter la partie 2 de cette édition.			
3938R/M	Queens Sound to/à Seaforth Channel	02-AVR-2004		Voir Note 2
4823R/M	Cape Ray to/à Garia Bay	16-JANV-2004		Voir Note 2
4862R/M	Carmanville to/à Bacalhao Island and/et Fogo	26-DÉC-2003		Voir Note 2
7620R/M	Demarcation Bay to/à Liverpool Bay	02-MAI-1997		Voir Note 2
7621R/M	Amundsen Gulf	02-MAI-1997		Voir Note 2
<b>Nouvelles éditions</b>	Tous les avis temporaires et préliminaires touchant la version précédente des cartes suivantes sont maintenant supprimés. Pour les avis toujours en vigueur, prière de consulter la partie 2 de cette édition.			
1550R/M	Britannia Bay à/to Chats Falls	26-DÉC-2003		Voir Note 2
2304R/M	Oiseau Bay to/à Jackfish Bay	20-FEV-2004		Voir Note 2
3490R/M	Fraser River/Fleuve Fraser, Sand Heads to/à Douglas Island	16-AVR-2004		Voir Note 2
3534R/M	Plans - Howe Sound	26-DÉC-2003		Voir Note 2
3537R/M	Okisollo Channel	30-AVR-2004		Voir Note 2
4244R/M	Wedgeport and Vicinity/et les Abords	26-DÉC-2003		Voir Note 2
4422R/M	Cardigan Bay	26-DÉC-2003		Voir Note 2
4432R/M	Archipel de Mingan	09-JANV-2004		Voir Note 2
4516R/M	Harbours in / Havres dans Hare Bay	26-DÉC-2003		Voir Note 2

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

<b>CARTES</b>	<b>TITRE &amp; MATIÈRES</b>			
4843R/M	Head of / Fond de St Mary's Bay		26-DÉC-2003	Voir Note 2
5405R/M	Port Burwell and Approaches/et les Approches		26-DÉC-2003	Voir Note 2
7082R/M	Cape Baring to/à Cambridge Bay		20-FÉV-2004	Voir Note 2

**\*1034 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLÉTRONIQUES DE NAVIGATION NON ÉQUIVALENTES.**

Les produits CÉN suivants ne sont pas les équivalents des éditions actuelles de leurs cartes papier correspondantes et ne devraient donc pas être utilisés à la place de ces dernières.

<b>PRODUITS NON-ÉQUIVALENTS</b>		
<b>NUMÉRO DE S-57</b>	<b>NUMÉRO DE CARTE PAPIER</b>	<b>NOM DE CARTE</b>
CA176030	4001	Gulf of Maine to Strait of Belle Isle au Détroit de Belle Isle
CA176140	4003	Cape Breton to/à Cape Cod
CA176290	5001	Labrador Sea/Mer du Labrador
CA273095	2200	Lake Huron/Lac Huron
CA276090	4045	Sable Island Bank/Banc de l'île de Sable to/au St.Pierre Bank/Banc de Saint Pierre
CA276091	4047	St. Pierre Bank/Banc de Saint-Pierre to/au Whale Bank/Banc de la Baleine
CA276092	4017	Cape Race to/à Cape Freels
CA276101	4049	Grand Bank, Northern Portion Grand Banc, Partie Nord to/à Flemish Pass/Passe Flamande
CA276204	4013	Halifax to/à Sydney
CA276236	4520	Orange Bay to/à Cape Bonavista
CA276271	4022	Cabot Strait and approaches / Détroit de Cabot et les approches
CA276274	4016	Saint-Pierre to/à St. John's
CA276284	4015	Sydney to/à Saint-Pierre
CA276286	4023	Northumberland Strait/Détroit de Northumberland
CA276367	4255	Georges Bank/Banc de Georges - Eastern Portion/Partie Est
CA276477	8013	Flemish Cap/Bonnet Flamand
CA276800	4012	Yarmouth to/à Halifax
CA276801	4012	Yarmouth to/à Halifax
CA373052	2244	Alexander Passage to/à Beaverstone Bay
CA373054	2245	Beaverstone Bay to/à Lonely Island and/et McGregor Bay
CA373067	2304	Oiseau Bay to/à Jackfish Bay
CA376014	4242	Cape Sable Island to/aux Tusket Islands
CA376015	4846	Motion Bay to/à Cape St Francis
CA376018	4243	Tusket Islands to/à Cape St. Marys
CA376045	4240	Liverpool Harbour to/à Lockeport Harbour
CA376047	4241	Lockeport to/à Cape Sable
CA376061	4227	Country Harbour to/au Ship Harbour
CA376062	4906	West Point à/to Baie de Tracadie
CA376072	4845	Lumley Cove
CA376075	4817	Bay Bulls to/à St. Mary's Bay
CA376083	4236	Taylor's Head to/à Shut-in Island
CA376093	4367	Flint Island to/à Cape Smoky
CA376094	4020	Strait of Belle Isle/Détroit de Belle Isle
CA376106	4844	Cape Pine to/à Renews Harbour
CA376109	4234	Country Island to/à Barren Island
CA376120	4847	Conception Bay
CA376134	4911	Neguac Bay (Continuation A)

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

<b>PRODUITS NON-ÉQUIVALENTS</b>		
<b>NUMÉRO DE S-57</b>	<b>NUMÉRO DE CARTE PAPIER</b>	<b>NOM DE CARTE</b>
CA376135	4842	Cape Pine to/au Cape St Mary's
CA376164	4625	Burin Peninsula to/à Saint-Pierre
CA376166	4626	Saint-Pierre and/et Miquelon (France)
CA376167	4363	Cape Smokey to/à St. Paul Island
CA376187	4486	Baie des Chaleurs/Chaleur Bay
CA376212	5143	Lake Melville
CA376219	5135	Approaches to/Approches à Hamilton Inlet
CA376230	4321	Cape Canso to Liscomb Island
CA376242	4462	St. George's Bay
CA376248	4403	East Point to/à Cape Bear
CA376289	4098	Sable Island/Ile de Sable
CA376295	4374	Red Point to/à Guyon Island
CA376303	4375	Guyon Island to/à Flint Island
CA376330	4340	Grand Manan
CA376340	4854	Catalina Harbour to/à Inner Gooseberry Islands
CA376355	5134	Approaches to/Approches à Cartwright
CA473252	2257	Clapperton Island to/à John Island
CA473274	2110	Long Point Bay
CA476006	4396	Annapolis Basin
CA476008	4396	Digby
CA476043	4210	Cape Sable to/a Pubnico Harbour
CA476048	4244	Wedgeport and Vicinity/et les abords
CA476089	4236	Ship Harbour and Approaches/et les approches
CA476105	4210	Pubnico Harbour (Northern Portion/partie nord) (Continuation A)
CA476125	4912	Miramichi
CA476126	4912	Miramichi River - Chatham to/à Newcastle (Continuation A)
CA476133	4911	Entrée à/Entrance to Miramichi River
CA476168	4865	Approaches to/Approches à Lewisporte and/et Loon Bay
CA476179	4466	Hillsborough Bay
CA476190	4653	Bay of Islands
CA476202	4211	Cape Lahave to/à Liverpool Bay
CA476215	4728	Epinette Point to/à Terrington Basin
CA476221	4308	St. Peters Bay to/à Strait of Canso
CA476277	4307	Canso Harbour to/au Strait of Canso
CA476279	4530	Hamilton Sound, Eastern Portion / Partie est
CA476281	4306	Strait of Canso and/et Southern Approaches/et les approches sud
CA476285	4306	Canso Lock to St. Georges Bay/Écluse de Canso à St. Georges Bay
CA476327	4596	Bay of Exploits Sheet/feuille II (Middle/centre)
CA476328	4597	Bay of Exploits Sheet/feuille III (South/sud)
CA476900	4839	Harbour Buffet
CA476901	4839	Head of/Fond de Placentia Bay
CA476902	4839	Sound Island
CA476903	4839	Head of/Fond de Placentia Bay
CA573003	2067	Hamilton Harbour
CA573149	2226	Parry Sound Harbour
CA573150	2294	Little Current and Approaches/et les approches
CA576073	4845	Fermeuse Harbour
CA576114	4848	Long Pond



**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

<b>PRODUITS NON-ÉQUIVALENTS</b>		
<b>NUMÉRO DE S-57</b>	<b>NUMÉRO DE CARTE PAPIER</b>	<b>NOM DE CARTE</b>
CA576118	4848	Holyrood (Marina)
CA576121	4847	Bell Island
CA576123	4847	Foxtrap
CA576144	4278	MacIvers Pt. to/à Little Narrows
CA576177	4460	Charlottetown Harbour
CA576200	4381	Chester Harbour
CA576211	4722	Terrington Basin
CA576222	4308	Petit-de-Gras Inlet
CA576225	4587	Mortier Bay
CA576226	4587	Fishery Products International Wharves/Quais
CA576268	4920	Quai/Wharf Belledune
CA576282	4306	Canso Lock
CA576283	4306	Point Tupper to/à Ship Point
CA576301	4617	Long Harbour, Erco Wharf/Quai
CA576342	4524	Botwood Harbour
CA576343	4524	Botwood Wharves
CA576372	4857	Lumsden Harbour
CA576386	4846	St. John's Harbour
CA676408	4849	Irving Oil Wharf/Quai

**\*1005 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - LISTE DES CARTES TOUCHÉES PAR LES AVIS TEMPORAIRES ET PRÉLIMINAIRES.**

**EN VIGUEUR LE 30 SEPTEMBRE, 2004**  
**(RÉVISÉ ET PROMULGUÉ TRIMESTRIELLEMENT)**

1220	(T) 28 MAI-2004
1312	(P) 22 FÉV -2002, (P) 25 AVR-2003
1316	(P) 21 NOV -2003, (P) 28 NOV -2003, (P) 13 FÉV -2004
1350	(P) 25 AVR-2003
1351	196(T)/87, 636(P)/93, 510(P)/98
1361	1101(P)/99
1410	(P) 28 JUIN-2002, (P) 27 SEP-2002
1434	(P) 03 AOÛT-2001
1438	(P) 20 OCT-2000
1509	(P) 17 JAN-2003
1510	(P) 30 AVR-2004
2021	747(P)/96
LC 2110	121 (P)/94
LC 2123	162(P)/94, (P) 10 AOÛT-2001
2181	725(T)/91, (P) 03 AOÛT-2001
2202	367(T)/88, (P) 28 AVR-2000, (T) 31 OCT-2003
2203	(T) 19 SEPT-2003, (T) 17 OCT-2003, (T) 24 OCT-2003, (T) 31 OCT-2003, (T) 20 FÉV -2004
2204	(T) 24 OCT-2003, (T) 20 FÉV -2004
2205	(P) 12 MAI-2000, (P) 16 JUIN-2000
2218	(P) 28 AVR-2000
2222	367(T)/88
LC 2228	769(T)/91
2241	(P) 28 AVR-2000
LC 2244	(P) 02 JUIN-2000, (P) 23 JUIN-2000
2250	361(P)/97
LC 2282	(P) 07 SEP-2001
2283	(P) 31 MAR-2000, (P) 07 SEP-2001, (P) 04 JAN-2002
2293	(T) 20 FÉV -2004
LC 2300	(P) 21-JUIN-2002, (P) 03 SEP-2004
LC 3000	2346(P)/99, (P) 28 AVR-2000, (P) 03 NOV -2000, (P) 23 MAR-2001
3313	(P) 30 MAI-2003

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

3053	702(P)/92, (P) 19 JAN-2001
3442	(P) 17 JAN-2003
3447	(P) 15 SEP-2000, (P) 14 FÉV -2003
3458	(P) 14 FÉV -2003
3476	(P) 30 MAI-2003
LC 3604	(P) 23 MAR-2001
3623	96(P)/97, 1945(P)/99
3891	(P) 24 AOUT-2001
3955	(P) 15 SEP-2000
4001	707(T)/93, 678(T)/94, (T) 21 NOV -2003, (T) 17 SEP-2004
4003	(T) 04 JUIL -2003, (T) 21 NOV -2003
4006	(T) 21 NOV -2003
4012	(T) 09 JUIL -2004
LC 4017	75(T)/94, 678(T)/94, 384(T)/95
4230	(T) 09 JUIL -2004
LC 4234	805(P)/92
LC 4235	805(P)/92
4240	(T) 09 JUIL -2004
4245	373(T)/94, 534(T)/95
4386	(P) 31 MAR-2000
4416	(T) 26 AVR-2002, (T) 15 NOV -2002, (T) 29 NOV-2002
4456	433(T)/92
4459	762(T)/99, (T) 04 AVR-2003
4486	(T) 04 JAN-2002, (T) 24 JAN-2003, (T) 16 MAI-2003, (T) 31 OCT-2003
4644	765(T)/98
4728	(T) 23 AVR-2004
LC 4832	413(T)/88, (T) 19-JUIL -2002
4847	782(T)/92
4848	782(T)/92
4849	103(T)/92
LC 4850	423(P)/94
LC 4851	64(T)/95, 384(T)/95
4863	(P) 07 FÉV -2003
4865	(P) 07 FÉV -2003
4911	(P) 31-MAI-2002, (P) 07-JUIN-2002, (P) 21-JUIN-2002, (P) 19-JUIL -2002
4912	(P) 07-JUIN-2002, (P) 14-JUIN-2002, (P) 21-JUIN-2002, (P) 24 JAN-2003
LC 4913	1316(T)/99
4920	1316(T)/99
4921	(P) 28 SEP-2001, (P) 16-AVR-2004
LC 4951	(T) 29 MAR-2002, (T) 12-JUIL -2002
LC 4952	(T) 17 AOUT-2001
4954	(T) 16 MAI-2003, (T) 18 JUIL -2003
4956	(P) 13 JUIN-2003
6100	(P) 02 AVR-2004
6240	(T) 27 AVR-2001
6242	(T) 27 AVR-2001
6251	(P) 23 JUIN-2000, (T) 27 AVR-2001
7010	153(T)/99
LC 7011	153(T)/99
7083	847(P)/89, 1510(P)/98, 1727(P)/98
7122	(P) 25 AVR-2003
7371	634(P)/96
7733	1510(P)/98
7760	1510(P)/98, 1727(P)/98
8012	(T) 17 SEP-2004
8015	(T) 26 AVR-2002

**\*1006 NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - YARMOUTH SOUND - BOUÉES À ÊTRE ENLEVÉES.**

Référence : L'Avis 518(P)/98 est annulé.

**\*1007 BAIE DE FUNDY - FEUX ET BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉS.**

Référence : L'Avis 769(P)/98 est annulé.

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

- \*1008 NOUVEAU-BRUNSWICK - SAINT-JEAN - LAC MACTAQUAC - BOUÉES À ÊTRE ENLEVÉES.**  
Référence : L'Avis 1550(P)/98 est annulé.
- \*1009 NOUVEAU-BRUNSWICK - GRAND MANAN - AIDES À ÊTRE SUPPRIMÉES.**  
Référence : L'Avis 146(P)/99 est annulé.
- \*1010 NOUVELLE-ÉCOSSE - FEUX ET BOUÉES À ÊTRE SUPPRIMÉS.**  
Référence : L'Avis 1750(P)/99 est annulé.
- \*1014 BAIE DE FUNDY - ST. MARYS BAY - WESTPORT - FEU À ÊTRE SUPPRIMÉ**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 02/2002 est annulé.
- \*1015 NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-OUEST - HAVRE DE YARMOUTH ET LES APPROCHES - BOUÉES À ESPAR À ÊTRE ENLEVÉES.**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 02/2002 est annulé.
- \*1016 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD - DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND - HAVRE PICTOU - BOUÉE À ESPAR À ÊTRE ENLEVÉE.**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 02/2002 est annulé.
- \*1017 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD - DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND - WEST POINT - FEUX D'ALIGNEMENT À ÊTRE SUPPRIMÉS.**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 02/2002 est annulé.
- \*1019 BAIE DE FUNDY - ST. JOHN HARBOUR - AIDES À LA NAVIGATION À ÊTRE ENLEVÉES.**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 05/2002 est annulé.
- \*1020 ÎLE DU CAP-BRETON - ASPY BAY - WHITE POINT - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 07/2002 est annulé.
- \*1021 ÎLE DU CAP-BRETON - ST. PETERS BAY - ABORDS DE BLACK ROCK - BOUÉE À ÊTRE ENLEVÉE.**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 07/2002 est annulé.
- \*1022 NOUVEAU-BRUNSWICK - ENTRÉE DE LA RIVIÈRE MIRAMICHI - CHANGEMENTS PROPOSÉS AUX AIDES À LA NAVIGATION.**  
Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 12/2002 est annulé.

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

- \*1023 NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-EST - GUYSBOROUGH - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.**  
Référence : L'Avis 109(P)/2003 est annulé.
- \*1024 NOUVELLE-ÉCOSSE, CÔTE SUD-EST - ÎLE EAST IRONBOUND - SIGNAL DE BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ.**  
Référence : L'Avis 409(P)/2003 est annulé.
- \*1025 NOUVELLE-ÉCOSSE - BAIE DE FUNDY - RIVIÈRE SISSIBOO - SISSIBOO - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE ENLEVÉE.**  
Référence : L'Avis 507(P)/2003 est annulé.
- \*1026 ÎLE DU CAP-BRETON - CAPE NORTH - SIGNAL DE BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ.**  
Référence : L'Avis 604(P)/2003 est annulé.
- \*1029 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD - CASCUMPEQUE - FEU À ÊTRE SUPPRIMÉ**  
Référence : L'Avis 205(P)/2004 est annulé. (G2004-150)
- \*1032 BAIE DE FUNDY - AIDES ENLEVÉES.**  
Référence : L'Avis 324(P)/2004 is cancelled. (F2004-110)
- \*1031 BAIE DE FUNDY - BAIE ST.MARYS - ANSE EAST SANDY - BOUÉE ENLEVÉE.**  
Référence : L'Avis 325(P)/2004 est annulé. (F2004-111)
- \*1033 LAC DES DEUX MONTAGNES - ENTRÉE DE LA RIVIÈRE RIGAUD - BOUÉES ENLEVÉES.**  
Référence : L'Avis 201(P)/2004 est annulé. (L2004-135, 136, 137,138)
- \*1027 VOIE D'EAU TRENT SEVERN - ROSEDALE - BOUÉE LUMINEUSE À ÊTRE REMPLACÉE PAR UNE BOUÉE NON LUMINEUSE**  
Référence : L'Avis 1203(P)/2003 est annulé.
- \*1028 VOIE D'EAU TRENT-SEVERN - ÎLE THORNE - FEU SUPPRIMÉ.**  
Référence : L'Avis 521(P)/2004 est annulé.
- \*1030 GRANDS LACS - RIVIÈRE DÉTROIT - AMHERSTBURG - BOUÉE LUMINEUSE DÉPLACÉE.**  
Ce renseignement s'applique à la carte des États-Unis 14853  
La bouée lumineuse rouge D46 (L.F. 647.6) (42° 03' 49.3" N 83° 07' 28.3" W) a été déplacée à 42° 03' 44" N 83° 07' 30.5" W. (B2004-028)

**PARTIE 1 – Édition 10/2004**  
**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

**\*1011      GRANDS LACS - RIVIÈRE DÉTROIT - AMHERSTBURG - SIGNAL DE BRUME À ÊTRE SUPPRIMÉ.**

Référence : L'Avis 305(P)/96 est annulé.

**\*1012      LAC ÉRIÉ - PORT COLBORNE - FEU ANTÉRIEUR À ÊTRE SUPPRIMÉ.**

Référence : L'Avis 104(P)/98 est annulé.

**\*1013      GRANDS LACS - RIVIÈRE ST. CLAIR - FEUX À ÊTRE MODIFIÉS.**

Référence : L'Avis publié dans la partie 1 de l'Édition 03/2000 est annulé.

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

**1220 - Baie des Sept-Îles - Nouvelle édition - 09-JAN-2004 - NAD 1983**

08-OCT-2004

Rayer	le feu (Priv) F Y	50°11'23.7"N 066°22'16.9"W (L2004141) LF(1663.6) MPO(6406609-01)
-------	-------------------	---

Rayer	le feu F Y (Priv)	50°11'11.8"N 066°22'01.3"W (L2004142) LF(1663.8) MPO(6406610-01)
-------	-------------------	---

Modifier	Iso Y 7M pour lire Iso G 3M vis-à-vis le feu	50°11'56.1"N 066°23'00.4"W (L2004147) LF(1666.1) MPO(6406615-01)
----------	--	---

Porter	un feu Iso R 2M (Priv)	50°11'52.6"N 066°23'00.8"W (L2004269) LF(1666.03) MPO(6406736-01)
--------	------------------------	--

15-OCT-2004

Modifier	Iso G 6M (Priv) pour lire FI G 6M (Priv) vis-à-vis le feu antérieur	LNM/D. 08-OCT-2004 50°09'55.4"N 066°28'45.5"W  (L2004172) LF(1671) MPO(6406639-01)
----------	---	---

**1220 - Sept-Îles - Nouvelle édition - 09-JAN-2004 - NAD 1983**

08-OCT-2004

Rayer	le feu (Priv) F Y 13m	50°11'23.7"N 066°22'16.9"W (L2004141) LF(1663.6) MPO(6406609-01)
-------	-----------------------	---

Rayer	le feu F Y 13m (Priv)	50°11'11.8"N 066°22'01.3"W (L2004142) LF(1663.8) MPO(6406610-01)
-------	-----------------------	---

Modifier	Iso Y 2s 4m pour lire Iso G 2s 4m vis-à-vis le feu	50°11'56.1"N 066°23'00.4"W (L2004147) LF(1666.1) MPO(6406615-01)
----------	--	---

Modifier	(Priv) Iso 4s 2 Iso R 4s (Vert) pour lire (Priv) Iso 6s 2 Iso R 2s (Vert) vis-à-vis le feu	50°11'47.4"N 066°22'55.4"W  (L2004153) LF(1666) MPO(6406620-01)
----------	--	---

Porter	un feu F Bu (Priv)	50°11'06.4"N 066°21'50.0"W (L2004161) LF(1663.95) MPO(6406628-01)
--------	--------------------	--

Porter	un feu Iso R 2s (Priv)	50°11'52.6"N 066°23'00.8"W (L2004269) LF(1666.03) MPO(6406736-01)
--------	------------------------	--

**1220 - Pointe Noire - Nouvelle édition - 09-JAN-2004 - NAD 1983**

15-OCT-2004

Modifier	(Priv) Iso G 4s 5m pour lire (Priv) FI G 4s 5m vis-à-vis le feu antérieur	LNM/D. 08-OCT-2004 50°09'55.4"N 066°28'45.5"W  (L2004172) LF(1671) MPO(6406639-01)
----------	---	---

Modifier	(Priv) Iso G 4s 17m pour lire (Priv) Iso G 2s 17m vis-à-vis le feu postérieur	50°09'52.8"N 066°28'55.5"W  (L2004173) LF(1671.1) MPO(6406640-01)
----------	---	---

Modifier	(Priv) Iso Y 4s 19m pour lire (Priv) Iso Y 2s 19m vis-à-vis le feu antérieur	50°09'55.3"N 066°28'55.5"W  (L2004174) LF(1671.2) MPO(6406641-01)
----------	--	---

Modifier	(Priv) Iso Y 4s 27m pour lire (Priv) Iso Y 2s 27m vis-à-vis le feu postérieur	50°09'49.7"N 066°28'55.5"W  (L2004175) LF(1671.3) MPO(6406642-01)
----------	---	---

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Modifier F RWG 14m (Priv) pour lire F RWG (Priv) vi-à-vis le feu à secteurs 50°09'47.1"N 066°29'12.3"W  
(L2004176) LF(1672.1) MPO(6406643-01)

**1226 - Port-Cartier - Nouvelle édition - 19-NOV-1999 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNMD. 10-SEPT-2004

Modifier (Priv) FI R 3s 12m 6M pour lire (Priv) FI G 3s 12m 6M vis-à-vis le feu 50°01'42.5"N 066°47'07.2"W  
(L2004197) LF(1682) MPO(6406666-01)

Porter un feu F G (Priv) 50°02'01.4"N 066°46'32.8"W  
(L2004198) MPO(6406667-01)

Porter un feu (Priv) F R 50°01'50.6"N 066°46'48.1"W  
(L2004199) MPO(6406668-01)

Porter un feu (Priv) F R 50°01'48.3"N 066°46'51.7"W  
(L2004200) MPO(6406669-01)

Porter un feu (Priv) F R 50°01'46.4"N 066°46'54.5"W  
(L2004201) MPO(6406670-01)

**1226 - Baie-Comeau - Nouvelle édition - 19-NOV-1999 - NAD 1983**

08-OCT-2004 LNM/D. 01-OCT-2004

Modifier (Priv) Iso R 3s 34 m pour lire (Priv) FI R 4s 34 m vis-à-vis le feu d'alignement antérieur 49°14'51.3"N 068°08'17.2"W  
(L2004213) LF(1714) MPO(6406682-01)

**1226 - Quais/Wharves Cargill-Reynolds - Nouvelle édition - 19-NOV-1999 - NAD 1983**

08-OCT-2004 LNM/D. 01-OCT-2004

Modifier (Priv) Iso R 3s 34 m pour lire (Priv) FI R 4s 34 m vis-à-vis le feu d'alignement antérieur 49°14'51.3"N 068°08'17.2"W  
(L2004213) LF(1714) MPO(6406682-01)

**1315 - Québec à/to Donnacona - Nouvelle édition - 21-JUIN-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 28-MAI-2004

Porter une bouée charpente de renseignement lumineuse blanche et orange, FI Y, marquée Priv 46°47'30.0"N 071°12'00.0"W  
(L2004127) LF(1959.8) MPO(6406599-01)

**1316 - Port de Québec - Nouvelle édition - 26-FEV-1999 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNMD. 30-JAN-2004

Porter une bouée charpente de renseignement lumineuse blanche et orange, FI Y, marquée Priv 46°47'30.0"N 071°12'00.0"W  
(L2004127) LF(1959.8) MPO(6406599-01)

22-OCT-2004 LNM/D. 01-OCT-2004

Coller l'annexe graphique ci-incluse 46°49'19.0"N 071°12'06.0"W  
MPO(6406735-01)

ANNEXE GRAPHIQUE - <http://chs-shc.dfo-mpo.gc.ca/patches/1316>

Coller l'annexe graphique ci-incluse 46°47'27.0"N 071°13'32.0"W  
MPO(6406735-02)

ANNEXE GRAPHIQUE - <http://chs-shc.dfo-mpo.gc.ca/patches/1316>

**1317 - Continuation A - Nouvelle édition - 17-AOÛT-2001 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 16-JUIL-2004

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Porter	une bouée charpente de renseignement lumineuse blanche et orange, FI Y, marquée Priv	46°47'30.0"N 071°12'00.0"W
--------	--	----------------------------

(L2004127) LF(1959.8) MPO(6406599-01)

**1351 - Bassin de Chambly à/to Île Sainte-Thérèse - Feuille 1 - Carte nouvelle - 21-SEPT-1984 - NAD 1927**

15-OCT-2004

LNM/D. 10-OCT-2003

Modifier	la hauteur libre de 9,7 mètres, pour lire 8,3 mètres	45°25'19.0"N 073°14'58.6"W
	Modifier 9.7 pour lire 8.3, à l'intérieur de la couverture, dans le tableau Distances et Généralités, au mille 41.80	

Par cette annonce, l'Avis (P) du 19-déc-2003 est annulé. Consulter la référence MPO (6405684-01) figurant dans cette édition.

MPO(6406705-01)

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°27'33.9"N 073°17'22.6"W
--------	--	----------------------------

(L2004179) MPO(6406645-01)

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°27'25.4"N 073°17'23.7"W
--------	--	----------------------------

(L2004180) MPO(6406646-01)

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°27'15.0"N 073°17'24.3"W
--------	--	----------------------------

(L2004181) MPO(6406647-01)

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°27'24.2"N 073°17'04.4"W
--------	--	----------------------------

(L2004183) MPO(6406649-01)

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°27'38.4"N 073°16'50.2"W
--------	--	----------------------------

(L2004185) MPO(6406651-01)

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°27'55.5"N 073°16'28.5"W
--------	--	----------------------------

(L2004186) MPO(6406652-01)

22-OCT-2004

LNM/D. 15-OCT-2004

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°26'58.5"N 073°17'06.4"W
--------	--	----------------------------

(L2004182) MPO(6406648-01)

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	45°26'58.1"N 073°16'52.1"W
--------	--	----------------------------

(L2004184) MPO(6406650-01)

29-OCT-2004

LNM/D. 22-OCT-2004

ANNULE	la hauteur libre de 9,7 mètres, pour lire une valeur inférieure à 8,3 mètres	45°25'19.0"N 073°14'58.6"W
--------	--	----------------------------

L'Avis préliminaire en date du 19-déc-2003 est annulé par une action permanente. Consulter la référence MPO (6406705-01) figurant dans cette édition.

MPO(6405684-01)

**1351 - Chambly Écluses/Locks 1,2,3 - Feuille 1 - Carte nouvelle - 21-SEPT-1984 - NAD 1927**

22-OCT-2004

LNM/D. 15-OCT-2004

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Priv	10°02', 448m à partir du coin Sud-Ouest du cadre
--------	--	--

(L2004182) MPO(6406648-01)



**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Porter	une bouée à espar de contrôle, blanche et orange, marquée Pr iv	42°24', 575m à partir du coin Sud-Ouest du cadre
		<i>(L2004184) MPO(6406650-01)</i>

**1410 - Lac Saint-Louis - Nouvelle édition - 26-AVR-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004		LNM/D. 10-SEPT-2004
Rayer	la bouée charpente de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée A23	45°23'42.9"N 073°47'26.7"W
		<i>(L2004061) LF(18.5) MPO(6406526-01)</i>

Porter	une bouée charpente de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée A35	45°21'47.3"N 073°50'03.2"W
		<i>(L2004060) LF(23.5) MPO(6406528-01)</i>

**1509 - Rivière des Prairies - A à/to B - Feuille 1 - Carte nouvelle - 18-MAI-1990 - NAD 1983**

01-OCT-2004		LNM/D. 10-SEPT-2004
Porter	une profondeur asséchante de 0 mètre 1 décimètre	45°31'21.6"N 073°53'06.5"W
		<i>MPO(6405866-07)</i>

29-OCT-2004		LNM/D. 15-OCT-2004
Rayer	la bouée cylindrique de bâbord, verte, marquée HD43	45°31'12.9"N 073°54'02.5"W
		<i>MPO(6406742-02)</i>

Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HD42	45°31'14.8"N 073°53'58.0"W
		<i>MPO(6406742-03)</i>

Rayer	la bouée à espar de bâbord, verte, marquée HD39	45°31'15.3"N 073°53'51.6"W
		<i>MPO(6406742-04)</i>

Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HD38	45°31'19.4"N 073°53'42.7"W
		<i>MPO(6406742-05)</i>

Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HD34	45°31'23.6"N 073°53'15.0"W
		<i>MPO(6406742-06)</i>

Rayer	la bouée à espar de bâbord, verte, marquée HD33	45°31'23.0"N 073°53'15.4"W
		<i>MPO(6406742-07)</i>

Rayer	la bouée conique de tribord, rouge, marquée HD32	45°31'24.9"N 073°53'06.5"W
		<i>MPO(6406742-08)</i>

Rayer	la bouée cylindrique de bâbord, verte, marquée HD31	45°31'24.3"N 073°53'06.4"W
		<i>MPO(6406742-09)</i>

Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HD30	45°31'23.7"N 073°53'02.3"W
		<i>MPO(6406742-10)</i>

Rayer	la bouée à espar de bâbord, verte, marquée HD29	45°31'22.2"N 073°53'03.4"W
		<i>MPO(6406742-11)</i>

Porter	la légende "Chenal balisé / Channel Buoyed "	45°31'16.5"N 073°53'34.5"W
		<i>MPO(6406742-01)</i>

**1509 - Rivière des Prairies - B à/to C - Feuille 1 - Carte nouvelle - 18-MAI-1990 - NAD 1983**

15-OCT-2004		LNM/D. 01-OCT-2004
Porter	une balise de jour de bâbord	45°32'53.3"N 073°41'57.2"W
		<i>(L2004143) MPO(6406611-01)</i>

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Porter	une balise de jour de bâbord	45°32'52.7"N 073°41'58.6"W (L2004144) MPO(6406612-01)
Porter	une balise de jour de tribord	45°32'54.8"N 073°41'58.7"W (L2004145) MPO(6406613-01)
Porter	une balise de jour de tribord	45°32'54.2"N 073°41'59.9"W (L2004146) MPO(6406614-01)

**1509 - Rapides Lalemant - Feuille 1 - Carte nouvelle - 18-MAI-1990 - NAD 1983**

01-OCT-2004		LNMD. 10-SEPT-2004
Porter	une profondeur de 0 mètre 2 décimètres	45°31'22.5"N 073°53'05.1"W MPO(6405866-01)
Porter	une profondeur asséchante de 0 mètre 1 décimètre	45°31'19.0"N 073°53'00.6"W MPO(6405866-02)
Porter	une profondeur de 0 mètre 2 décimètres	45°31'17.1"N 073°52'56.4"W MPO(6405866-03)
Porter	une profondeur de 0 mètre 5 décimètres	45°31'15.5"N 073°52'45.6"W MPO(6405866-04)

**1510 - Lac Saint-Louis à/to Carillon - Compartiment B-C - Feuille 1 - Nouvelle édition - 25-JUIL-2003 - NAD 1983**

29-OCT-2004		LNMD. 08-OCT-2004
Rayer	la bouée à espar de bâbord, verte, marquée HJ53	45°30'07.1"N 074°18'36.6"W (L2004135) MPO(6406657-01)
Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HJ54	45°30'09.7"N 074°18'39.6"W (L2004136) MPO(6406658-01)
Rayer	la bouée à espar de bâbord, verte, marquée HJ57	45°29'58.2"N 074°18'40.8"W (L2004137) MPO(6406659-01)
Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HJ58	45°29'58.4"N 074°18'41.9"W (L2004138) MPO(6406660-01)
Rayer	la bouée conique de tribord, rouge, marquée AM92	45°24'06.4"N 074°00'21.6"W (L2004152) MPO(6406661-01)
Rayer	la route recommandée entre la bouée AM78 et la bouée AM98	entre 45°24'47.0"N 073°59'29.0"W et 45°23'41.0"N 074°00'27.0"W MPO(6406661-03)
Porter	une bouée conique de tribord, rouge, marquée AM92	45°24'11.9"N 074°00'32.2"W (L2004152) MPO(6406661-02)

**1510 - Carillon - Feuille 1 - Nouvelle édition - 25-JUIL-2003 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNMD. 01-OCT-2004
Rayer	la profondeur de 12 mètres 2 décimètres	45°33'53.4"N 074°22'29.1"W MPO(6406509-02)

**1510 - Baie de Vaudreuil à/to Laval - Compartiment A-B - Feuille 2 - Nouvelle édition - 25-JUIL-2003 - NAD 1983**

01-OCT-2004		LNMD. 10-SEPT-2004
Rayer	la profondeur de 1 mètre 2 décimètres	45°31'20.8"N 073°53'12.0"W MPO(6405866-05)

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Porter	une profondeur de 0 mètre 1 décimètre	45°31'20.1"N 073°53'11.2"W MPO(6405866-06)
Porter	une profondeur asséchante de 0 mètre 1 décimètre	45°31'21.6"N 073°53'06.5"W MPO(6405866-07)
29-OCT-2004		LNMD. 08-OCT-2004
Rayer	la bouée cylindrique de bâbord, verte, marquée HD43	45°31'12.9"N 073°54'02.5"W MPO(6406742-02)
Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HD42	45°31'14.8"N 073°53'58.0"W MPO(6406742-03)
Rayer	la bouée à espar de bâbord, verte, marquée HD39	45°31'15.3"N 073°53'51.6"W MPO(6406742-04)
Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HD38	45°31'19.4"N 073°53'42.7"W MPO(6406742-05)
Rayer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée HD34	45°31'23.6"N 073°53'15.0"W MPO(6406742-06)
Rayer	la bouée à espar de bâbord, verte, marquée HD33	45°31'23.0"N 073°53'15.4"W MPO(6406742-07)
Rayer	la bouée conique de tribord, rouge, marquée HD32	45°31'24.9"N 073°53'06.5"W MPO(6406742-08)
Rayer	la bouée cylindrique de bâbord, verte, marquée HD31	45°31'24.3"N 073°53'06.4"W MPO(6406742-09)
Porter	la légende "Chenal balisé / Channel Buoyed "	45°31'07.0"N 073°54'26.0"W MPO(6406742-12)

**2021 - Hagues Reach Lock to Healey Falls Locks/Écluse de Hagues Reach aux Écluses de Healey Falls - Feuille 4 - Nouvelle édition - 10-AOÛT-2001 - NAD 1983**

22-OCT-2004		LNMD. 16-JUIL-2004
Coller	l'annexe graphique ci-incluse	44°18'10.0"N 077°48'06.0"W MPO(6602077-01)
ANNEXE GRAPHIQUE - <a href="http://chs-shc.dfo-mpo.gc.ca/patches/2021">http://chs-shc.dfo-mpo.gc.ca/patches/2021</a>		

**2024 - Buckhorn to/à Gannon Narrows and/et Harrington Narrows - Feuille 1 - Nouvelle édition - 16-MAI-2003 - NAD 1983**

22-OCT-2004		LNMD. 28-MAI-2004
Rayer	la balise de jour de tribord, marquée C320	44°28'49.0"N 078°24'10.4"W (B2004050) MPO(6602069-01)

**L/C2121 - Long Point to/à Port Glasgow - Carte nouvelle- 18-DEC-1987 - NAD 1927**

01-OCT-2004		LNMD. 10-SEPT-2004
Déplacer	la bouée à espar de tribord, rouge, marquée EB2	de 42°39'11.0"N 081°00'24.0"W à 42°39'09.9"N 081°00'27.9"W (B2004043) MPO(6602055-01)

**L/C2122 - Pointe aux Pins to/à Point Pelee - Nouvelle édition - 05-JUIL-1991 - NAD 1927**

22-OCT-2004		LNMD. 18-JUIN-2004
-------------	--	--------------------

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Rayer	le gazoduc	entre 42°12'57.0"N 082°05'22.1"W et 42°12'27.4"N 082°05'17.6"W <i>MPO(6602078-01)</i>
Porter	un gazoduc	entre 42°12'57.0"N 082°05'22.1"W et 42°13'27.4"N 082°05'17.6"W <i>MPO(6602078-02)</i>

**L/C2123 - Pelee Passage to/à la Detroit River - Nouvelle édition - 12-MARS-1993 - NAD 1927**

29-OCT-2004		LNMD. 13-AOÛT-2004
Modifier	la légende FI Y 2½s 8m 3M pour lire QY 8m 3M vis-à-vis le feu	41°28'49.0"N 082°11'15.0"W <i>MPO(6602066-01)</i>

**2140 - Continuation A - Carte nouvelle- 16-SEPT-1988 - NAD 1983**

22-OCT-2004		LNMD. 10-SEPT-2004
Porter	une bouée à espar d'obstacle, blanche et orange, Priv	42°51'17.6"N 079°34'38.0"W <i>(B2004047) MPO(6602062-01)</i>
Porter	une bouée à espar d'obstacle, blanche et orange, Priv	42°51'18.1"N 079°34'39.1"W <i>(B2004048) MPO(6602063-01)</i>

**2181 - Port Stanley - Nouvelle édition - 10-NOV-1989 - NAD 1927**

22-OCT-2004		LNMD. 16-AVR-2004
Porter	une bouée à espar de renseignements, blanche et orange, Priv	<i>(B2004044) MPO(6602059-01)</i>
Porter	une bouée à espar de renseignements, blanche et orange, Priv	<i>(B2004045) MPO(6602060-01)</i>
Porter	une bouée à espar de renseignements, blanche et orange, Priv	<i>(B2004046) MPO(6602061-01)</i>

**L/C2300 - Lake Superior/Lac Supérieur - Carte nouvelle- 24-AVR-1998 - NAD 1983**

01-OCT-2004		LNMD. 03-SEPT-2004
Modifier	FI 8s 30m 18M pour lire FI 10s 30m 9M vis-à-vis le feu	48°06'42.2"N 086°04'00.1"W <i>(D2004091) LF(1102) MPO(6602022-01)</i>

**2308 - Michipicoten Island to Oiseau Bay - Nouvelle édition - 19-JUIL-1946 - US Standard Datum**

01-OCT-2004		LNMD. 03-SEPT-2004
Modifier	FI 8s 97ft 18M pour lire FI 10s 97ft 9M vis-à-vis le feu	48°06'43.5"N 086°04'00.0"W <i>(D2004091) LF(1102) MPO(6602022-01)</i>

**2309 - Cape Gargantua to/à Otter Head - Nouvelle édition - 23-JUIL-1999 - NAD 1983**

01-OCT-2004		LNMD. 03-SEPT-2004
Modifier	FI 8s 97ft 18M pour lire FI 10s 97ft 9M vis-à-vis le feu	48°06'42.2"N 086°04'00.1"W <i>(D2004091) LF(1102) MPO(6602022-01)</i>

**4000 - Gulf of Maine to/à Baffin Bay/Baie de Baffin - Nouvelle édition - 25-JUIL-2003 - NAD 1983**

01-OCT-2004		
Rayer	le feu	43°55'54.0"N 060°01'22.0"W <i>(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)</i>

**4001 - Gulf of Maine to/à Strait of Belle Isle including/y compris Gulf of St.Lawrence/Golfe Saint-Laurent - Nouvelle édition - 14-DEC-1984 - NAD 1927**

29-OCT-2004		LNMD. 01-OCT-2004
ANNULE	les courantomètres	43°06'00.0"N 049°02'00.0"W

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Les courantomètres ont été enlevés. L'Avis 707(T)/93-1 est maintenant annulé.

*MPO(6005874-01)*

ANNULE les courantomètres

42°43'00.0"N 047°23'06.0"W

Les courantomètres ont été enlevés. L'Avis 707(T)/93-4 est maintenant annulé.

*MPO(6005874-04)*

ANNULE les courantomètres

42°03'54.0"N 048°38'00.0"W

Les courantomètres ont été enlevés. L'Avis 707(T)/93-2 est maintenant annulé.

*MPO(6005874-02)*

ANNULE les courantomètres

42°57'06.0"N 048°11'00.0"W

Les courantomètres ont été enlevés. L'Avis 707(T)/93-3 est maintenant annulé.

*MPO(6005874-03)*

**4001 - Gulf of Maine to Strait of Belle Isle au Déroit de Belle Isle- Nouvelle édition - 01-DEC-1995 - NAD 1983**

01-OCT-2004

LNM/D. 25-JUIN-2004

Rayer le feu

43°57'00.0"N 060°02'00.0"W

*(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)*

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

01-OCT-2004

LNM/D. 02-JUIL-2004

Rayer le feu FI 20M

43°55'54.7"N 060°01'22.1"W

*(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)*

**4006 - Newfoundland and Labrador/Terre-Neuve-et-Labrador to Bermuda/aux Bermuda - Nouvelle édition - 08-AOÛT-2003 - NAD 1983**

01-OCT-2004

LNM/D. 25-JUIN-2004

Rayer le feu

43°56'00.0"N 060°02'00.0"W

*(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)*

**4010 - Bay of Fundy/Baie de Fundy (Inner portion/partie intérieure) - Nouvelle édition - 14-FEV-2003 - NAD 1983**

22-OCT-2004

LNM/D. 17-SEPT-2004

Rayer la bouée charpente de mi-chenal lumineuse rouge et blanche, Mo(A),  
WHIS

44°42'38.9"N 065°46'23.8"W

*(F2004110) LF(200) MPO(6301914-01)*

**4011 - Approaches to/Approches à Bay of Fundy/Baie de Fundy - Feuille 1 - Nouvelle édition - 03-JAN-2003 - NAD 1983**

15-OCT-2004

LNM/D. 02-JUIL-2004

Rayer la légende "BELL" vis-à-vis la bouée charpente de bâbord lumineuse  
verte, FIG, BELL

44°12'04.0"N 066°23'11.0"W

*(F2004117) LF(224) MPO(6301906-01)*

22-OCT-2004

LNM/D. 15-OCT-2004

Rayer la bouée charpente de mi-chenal lumineuse rouge et blanche, Mo(A),  
WHIS

44°42'45.0"N 065°46'10.0"W

*(F2004110) LF(200) MPO(6301914-01)*

**4012 - Yarmouth to/à Halifax - Feuille 1 - Nouvelle édition - 14-FEV-2003 - NAD 1983**

15-OCT-2004

LNM/D. 09-JUIL-2004

Rayer la légende "BELL" vis-à-vis la bouée charpente de bâbord lumineuse  
verte, FIG, BELL

44°12'02.0"N 066°23'11.0"W

*(F2004117) LF(224) MPO(6301906-01)*

22-OCT-2004

LNM/D. 15-OCT-2004

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Rayer la bouée charpente de mi-chenal lumineuse rouge et blanche, Mo(A), 44°42'38.0"N 065°46'05.0"W  
WHIS  
(F2004110) LF(200) MPO(6301914-01)

**4013 - Halifax to/à Sydney - Nouvelle édition - 06-SEPT-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 25-JUIN-2004  
Rayer le feu FI 15s 105ft 20M 43°55'54.7"N 060°01'22.1"W  
(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)

**4023 - Northumberland Strait/Détroit de Northumberland - Nouvelle édition - 27-DEC-2002 - NAD 1983**

15-OCT-2004 LNM/D. 03-SEPT-2004  
Rayer le feu Iso 60ft 7M 46°47'56.5"N 064°02'09.9"W  
(G2004150) LF(1076) MPO(6301901-01)

**4024 - Baie des Chaleurs/Chaleur Bay aux/to Îles de la Madeleine - Nouvelle édition - 03-MARS-2000 - NAD 1983**

22-OCT-2004 LNM/D. 13-AOÛT-2004  
Rayer le feu et la légende 2 Lts F G 48°24'54.1"N 064°23'42.6"W  
(L2004160) LF(1402) MPO(6406627-01)

**4045 - Sable Island Bank/Banc de l'Île de Sable to/au St. Pierre Bank/Banc de Saint Pierre - Nouvelle édition - 10-OCT-2003 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 25-JUIN-2004  
Rayer le feu FI 15s 32m 20M 43°55'54.7"N 060°01'22.1"W  
(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)

**4098 - Sable Island/Île de Sable - Nouvelle édition - 30-NOV-2001 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 25-JUIN-2004  
Rayer le feu FI 15s 32m 20M 43°55'54.7"N 060°01'22.1"W  
(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)

**4099 - Sable Island/Île de Sable Western Portion/Partie ouest - Nouvelle édition - 28-DEC-2001 - NAD 1983**

01-OCT-2004  
Rayer le feu FI 15s 32m 20M 43°55'54.7"N 060°01'22.1"W  
(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)

**L/C4116 - Approaches to/Approches à Saint John - Carte nouvelle - 09-AVR-1993 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 16-MAI-2003  
Porter une profondeur de 5 mètres, 1 décimètre 45°15'27.7"N 066°02'49.0"W  
MPO(6301928-01)

**4117 - Saint John Harbour and Approaches/et les approches - Nouvelle édition - 12-JUIL-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 04-JUIL-2003  
Rayer la profondeur de 4 mètres, 3 décimètres 45°16'17.2"N 066°02'16.3"W  
MPO(6301928-03)

Rayer la profondeur de 6 mètres 45°16'15.0"N 066°02'18.8"W  
MPO(6301928-05)

Porter une profondeur de 5 mètres, 1 décimètre 45°15'27.7"N 066°02'49.0"W  
MPO(6301928-01)

Porter une profondeur de 3 mètres, 3 décimètres 45°16'20.6"N 066°02'15.0"W  
MPO(6301928-02)

Porter une profondeur de 2 mètres, 6 décimètres 45°16'18.1"N 066°02'15.4"W  
MPO(6301928-04)

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

Porter	une profondeur de 4 mètres, 7 décimètres	45°16'15.7"N 066°02'18.4"W MPO(6301928-06)
Porter	une sonde découvrante de 0 mètre, 3 décimètres	45°16'12.4"N 066°02'19.7"W MPO(6301928-07)

08-OCT-2004		LNMD. 01-OCT-2004
Modifier	"FIG" pour lire "QG" vis-à-vis la bouée charpente de bâbord lumineuse verte, marquée JC15	45°15'51.3"N 066°02'40.8"W (F2004100) LF(108) MPO(6301885-01)

**L/C4118 - St. Marys Bay - Nouvelle édition - 13-NOV-1998 - NAD 1983**

15-OCT-2004		LNMD. 07-MAI-2004
Rayer	la légende "BELL" vis-à-vis la bouée charpente de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée HA1, BELL	44°12'08.0"N 066°23'11.0"W (F2004117) LF(224) MPO(6301906-01)

Rayer	la légende "BELL" vis-à-vis la bouée charpente de tribord lumineuse rouge, FIR, BELL, marquée HA2	44°14'45.0"N 066°19'57.0"W (F2004118) LF(226) MPO(6301907-01)
-------	---	--

Rayer	la bouée charpente de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée HK1, BELL	44°28'26.0"N 066°04'09.0"W (F2004111) LF(230.1) MPO(6301915-01)
-------	--	--

**L/C4118 - Continuation A - Nouvelle édition - 13-NOV-1998 - NAD 1983**

15-OCT-2004		LNMD. 07-MAI-2004
Rayer	la bouée charpente de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée HK1, BELL	44°28'26.0"N 066°04'09.0"W (F2004111) LF(230.1) MPO(6301915-01)

Remplacer	la bouée plate de bâbord, verte, marquée HK3, par une bouée à espar de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée HK3	44°28'48.5"N 066°04'39.0"W (F2004120) LF(234.3) MPO(6301909-01)
-----------	---	--

**L/C4118 - East Sandy Cove - Nouvelle édition - 13-NOV-1998 - NAD 1983**

15-OCT-2004		LNMD. 07-MAI-2004
Remplacer	la bouée plate de bâbord, verte, marquée HK3, par une bouée à espar de bâbord lumineuse verte, FIG, marquée HK3	44°28'48.5"N 066°04'39.0"W (F2004120) LF(234.3) MPO(6301909-01)

**L/C4118 - Grand Passage - Nouvelle édition - 13-NOV-1998 - NAD 1983**

15-OCT-2004		LNMD. 07-MAI-2004
Rayer	la légende "BELL" vis-à-vis la bouée charpente de tribord lumineuse rouge, FIR, BELL, marquée HA2	44°14'45.0"N 066°19'57.0"W (F2004118) LF(226) MPO(6301907-01)

**4203 - Halifax Harbour Black Point to/à Point Pleasant - Nouvelle édition - 14-AVR-2000 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNMD. 07-MAI-2004
Rayer	la légende "WHIS" vis-à-vis la bouée charpente de tribord lumineuse rouge, FIR, WHIS, marquée H4	44°31'39.5"N 063°30'03.6"W (F2004116) LF(516) MPO(6301905-01)

**4209 - Lockeport Harbour - Carte nouvelle - 21-OCT-1994 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNMD. 03-SEPT-2004
Remplacer	la bouée charpente de bâbord lumineuse, verte, FIG, marquée KK61, BELL, par une bouée à espar de bâbord lumineuse, verte, FIG, marquée KK61	43°41'01.8"N 065°05'45.9"W (F2004121) LF(371) MPO(6301910-01)

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

**4209 - Shelburne - Carte nouvelle - 21-OCT-1994 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNM/D. 03-SEPT-2004
Remplacer	la bouée à espar de tribord rouge, marquée SD52 par une bouée à espar de tribord lumineuse, rouge, FIR, marquée SD52	43°45'23.3"N 065°19'26.9"W
		<i>(F2004106) LF(360.11) MPO(6301878-01)</i>

**4210 - Cape Sable to/à Pubnico Harbour - Carte nouvelle - 05-AVR-1991 - NAD 1983**

29-OCT-2004		LNM/D. 02-JUIL-2004
Porter	une prise d'eau	joignant 43°26'07.7"N 065°38'25.0"W
		43°26'12.0"N 065°38'16.2"W
		43°26'18.7"N 065°38'07.0"W
		43°26'29.9"N 065°38'02.2"W
		et 43°26'41.9"N 065°38'01.5"W
		<i>MPO(6301964-01)</i>

**L/C4230 - Little Hope Island to/à Cape St. Marys- Carte nouvelle- 15-JUIN-1990 - NAD 1983**

29-OCT-2004		LNM/D. 02-JUIL-2004
Remplacer	la bouée charpente de tribord à cloche lumineuse rouge, FIR, BELL, marquée NQ2 par une bouée charpente de bâbord lumineuse, verte, FIG, marquée NQ1	43°50'35.2"N 066°10'38.5"W
		<i>(F2004113) LF(256) MPO(6301917-01)</i>

**4236 - Taylors Head to/à Shut-In Island - Nouvelle édition - 13-JUIL-2001 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNM/D. 02-AVR-2004
Rayer	le feu FR	44°38'17.2"N 063°16'37.2"W
		<i>(F2004105) LF(563.5) MPO(6301888-01)</i>
Modifier	'Fl 14s 26m 8M' pour lire 'Fl 4s 26m 6M' vis-à-vis le feu	44°43'14.7"N 062°47'59.4"W
		<i>LF(583) MPO(6301942-01)</i>

**4236 - Ship Harbour and Approaches/et les approches- Nouvelle édition - 13-JUIL-2001 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNM/D. 02-AVR-2004
Modifier	'Fl 4s 26m 8M' pour lire 'Fl 4s 26m 6M' vis-à-vis le feu	44°43'14.7"N 062°47'59.4"W
		<i>LF(583) MPO(6301942-01)</i>

**4237 - Approaches to/Approches de Halifax Harbour - Nouvelle édition - 02-JUIN-2000 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNM/D. 28-MAI-2004
Rayer	la légende "WHIS" vis-à-vis la bouée charpente de tribord lumineuse rouge, FIR, WHIS, marquée H4	44°31'39.5"N 063°30'03.6"W
		<i>(F2004116) LF(516) MPO(6301905-01)</i>

**L/C4240 - Liverpool Harbour to/à Lockeport Harbour - Carte nouvelle- 06-OCT-1989 - NAD 1983**

08-OCT-2004		LNM/D. 03-SEPT-2004
Remplacer	la bouée charpente de bâbord lumineuse, verte, FIG, marquée KK61, BELL, par une bouée à espar de bâbord lumineuse, verte, FIG, marquée KK61	43°41'01.8"N 065°05'45.9"W
		<i>(F2004121) LF(371) MPO(6301910-01)</i>

**4243 - Tusket Islands to/à Cape St. Marys- Nouvelle édition - 11-OCT-2002 - NAD 1983**

29-OCT-2004		
Remplacer	la bouée charpente de tribord à cloche lumineuse rouge, FIR, BELL, marquée NQ2 par une bouée charpente de bâbord lumineuse, verte, FIG, marquée NQ1	43°50'35.2"N 066°10'38.5"W
		<i>(F2004113) LF(256) MPO(6301917-01)</i>



**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

**4245 - Yarmouth Harbour and Approaches/et les approches - Nouvelle édition - 19-NOV-1999 - NAD 1983**

29-OCT-2004 LNM/D. 24-SEPT-2004  
Remplacer la bouée charpente de tribord à cloche lumineuse rouge, FIR, 43°50'35.2"N 066°10'38.5"W  
BELL, marquée NQ2 par une bouée charpente de bâbord  
lumineuse, verte, FIG, marquée NQ1  
(F2004113) LF(256) MPO(6301917-01)

**4307 - Canso Harbour to/au Strait of Canso - Nouvelle édition - 29-NOV-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 18-JUIN-2004  
Porter une station d'embarquement de pilotes 45°29'30.4"N 061°11'04.0"W  
MPO(6301845-01)

**4308 - St. Peters Bay to/à Strait of Canso - Nouvelle édition - 21-MARS-2003 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 30-AVR-2004  
Porter une station d'embarquement de pilotes 45°29'30.4"N 061°11'04.0"W  
MPO(6301845-01)

**L/C4320 - Egg Island to/à West ironbound Island - Nouvelle édition - 26-SEPT-1997 - NAD 1983**

08-OCT-2004 LNM/D. 09-JUIL-2004  
Rayer la légende "WHIS" vis-à-vis la bouée charpente de tribord 44°31'39.5"N 063°30'03.6"W  
lumineuse rouge, FIR, WHIS, marquée H4  
(F2004116) LF(516) MPO(6301905-01)

**4335 - Strait of Canso and Approaches/et les approches - Nouvelle édition - 14-AOÛT-1998 - NAD 1983**

01-OCT-2004 LNM/D. 18-JUIN-2004  
Porter une station d'embarquement de pilotes 45°29'30.4"N 061°11'04.0"W  
MPO(6301845-01)

**4340 - Grand Manan - Nouvelle édition - 10-JAN-2003 - NAD 1983**

08-OCT-2004 LNM/D. 02-AVR-2004  
Modifier 'Iso G' pour lire 'QG' vis-à-vis le feu 44°39'41.8"N 066°45'16.8"W  
(F2004099) LF(22) MPO(6301840-01)

**4342 - Grand Harbour - Nouvelle édition - 12-JUIL-2002 - NAD 1983**

08-OCT-2004 LNM/D. 02-AVR-2004  
Modifier 'Iso G' pour lire 'QG' vis-à-vis le feu 44°39'41.8"N 066°45'16.8"W  
(F2004099) LF(22) MPO(6301840-01)

**4374 - Red Point to/à Guyon Island - Nouvelle édition - 08-NOV-2002 - NAD 1983**

15-OCT-2004 LNM/D. 18-JUIN-2004  
Remplacer la bouée à espar de tribord rouge, marquée NH10 par une bouée à 45°37'17.8"N 060°34'29.3"W  
espar de tribord lumineuse, rouge, QR, marquée NH10  
(G2004143) LF(741.05) MPO(6301855-01)  
  
Remplacer la bouée à espar de tribord rouge, marquée NH6 par une bouée à 45°37'08.2"N 060°34'15.6"W  
espar de tribord lumineuse, rouge, FIR, marquée NH6  
(G2004146) LF(741.03) MPO(6301857-01)  
  
Remplacer la bouée à espar de bâbord, verte, marquée NH3 par une bouée à 45°36'54.2"N 060°34'03.6"W  
espar de bâbord lumineuse, verte, FIG, marquée NH3  
(G2004147) LF(741.01) MPO(6301866-01)  
  
Porter une bouée à espar, cardinale Sud lumineuse jaune et noire, 45°35'24.9"N 060°34'48.2"W  
Q(6)+LFI 15s, marquée NHA  
(G2004144) LF(739) MPO(6301856-01)

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

**4375 - Guyon Island to/à Flint Island - Nouvelle édition - 11-OCT-2002 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Porter	une roche dangereuse submergée de 6pi ou moins, Rep 2004	45°59'40.0"N 059°45'30.0"W <i>MPO(6301993-01)</i>
--------	--	--

**4377 - Main-à-Dieu Passage - Nouvelle édition - 06-NOV-1998 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Porter	une roche dangereuse submergée de 6pi ou moins, PA, Rep 2004	45°59'40.0"N 059°45'30.0"W <i>MPO(6301993-01)</i>
--------	--	--

**4385 - Chebucto Head to/à Betty Island - Nouvelle édition - 07-JUIN-1996 - NAD 1983**

08-OCT-2004

Rayer	la légende "WHIS" vis-à-vis la bouée charpente de tribord lumineuse rouge, FIR, WHIS, marquée H4	LNM/D. 15-NOV-2002 44°31'39.5"N 063°30'03.6"W <i>(F2004116) LF(516) MPO(6301905-01)</i>
-------	--	---

**4396 - Annapolis Basin - Nouvelle édition - 16-JUIL-2004 - NAD 1983**

22-OCT-2004

Rayer	la bouée charpente de mi-chenal lumineuse rouge et blanche, Mo(A), WHIS, marquée V	44°42'38.9"N 065°46'23.8"W <i>(F2004110) LF(200) MPO(6301914-01)</i>
-------	--	---

**4429 - Havre Saint-Pierre - Nouvelle édition - 04-OCT-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004

Porter	la légende en ruines Ru vis-à-vis la section Est du quai	LNM/D. 24-SEPT-2004 50°14'11.4"N 063°36'29.0"W <i>MPO(6406717-01)</i>
--------	--	---

**4460 - Charlottetown Harbour - Nouvelle édition - 30-MAI-2003 - NAD 1983**

08-OCT-2004

Rayer	la profondeur de 21 pieds	46°13'29.0"N 063°07'14.0"W <i>MPO(6301923-01)</i>
-------	---------------------------	--

Rayer	la profondeur de 28 pieds	46°13'37.7"N 063°07'04.2"W <i>MPO(6301923-02)</i>
-------	---------------------------	--

Rayer	la profondeur de 18 pieds	46°13'37.5"N 063°07'01.4"W <i>MPO(6301923-03)</i>
-------	---------------------------	--

Porter	une profondeur de 18 pieds	46°13'29.4"N 063°07'14.8"W <i>MPO(6301923-04)</i>
--------	----------------------------	--

Porter	une profondeur de 20 pieds	46°13'37.7"N 063°07'04.2"W <i>MPO(6301923-05)</i>
--------	----------------------------	--

Porter	une profondeur de 14 pieds	46°13'37.5"N 063°07'01.3"W <i>MPO(6301923-06)</i>
--------	----------------------------	--

**4471 - Baie au Saumon à/to Baie des Homards - Nouvelle édition - 11-FEV-1977 - NAD 1927**

29-OCT-2004

Porter	une bouée conique de tribord lumineuse rouge, FI R marquée C12	LNM/D. 11-JUIN-2004 51°24'57.5"N 057°39'00.8"W <i>(L2004270) LF(1531.7) MPO(6406737-01)</i>
--------	--	---

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

**4485 - Cap des Rosiers à/to Chandler - Nouvelle édition - 26-SEPT-1997 - NAD 1983**

22-OCT-2004

Rayer le feu d'alignement antérieur FG 30ft

LNMD/D. 11-JUIN-2004

48°24'52.3"N 064°23'36.6"W

(L2004159) LF(1401) MPO(6406626-01)

Rayer le feu d'alignement postérieur F G 40ft, avec un alignement de route portant un relèvement de 294½° et une réciproque de 114½° 294½°, 136m du feu d'alignement antérieur

(L2004160) LF(1402) MPO(6406627-01)

**4486 - Baie des Chaleurs/Chaleur Bay - Nouvelle édition - 19-FEV-1999 - NAD 1983**

22-OCT-2004

Rayer le feu d'alignement antérieur FG 30ft

LNMD/D. 17-SEPT-2004

48°24'52.3"N 064°23'36.6"W

(L2004159) LF(1401) MPO(6406626-01)

Rayer le feu d'alignement postérieur F G 40ft, avec un alignement de route portant un relèvement de 294½° et une réciproque de 114½° 294½°, 136m du feu d'alignement antérieur

(L2004160) LF(1402) MPO(6406627-01)

**4492 - Cascumpeque Bay - Nouvelle édition - 08-NOV-2002 - NAD 1983**

15-OCT-2004

Rayer le feu Iso 60ft 7M

LNMD/D. 13-FEV-2004

46°47'56.5"N 064°02'09.9"W

(G2004150) LF(1076) MPO(6301901-01)

Modifier Iso G pour lire '2Lts Iso G Iso' vis-à-vis le feu

46°48'26.2"N 064°01'54.9"W

(G2004149) LF(1078) MPO(6301900-01)

**4492 - Alberton Harbour - Nouvelle édition - 08-NOV-2002 - NAD 1983**

15-OCT-2004

Rayer le feu Iso 60ft 7M

LNMD/D. 13-FEV-2004

46°47'56.5"N 064°02'09.9"W

(G2004150) LF(1076) MPO(6301901-01)

Modifier Iso G pour lire '2Lts Iso G Iso' vis-à-vis le feu

46°48'26.2"N 064°01'54.9"W

(G2004149) LF(1078) MPO(6301900-01)

**4521 - Baie Verte - Nouvelle édition - 04-JUIL-2003 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Rayer le feu FR

49°56'12.5"N 056°11'23.8"W

(N2004173) LF(269) MPO(6301954-01)

**4521 - Baie Verte - Nouvelle édition - 04-JUIL-2003 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Cartouche.

Rayer le feu FR

49°56'12.5"N 056°11'23.8"W

(N2004173) LF(269) MPO(6301954-01)

**4730 - Nain to/à Domino Point - Nouvelle édition - 31-MAI-2002 - Inconnu**

29-OCT-2004

Modifier 'FI G 4s 82ft' pour lire 'FI G 3s 80ft' vis-à-vis le feu

LNMD/D. 24-SEPT-2004

55°15'25.0"N 059°20'35.0"W

LF(319.322) MPO(6301968-01)

**4763 - Vicinity of/Environs de Port Manvers - Nouvelle édition - 29-MARS-2002 - Inconnu**

22-OCT-2004

Porter la légende "Adjoining Chart/Carte adjacente 5054"

LNMD/D. 11-JUIL-2003

cadre inférieur de la carte au centre

MPO(6301941-02)

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

**4775 - Nain to/à Saglek Bay - Nouvelle édition - 07-JUIN-2002 - Inconnu**

22-OCT-2004

Porter la légende "Chart/Carte 5054"

LNMD. 21-MAI-2004

56°50'45.0"N 060°56'00.0"W

MPO(6301941-01)

**4839 - Head of/Fond de Placentia Bay - Nouvelle édition - 01-AOÛT-2003 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Porter un feu FIG

LNMD. 30-AVR-2004

47°38'32.8"N 053°56'10.6"W

(N2004175) LF(38.1) MPO(6301965-01)

**4844 - Cape Pine to/à Renews Harbour - Nouvelle édition - 08-MARS-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004

Porter une épave dangereuse profondeur inconnue

LNMD. 09-JUIL-2004

46°40'57.0"N 053°24'09.6"W

MPO(6301896-01)

29-OCT-2004

Porter un feu FIG

LNMD. 01-OCT-2004

46°42'17.1"N 053°15'40.0"W

(N2004170) LF(1.9) MPO(6301921-01)

**4921 - Sainte-Thérèse-de-Gaspé - Nouvelle édition - 06-MARS-1998 - NAD 1983**

22-OCT-2004

Rayer le feu d'alignement antérieur FG 9 m

LNMD. 04-JUIN-2004

48°24'52.3"N 064°23'36.6"W

(L2004159) LF(1401) MPO(6406626-01)

Rayer le feu d'alignement postérieur F G 12 m, avec un alignement de 294½°, 136 m du feu d'alignement antérieur  
route portant un relèvement de 294½°

(L2004160) LF(1402) MPO(6406627-01)

**4956 - Cap-aux-Meules - Nouvelle édition - 21-FEV-2003 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Rayer la bouée charpente de bâbord lumineuse verte, FI G, marquée YE5

LNMD. 03-SEPT-2004

47°23'23.7"N 061°50'17.0"W

(L2004099) LF(1494.5) MPO(6406743-01)

**4980 - Blanc-Sablon - Carte nouvelle - 03-JAN-1992 - NAD 1983**

01-OCT-2004

Modifier la légende FY Priv pour lire F Priv vis-à-vis le feu du quai Est

LNMD. 22-AOÛT-2003

51°25'21.0"N 057°08'47.1"W

(L2004133) MPO(6406605-01)

Modifier la légende FY Priv pour lire F Priv vis-à-vis le feu du quai Ouest

51°25'20.6"N 057°08'47.9"W

(L2004134) MPO(6406606-01)

**5023 - Cape Harrison to/à Nunaksaluk Island - Nouvelle édition - 30-AVR-2004 - NAD 1983**

08-OCT-2004

Modifier "FI 5m 7M" pour lire "FIR 5m 7M" vis-à-vis le feu

55°16'49.2"N 059°30'13.1"W

(N2004166) LF(321.05) MPO(6301943-01)

**5042 - Cut Throat Island to/à Quaker Hat - Nouvelle édition - 27-JUIN-2003 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Porter une balise répondeuse radar et légende 'Racon' vis-à-vis le feu

54°44'12.5"N 057°20'37.7"W

LF(319.2) MPO(6301966-01)

**5045 - Dog Islands to/à Cape Makkovik - Nouvelle édition - 01-MARS-2002 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Modifier 'FI 21m' pour lire 'FI 71m' vis-à-vis le feu

LNMD. 30-AVR-2004

55°04'20.3"N 058°54'44.0"W

LF(319.225) MPO(6301967-01)

**PARTIE 2 – Édition 10/2004  
CORRECTIONS AUX CARTES**

**5052 - Seniartlit Islands to/à Nain - Nouvelle édition - 12-DEC-2003 - NAD 1983**

22-OCT-2004

Modifier la légende "Adjoining Chart/Carte adjacente 4775" pour lire  
"Adjoining Chart/Carte adjacente 5054"

cadre supérieur de la carte au centre

*MPO(6301941-03)*

**5135 - Approaches to/Approches à Hamilton Inlet - Nouvelle édition - 12-JUIL-2002 - NAD 1983**

29-OCT-2004

Porter une balise répondeuse radar et légende 'Racon' vis-à-vis le feu

LNMD. 10-OCT-2003

54°44'12.5"N 057°20'37.7"W

*LF(319.2) MPO(6301966-01)*

**8007 - Halifax to/à Sable Island/Île de Sable, Including/y compris Emerald Bank/Banc d'Émeraude and/et Sable Island Bank/Banc de l'Île de Sable - Nouvelle édition - 30-AOÛT-2002 - NAD 1983**

01-OCT-2004

Rayer le feu Fl 15s 99ft 20M

LNMD. 28-MAI-2004

43°55'54.7"N 060°01'22.1"W

*(F2004109) LF(665) MPO(6301913-01)*

**8047 - Cod Island to/à Cape Harrison - Nouvelle édition - 23-MAI-2003 - Inconnu**

29-OCT-2004

Modifier 'Fl 4 s 25m' pour lire 'Fl G 3s 25m' vis-à-vis le feu

LNMD. 24-SEPT-2004

55°15'40.0"N 059°20'05.0"W

*LF(319.322) MPO(6301968-01)*

**PARTIE 3 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX AIDES RADIO A LA NAVIGATION MARITIME**

**PUBLICATION DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE – MODIFICATIONS À LA PUBLICATION DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME (ATLANTIQUE, ST-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG ET L'ARCTIQUE DE L'EST) - 2004.**

**Page 2-48**

Sous Installations situées à :

Modifier les coordonnées de *Victoria* pour lire 47 49 54 N 53 18 05 W

**Page 3-16**

Annexes des Zones de Services de Trafic Maritime/Zone STM de la Baie de Fundy.

Référence : Éditions 08 et 09/2003.

Rayer la carte.

Remplacer par la carte qui suit.

[GRAPHIQUE - BAY OF FUNDY](#)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

Arctique canada, volume 3, cinquième édition, 1994 —

- Page 5 — Supprimer le paragraphe 74. (C2004-033.1)
- Page 6 — Paragraphe 95, ligne 2  
 Annuler la correction émise dans l'Édition mensuelle n° 2/97. (C2004-035.1)
- Page 10 — Paragraphe 183, ligne 4  
 Supprimer : (— — ••)  
 Remplacer par : (— • —) (C2004-035.2)
- Page 12 — Paragraphe 228, ligne 1  
 Supprimer : — **Racon** (C2004-034.1)
- Page 12 — Paragraphe 228, lignes 2 à 4  
 Supprimer : « Le racon ... dessus. » (C2004-034.2)
- Page 18 — Paragraphe 331, ligne 2  
 Annuler la correction émise dans l'Édition mensuelle n° 21/97.  
 Supprimer : (— • —)  
 Remplacer par : (— • —) (C2004-035.3)
- Page 136 — Paragraphe 19, ligne 1  
 Annuler la correction émise dans l'Édition mensuelle n° 21/95. (C2004-035.4)

Labrador et baie d'Hudson, sixième édition, 1988 —

- Page xi — Table des Matières  
 Supprimer : **Chapitre II**  
**Labrador — Du détroit de Belle Isle à l'île Hawke** .....141
- Chapitre III**
- Labrador — De l'île Hawke au bras de mer Hamilton**.....172
- Chapitre IV**
- Labrador — Bras de mer Hamilton**.....207
- Chapitre V**
- Labrador — Du bras de mer Hamilton au cap Mugford**.....232 (N2004-06.3)
- Page xii — Table des Matières  
 Supprimer : **Chapitre VI**  
**Labrador — Du cap Mugford aux îles Button**.....299 (N2004-06.4)
- Page 1 — Paragraphe 1, lignes 2 et 3  
 Supprimer : de la côte Est du Labrador (N2004-06.5)
- Page 1 — Paragraphe 1, dernière ligne  
 Ajouter : Nous informons les navigateurs que le fascicule ATL 100 — Renseignements généraux, côte Atlantique contient des informations plus récentes que dans le chapitre I consacré au Labrador. Les textes dans ATL 100 auront chaque fois préséance sur tous les mêmes sujets abordés ailleurs. Par ailleurs, les chapitres II, III, IV, V et VI de ce volume et couvrant le Labrador, ont été supprimés et remplacés par deux nouveaux volumes des *Instructions Nautiques* : ATL 120 — Camp Islands à Hamilton Inlet (y compris Lake Melville) et ATL 121 — Hamilton Inlet à Cape Chidley (y compris Button Islands et Gray Strait). (N2004-06.6)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

- Page 1 — Supprimer les paragraphes 3 et 5. (N2004-06.7)
- Page 30 — Supprimer le paragraphe 215. (N2004-06.8)
- Page 53 — Supprimer les paragraphes 380 à 409. (N2004-06.9)
- Page 59 — Paragraphe 445, lignes 1 à 3  
 Supprimer : « Dans la ... Bay. »  
 Remplacer par : Churchill est le seul port d'une certaine importance dans la zone couverte par cette publication. (N2004-07.0)
- Page 59 — Paragraphe 447, lignes 1 à 3  
 Supprimer : « port ... que le » (N2004-07.1)
- Page 60 — Supprimer les paragraphes 452, 453, 454 et 457. (N2004-07.2)
- Page 60 — Paragraphe 459, ligne 2  
 Supprimer : « aux ... , et à » (N2004-07.3)
- Page 60 — Paragraphe 460, lignes 1 et 2  
 Supprimer : « Happy ... disposent »  
 Remplacer par : Churchill ne dispose (N2004-07.4)
- Page 60 — Paragraphe 463, lignes 1 à 3  
 Supprimer : « L'aéroport ... secondaire. »  
 Remplacer par : Douanes Canada ouvre un bureau saisonnier à Churchill. Vous pouvez l'atteindre au (204) 675-2655 ou par télécopieur au (204) 675-2365. Toute autre demande peut être adressée au bureau régional de Douanes Canada à Winnipeg, au (204) 984-0122 ou par télécopieur au (204) 984-0892. (N2004-07.5)
- Pages 60, 61 et 62 — Supprimer les paragraphes 465 à 500. (N2004-07.6)
- Pages 141 à 319 — Supprimer les chapitres II, III, IV, V et VI. (N2004-07.7)
- Page 392 — Avant le paragraphe 187  
 Insérer : *Carte 5707* (C2004-036.1)
- Page 392 — Paragraphe 188, lignes 4 à 6  
 Supprimer : « qui offre ... (0,6 m) » (C2004-036.2)
- Page 426 — Avant le paragraphe 76  
 Supprimer : 5396, (C2004-038.1)

Golfe du Saint-Laurent, première édition, 1992 —

- Page 185 — Supprimer le paragraphe 176  
 Remplacer par : 176 Le port de **Sainte-Thérèse-de-Gaspé (Petite-Rivière-Est)** est à 3 milles à l'Ouest du cap d'Espoir. L'entrée du havre est protégée par un brise-lames au Sud et un **quai** brise-lames au Nord, distants de 30 m (98 pi). Un **haut-fond**, situé immédiatement à l'Est de l'extrémité du brise-lames Nord et couvert de 1,4 m (5 pi) d'eau, obstrue partiellement l'entrée menant aux bassins. On retrouve à l'intérieur du havre deux bassins d'amarrage et une **rampe de mise à l'eau** pour embarcations. Les profondeurs, le long des quais de forme irrégulière, varient entre 2 et 2,9 m (7 et 10 pi). Des pontons sont installés dans le bassin intérieur. En raison de l'ensablement, les profondeurs peuvent être moindres que celles qui sont indiquées sur la carte. (Q2004-070.1)



**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

Page 187 — Supprimer le paragraphe 184

Remplacer par : 184 À 1 mille à l'Est de l'usine de la compagnie papetière, se trouve un brise-lames en forme de croissant de 458 m (1 500 pi) de long. Un **quai** public, 150 m (492 pi) sur 18 m (60 pi) et d'une hauteur de 3,7 m (12 pi), termine ce brise-lames; il offre (2002) une profondeur de 9 m (29,5 pi) pour le poste d'amarrage de la face NW. Il n'y a pas de poste d'amarrage sur le côté SE. Un **feu** (1392.7), reposant sur une tour, s'élève sur l'extrémité du quai. Un service saisonnier de **traversier** assure une liaison entre Montréal, Québec, Matane, Chandler et Cap-aux-Meules. Une rampe mobile pour le traversier est aménagée à l'enracinement du quai sur le côté NW.

(Q2004-074.1)

ATL 100 — Renseignements généraux — Côte Atlantique, première édition, 1992 —

Page 1 — Paragraphe 1, ligne 5

Supprimer : (excepté le Labrador)

Remplacer par : -et-Labrador

(N2004-07.8)

Page 2 — Après le paragraphe 2

Insérer : 2.1 Les bâtiments traversant l'océan Atlantique Nord, à destination de la côte du Labrador, ne courent aucun risque qui serait causé par des hauts-fonds. Plusieurs bancs baptisés gisent au large de cette côte jusqu'à une distance de 150 milles, mais ils sont tous couverts d'environ 200 pieds (61 m). Toutefois, les navigateurs doivent redoubler de prudence lorsqu'ils s'approchent de la côte du Labrador, car elle présente des dangers détachés qui peuvent s'étendre à 15 milles ou plus de la côte continentale (ou des îles près du rivage).

(N2004-07.9)

2.2 On peut croiser des bateaux de pêche au large de la côte du Labrador, mais en moins grand nombre que sur les Grands Bancs et au large de la côte Est de Terre-Neuve. Néanmoins, la navigation au large du Labrador exige de la prudence, surtout par temps de brume qui, dans l'ensemble, prédomine dans cette région.

(N2004-08.0)

Page 6 — Après le paragraphe 38

Insérer : 38.1 La principale cause du givrage des bateaux dans la mer du Labrador est le givrage par embruns qui peut se produire d'octobre à mai. Les embruns congelant peuvent se produire tout au long de l'hiver; le long de la côte du Labrador; les conditions favorables au givrage par embruns se réalisent durant plus de 30 % du temps au cours des mois de janvier et février. Le givrage par embruns est également responsable des plus grandes accumulations de glace, dont l'épaisseur peut dépasser 20 cm (8 po). Le givrage, causé par le brouillard en surfusion et les précipitations congelantes, est signalé moins fréquemment et ne produit en général que de faibles accumulations de glace de l'ordre de 1 à 2 cm (0,4 à 0,8 po). Le givrage par embruns peut être accompagné par de la fumée de mer arctique si les températures sont très basses; des rapports, mentionnant le givrage de bâtiments dans les eaux de la côte Est, indiquent une plus grande fréquence de conditions de givrage par embruns et de brouillard combinés, que dans la mer du Labrador.

(N2004-08.1)

38.2 Puisque les cas de givrage en mer du Labrador sont le plus fréquemment associés à des vents autres que ceux de l'Ouest, l'état de la mer, près du rivage, peut paraître trompeusement calme. Le danger réside dans le fait que de petits bâtiments côtiers s'aventurant au large, dans ces conditions, peuvent subir de rapides accumulations de glace au retour.

(N2004-08.2)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

38.3 Une étude des rapports sur l'épaisseur du givrage en mer du Labrador, révèle que Hamilton bank (54°N, 55°W) constitue une région où les accumulations de glace sont nettement plus épaisses; l'épaisseur moyenne y dépasse 10 cm (4 po), alors que généralement on en retrouve de 4 à 5 cm (1,6 à 2 po) ailleurs. Ces accumulations plus épaisses peuvent être la conséquence de conditions locales plus intenses (p.ex. des vagues plus courtes et plus creuses) ou du fait que des bâtiments plus susceptibles de projeter des embruns et par conséquent plus sensibles au givrage, fréquentent cette région.

(N2004-08.3)

Page 10 — Après le paragraphe 71

Insérer : 71.1 La plupart des eaux côtières du Labrador n'ont pas fait l'objet de levés selon des normes modernes. La plus grande partie de la cartographie hauturière a été effectuée par la marine états-unienne et de nombreuses cartes sont donc des reproductions de cartes publiées par cette organisation; le cas échéant, cette particularité est mentionnée sous le titre des cartes.

(N2004-08.4)

Page 17 — Paragraphe 124, ligne 7 – après « Terre-Neuve »

Insérer : -et-Labrador

(N2004-08.5)

Page 18 — Paragraphe 128, lignes 5 et 6

Supprimer : « jusqu'à ... Écosse. »

Remplacer par : jusqu'aux eaux de Terre-Neuve-et-Labrador

(N2004-08.6)

Page 19 — **Tableau 1.3 Stations de sauvetage**, Terre-Neuve – après « Burin »

Ajouter : , Lark Harbour et Port aux Choix

(N2004-08.7)

Page 35 — Après le paragraphe 21

Insérer : 21.1 La côte Est du **Labrador** forme la plus grande partie du littoral continental oriental du Canada. Elle s'étend de Cape St. Charles, situé à l'entrée NE du détroit de Belle Isle, à Cape Chidley, pointe septentrionale de cette côte, soit une distance de 630 milles. La configuration de toute la côte du Labrador est très irrégulière car elle est échancrée par d'innombrables bras de mer et baies, et est parsemée d'îles au large. La côte extérieure est nue et rocheuse, parfois couverte de quelques arbres. Toutefois, les rives des rivières et les rivages des baies sont généralement très boisés et constituent une source potentielle de bois à pâte. La limite septentrionale des arbres le long de la côte se situe aux environs de la latitude 58°N.

(N2004-08.8)

21.2 La superficie du Labrador est de 292 218 kilomètres carrés, soit près de trois fois la taille de l'île de Terre-Neuve. Le Labrador est séparé de la province du Québec, à l'Ouest et au Sud, par une frontière fixée en 1927 par un comité juridique du Conseil privé et qui n'a fait l'objet d'aucun levé pour sa plus grande partie. Au Sud, elle suit le parallèle 52°N; à l'Ouest, et jusqu'à Cape Chidley, son tracé suit des méandres passant par les crêtes des bassins des rivières qui s'écoulent vers l'Est dans la mer du Labrador. Les collines descendent brusquement vers la mer, formant souvent des falaises à pic; elles se terminent en pointes rocheuses et anfractueuses. Le long de la côte de Port Manvers à Cape Chidley, les terres sont généralement hautes avec les Torngat Mountains qui s'élèvent à 10 ou 20 milles à l'intérieur. Entre Nachvak Bay et Cape Chidley, ces montagnes se rapprochent de la côte, avec des altitudes atteignant 5 000 pieds (1 524 m).

(N2004-08.9)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

- 21.3 C'est le 1<sup>er</sup> avril 1949 que l'île de Terre-Neuve est devenue la 10<sup>e</sup> province du Canada, en même temps que le territoire limitrophe du Labrador. Avant cela, ces deux territoires constituaient une colonie britannique. (N2004-09.0)
- 21.4 Le Labrador a une population d'environ 31 300 habitants. Elle se compose d'environ 1500 Inuits, 850 Indiens, 10 150 colons et 18 800 non autochtones. Les colons sont de descendance européenne et bon nombre d'entre eux ont épousé des femmes inuit ou indiennes. À l'origine les commerçants de fourrures, trappeurs, pêcheurs, charpentiers et ferblantiers, ont mêlé leurs coutumes à celles des Indiens et des Inuit. De manière générale, les premières nations Naskapis vivent à Natuashish, les Montagnais à Sheshatshiu, du côté Sud de North West River, et les Inuit au Nord de Hamilton Inlet. Pour leur part, les colons se sont établis au Nord et au Sud de Hamilton Inlet; certains vivent dans l'Ouest du Labrador. L'Ouest industriel, dont la plus grande agglomération est Labrador City (autour de 14 700 habitants), et Happy Valley-Goose Bay, comptent les plus grandes populations non autochtones. (N2004-09.1)
- 21.5 Si les ressources naturelles du Labrador n'ont pas encore été exploitées à fond, c'est en partie à cause de leur inaccessibilité et à cause du manque de ports utilisables, permettant l'écoulement des marchandises vers les marchés. Une liaison routière entre Labrador Straits et Cartwright a été établie en vue de relier Goose Bay dans un proche avenir. Goose Bay est relié par voie terrestre à l'Ouest du Labrador et à Baie Comeau (Québec). L'industrie de la pêche a perdu de son importance à cause de l'effondrement des stocks de morue, mais elle est toujours pratiquée par quelques pêcheurs locaux qui pêchent d'autres espèces. (N2004-09.2)
- 21.6 L'industrie minière du Labrador est essentiellement concentrée autour de Labrador City et de Wabush, plus vers l'intérieur des terres. C'est de là que le minerai de fer est transporté par rail jusqu'à Sept-Îles, sur la côte Nord du St-Laurent, et ensuite par bateau jusqu'aux fonderies. Cette mine est la plus grande productrice de minerai de fer au pays. Une mine de nickel est en cours d'ouverture, proche de Voisey's Bay. Un port consacré uniquement au transport du minerai est en construction à Edwards Cove, dans Anaktalak Bay; il est accessible à environ 8 milles au Sud de Nain. (N2004-09.3)
- 21.7 Ces dernières années ont vu de nombreuses découvertes de réserves gazières et pétrolières sur le plateau du Labrador. Les conditions d'exploitation particulièrement difficiles augmentent le niveau de difficulté et prolongent la durée nécessaire à l'évaluation du potentiel total en matière d'hydrocarbures. (N2004-09.4)
- 21.8 L'énergie hydroélectrique a été développée à Churchill Falls, sur le fleuve Churchill. Le fleuve Churchill et ses affluents constituent une des plus grandes sources d'hydroélectricité. (N2004-09.5)

Page 41 — Paragraphe 23, lignes 8 à 10

Supprimer : « volume *Instructions ... baie de Fundy* »

Remplacer par : fascicule des *Instructions nautiques, ATL 105 — Cape Canso à Cape Sable (y compris île de Sable)*

(Q2004-075.1)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

Page 46 — Après le paragraphe 54

Insérer : 54.1 **Conditions glacielles le long de la côte du**

**Labrador.** — Dans cette région, les glaces sont en partie de formation locale, et proviennent en partie du détroit d'Hudson ainsi que de la zone du détroit de Davis – baie de Baffin. Les nombreux icebergs détachés de l'Ouest du Groenland s'ajoutent aux dangers de la banquise. La glace de formation locale appartient, naturellement, aux catégories glace nouvelle, jeune glace ou glace de première année; il en est de même pour la glace du détroit d'Hudson, car les deux zones sont entièrement libres en été. D'autre part, la baie de Baffin peut n'être que partiellement dégagée, permettant ainsi vers la fin de l'hiver et durant le printemps, la pénétration de glace de deux ou de plusieurs années dans la zone du Labrador; ce sont les vents et courants qui entraînent cette glace vers le Sud. Cela n'est pas inhabituel et quand le cas se présente, les vieux floes sont très dispersés dans la banquise; toutefois, il se peut qu'on rencontre des floes anormalement durs, même dans ces eaux.

(N2004-09.6)

54.2 Le gel se produit d'abord dans les baies et bras de mer de la côte Nord, à partir de la fin novembre, mais ce premier gel dépend beaucoup plus de la distance de la mer que de la latitude. Terrington Basin, au fond de Lake Melville, est habituellement couvert de glace vers la mi-novembre, mais Hopedale, bien que plus au Nord, ne commence pas à geler avant le commencement de décembre et Cartwright, à la même latitude, n'est pas gelé avant la mi-décembre.

(N2004-09.7)

54.3 La banquise s'étend rapidement vers le Sud, le long de la côte, et atteint le détroit de Belle Isle vers la fin décembre, dès que la glace commence à se former dans les baies et bras de mer de la partie Nord. Aussitôt que les régions côtières sont encombrées par les glaces, la banquise se développe et dérive vers le large sous l'action des vents et des courants. À la fin de décembre, la banquise s'étend de Terre-Neuve, près de Cape Bauld au Nord, et s'étend lentement vers le large pour atteindre une largeur de 75 milles près de la latitude 55°N et une largeur de 100 milles à la hauteur de Cape Chidley.

(N2004-09.8)

54.4 Lake Melville se couvre de banquise côtière au cours de la première moitié de décembre. Une petite zone d'eaux libres subsiste à Rigolet, mais le reste se couvre d'une épaisse couche de banquise côtière recouverte d'un épais manteau de neige. L'épaisseur de la glace à Goose Bay atteint environ 50 cm (20 po) au 1<sup>er</sup> janvier et 85 cm (33 po) au début d'avril. La glace qui est présente dans cette région est relativement plate, mais elle peut présenter des crêtes formées par des ruptures causées par les changements thermiques, eux-mêmes dus aux tempêtes automnales. La difficulté de rompre la glace est due plus à la couverture de neige, qu'à son épaisseur. La couverture de neige atteint une épaisseur moyenne de 20 à 40 cm (8 à 16 po) durant les mois d'hiver.

(N2004-09.9)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

54.5 La banquise côtière qui envahit les baies et les bras de mer tout le long de la côte et au cours des mois d'hiver s'élargit à Cape Harrison et à Saglek. L'épaisseur et l'étendue de la banquise du large augmentent également pour atteindre ses limites maximales au mois d'avril; ces limites vont de 52°N, 52°W à 54°N, 53°W à 57°N, 57°W et à 60°N, 60°W. L'épaisseur de la glace de banquise n'est pas seulement la conséquence des températures locales, car la dérive vers le Sud causée par le vent et par les courants peut amener dans cette région de la glace provenant du détroit de Davis; celle-ci peut avoir une épaisseur pouvant aller jusqu'à 150 cm (59 po), alors que la banquise côtière a une épaisseur allant de 80 à 120 cm (32 à 47 po).

(N2004-10.0)

54.6 La banquise se déplace au gré du vent et des courants océaniques. Il y a souvent un chenal de séparation entre la banquise côtière et la banquise du large, alors que les vents d'Ouest sont dominants. En même temps, le long de la limite extérieure de la banquise, des glaces éparses sous forme de cordons, de bancs et de ceintures peuvent s'étendre jusqu'à 300 milles de la côte. Par contre, les vents d'Est et du NNE refoulent les glaces près de la côte, occasionnant ainsi une concentration de près de 100 %. La lisière de la glace peut être refoulée à moins de 60 milles de la côte. Dans de telles conditions, la formation de crêtes, de hummocks, etc. peut être très importante.

(N2004-10.1)

54.7 En général, les glaces se déplacent parallèlement à la côte à raison de 5 à 8 milles par jour. Les variations de la vitesse du vent peuvent accentuer le déplacement des glaces ou l'arrêter complètement pour de brèves périodes. Supposons que le déplacement soit de 8 milles par jour, la glace de plusieurs années se trouvant au large de Devon Island au début d'octobre arriverait dans le voisinage de l'entrée de Hamilton Inlet vers la mi-février. Ceci concorde avec les dates des reconnaissances aériennes signalant de la glace plus vieille dans la région.

(N2004-10.2)

54.8 La taille des floes le long de la côte du Labrador dépend de la distance entre ceux-ci et la limite de la banquise. Les vagues et la houle de même que l'abrasion le long de la côte, contribuent à briser la glace en de plus petits morceaux. En règle générale, les petits floes se trouvent près de la lisière des glaces, alors que les floes plus grands se trouvent vers l'intérieur de la banquise.

54.9 La fonte débute au cours de la dernière semaine d'avril dans les eaux méridionales et atteint le Labrador central vers la fin mai et Resolution Island vers la mi-juin. À cause de sa situation à l'intérieur des terres, la fonte de Lake Melville commence dès le mois de mai et les eaux de fonte entraînent rapidement la glace. La fonte complète des lieux commence au début de juin. Sur la côte du Labrador, le dégagement de la banquise est graduel et fonction de la progression de la fonte vers le Nord. La banquise devient de plus en plus étroite et peut se diviser en gros morceaux; naturellement, sa concentration diminue au fur et à mesure de la fonte des glaces, jeunes ou nouvelles. Tôt en juin, sa lisière Sud a libéré Belle Isle, et à la fin du même mois, la banquise se retire au Nord de Hamilton Inlet, alors qu'à la fin de juillet elle est dans les parages de Cape Chidley, où quelques morceaux de glace peuvent persister durant la première semaine d'août. Aussi, pour le reste de la saison, les icebergs constituent un danger pour la navigation jusqu'au gel automnal.

(N2004-10.4)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

Page 53 — Après le paragraphe 94

Insérer : 94.1 **Marées le long de la côte du Labrador.** — Le long de la majeure partie de la côte du Labrador, la marée est très uniforme, tant au point de vue du moment où se produit la pleine mer, qu'au point de vue de l'amplitude de la marée; ce n'est que vers le fond des bras de mer que de grandes variations se font sentir. Néanmoins, près de l'extrémité septentrionale du Labrador, on observe un accroissement marqué et rapide de l'amplitude à mesure que l'on s'approche de l'entrée du détroit d'Hudson.

(N2004-10.5)

94.2 Près de la côte, les courants de marées suivent une direction générale Nord pour le courant flot et une direction générale Sud pour le courant du jusant; leur vitesse n'atteint que rarement 0,5 nœud, sauf autour des promontoires.

(N2004-10.6)

94.3 Par suite de la très grande irrégularité du littoral, échancré par de nombreux bras de mer et jalonné d'innombrables petites îles, les courants à l'intérieur des terres relèvent du domaine de la connaissance locale. De forts courants dangereux pouvant atteindre 7 nœuds sont présents dans les fjords et passages de cette région, ainsi qu'autour de Cape Chidley.

(N2004-10.7)

94.4 Le courant du Labrador qui sort du détroit de Davis en charriant ses champs de glace et icebergs s'étend sur toute la côte du Labrador à la vitesse de 1 à 2 nœuds, tel que signalé par des pêcheurs. Près de la côte, il semblerait que le courant parcourt quelque 6 milles/jour; à 70 milles au large, on a signalé une vitesse de 10 à 20 milles/jour.

(N2004-10.8)

Page 61 — Après le paragraphe 136

Insérer : 136.1 **Météorologie du Labrador.** — Les habitants de la côte du Labrador, côte anfractueuse et profondément échancrée, connaissent bien la variété du régime météorologique, si dépendant des vents de terre et du large, et souvent soumis à la violence des systèmes cycloniques. Les caractéristiques climatiques générales sont bien connues, mais la topographie joue un rôle essentiel dans leurs variations locales. La fréquence de la brume et des coups de vent diffère grandement entre les îles du littoral et les extrémités des longs et profonds bras de mer. Marys Harbour, Cartwright, Hopedale, Makkovik et Nain envoient maintenant régulièrement des rapports météorologiques, mais la période couverte par des rapports est courte pour Marys Harbour, Nain et Makkovik. Les autres régions ont fait l'objet de rapports depuis de nombreuses années. Pour les parages de Hamilton Inlet, on ne dispose que des rapports météorologiques de Happy Valley-Goose Bay. Il est évident que les conditions en eaux libres sont souvent plus critiques que celles annoncées par les stations météorologiques côtières.

(N2004-10.9)

136.2 Bien que le **détroit de Belle Isle** soit beaucoup plus petit que le détroit d'Hudson, il présente quand même des traits communs avec celui-ci. Tous deux sont flanqués d'îles sur leur extrémité orientale, située dans les courants froids de l'Arctique. Ces courants exercent un effet marqué sur les températures estivales aux entrées Est de ces détroits. Les deux détroits sont placés sur les trajets moyens des centres de basse pression. Tous deux, de par leur topographie environnante, canalisent les vents de surface. Les eaux froides du courant du Labrador, déviées le long de la côte Nord, maintiennent des températures estivales basses. C'est particulièrement vrai dans le cas de vents du large. Belle Isle, située dans le courant du Labrador, accuse au-dessus des eaux froides du détroit, des températures estivales de 5 °C en juin, 9,3 °C en juillet, 10,1 °C en août et 6,8 °C en septembre. Les stations côtières peuvent s'attendre à des températures plus élevées. À quelques milles à l'intérieur des terres, où l'influence rafraîchissante du détroit ne se fait pas sentir, les températures sont beaucoup plus élevées. Le long du détroit, les minima tombent au-dessous du point de congélation durant la dernière semaine d'octobre, et environ un mois plus tard les maxima tombent à leur tour au-dessous du point de congélation. Après le gel du détroit, la température dépasse rarement le point de congélation. Le détroit de Belle Isle reçoit de fortes précipitations hivernales, parce qu'il se trouve sur la trajectoire des dépressions profondes. Battle Harbour reçoit une moyenne annuelle de 396 cm (156 po) de neige, soit plus du double de la moyenne de Resolution Island. Les chutes de neige débutent rarement avant la fin octobre, soit deux mois après leur début sur Resolution Island. Par contre, la moyenne annuelle de chutes de neige à Battle Harbour est de 76 cm (30 po) pour le mois de mars uniquement; il est à noter qu'il y a déjà eu des chutes de neige de 278 cm (109,5 po) en un mois, en mars 1949. Dans le détroit, les précipitations sous forme de pluie peuvent se produire n'importe quel mois de l'année; faibles en hiver, elles atteignent une moyenne mensuelle de 75 mm (3 po) de juin à fin octobre, puis diminuent ensuite, alors que les chutes de neige forment le plus grand pourcentage du total des précipitations.

(N2004-11.0)

136.3 **Cape St. Charles à Hopedale.** — En allant vers le Nord, Battle Harbour est la première station dont les observations météorologiques furent régulières sur une très longue période. En 1983, le site de la station a été déplacé à Marys Harbour, mais les données historiques concernant un grand nombre d'années sont disponibles pour Battle Harbour. Les œllines qui s'élèvent dans le SW, entre Niger Strait et St. Lewis Strait, semblent n'avoir eu qu'une faible influence sur les vents de surface. Il apparaît donc que la bonne situation de cette station lui a permis de fournir des observations représentatives de la fréquence des phénomènes le long de cette côte. Il n'existe pas d'autres stations météorologiques jusqu'au passage Domino, sur ce littoral orienté en direction générale Nord et profondément échancré, soit une distance de plus de 60 milles à vol d'oiseau. Le long des profonds bras de mer (St. Lewis, Alexis Bay et White Bear Inlet), on observe des variations climatiques considérables à mesure que l'on s'éloigne des eaux côtières.

(N2004-11.1)

136.4      Entre **Domino Passage et Hamilton Inlet**, à quelque 80 milles en direction NW, la côte du Labrador est très échancrée. Son altitude se situe entre 500 et 600 pieds (152 et 183 m) jusqu'à Sandwich Bay, mais entre cette dernière et Hamilton Inlet, elle atteint 1 000 pieds (305 m), avec des altitudes de 1 600 pieds (488 m) plus à l'intérieur des terres. Seule la station de Cartwright consigne la météorologie le long de cette partie de la côte. Cette côte est bien exposée, en particulier aux vents de la partie NW. Les observations de Cartwright constituent un compromis entre le temps des îles extérieures, plus brumeux et venteux, et celui des bras intérieurs de Sandwich Bay, quelque peu mieux abrités. Les observations faites à Cape Harrison démontrent que la fréquence des forts vents y est à peu près la même que sur la côte extérieure où la plus grande proportion de vents souffle du Nord, surtout en hiver. En ce qui concerne la brume, on peut s'attendre à une fréquence plus élevée au cap et aux îles extérieures, puisque les vents d'Est porteurs de brume sont moins susceptibles de l'entraîner jusqu'au fond de Tukialik Bay. Hamilton Inlet, à quelque 200 milles au Nord du détroit de Belle Isle, est l'échancrure la plus profonde de la côte du Labrador. Au Nord de Groswater Bay, à partir d'un groupe d'îles centré approximativement à  $54^{\circ}30'N$ ,  $57^{\circ}10'W$ , la côte est orientée en direction WNW jusqu'à Hopedale, situé à  $55^{\circ}27'N$ ,  $60^{\circ}14'W$ , soit une distance de 120 milles à vol d'oiseau. Hopedale est bien exposé au large, mais est situé à une distance de plus de 10 milles des îles extérieures. Les enregistrements existants démontrent qu'en janvier, la température moyenne journalière, de  $-10,3^{\circ}C$  à Battle Harbour, tombe à  $-15,9^{\circ}C$  à Hopedale, soit un écart de quelque  $6^{\circ}C$  pour 3 degrés de latitude. La température moyenne diurne de Battle Harbour au début mai dépasse le point de congélation; Hopedale suit cette tendance avec une semaine de retard. En été, l'influence des eaux froides du large devient évidente lorsque les températures moyennes diurnes les plus élevées pour Battle Harbour et Hopedale sont atteintes au courant du mois d'août. Un flux d'Ouest qui traverse le Labrador, peut produire des températures très élevées sur la côte, avec des extrêmes de  $33,3^{\circ}C$  à Hopedale,  $36,7^{\circ}C$  à Cape Harrison,  $36,1^{\circ}C$  à Cartwright et  $28,9^{\circ}C$  à Battle Harbour. En automne, une température moyenne diurne de  $0^{\circ}C$  est atteinte à Hopedale normalement à la fin octobre et à Battle Harbour vers la mi-novembre. Les températures hivernales élevées au cours des périodes chaudes sont neutralisées par le refroidissement occasionné par la glace et l'eau froide du large : en janvier, maximum de  $5,6^{\circ}C$  à Hopedale et de  $5,5^{\circ}C$  à Battle Harbour. Cette partie de la côte se trouve fréquemment du côté Nord des violentes tempêtes hivernales, et est ainsi soumise à d'importantes chutes de neige. La moyenne annuelle est de 396 cm (156 po) à Battle Harbour, de 440 cm (173 po) à Cartwright, de 371 cm (146 po) à Cape Harrison et de 417 cm (164 po) à Hopedale. Habituellement, les chutes de neige ne se produisent pas en octobre près de l'extrémité Sud, mais elles débutent dès la fin septembre à Hopedale. À Battle Harbour, la neige cesse généralement en mai, bien que quelques faibles chutes soient possibles en juin et dans les premiers jours de juillet. À Hopedale, des faibles chutes sont possibles en juin et dans les premiers jours de juillet. Les précipitations sous forme de pluie peuvent se produire en n'importe quel mois, bien que la plus grande



partie tombe de mai à fin octobre à Hopedale, et d'avril à fin novembre à Battle Harbour.

(N2004-11.2)

<sup>136.5</sup> **De Hopedale à Cape Chidley**, distants de près de 400 milles, il n'y a qu'une seule station météorologique (Nain) qui enregistre des observations sur une base régulière. La station de Nain n'est en service que depuis 1984; par conséquent, la période des observations étant très courte, elle ne procure qu'une utilité limitée à la description des données le long de cette partie de la côte. Il y a eu, dans le passé, des observations précieuses qui ont été faites par des missions à Saglek, Ramah, Okak, Nain, Zoar et Hebron, ainsi que sur une très courte période à Killinek; ces observations ont aidé à déterminer le caractère saisonnier des températures et des précipitations. Toutefois, elles n'ont été que des observations éparses, portant sur les vents et la visibilité le long de cette côte montagneuse et profondément échancrée. La largeur de la zone côtière, mesurée à partir de l'île en mer la plus éloignée et baignée par le courant du Labrador jusqu'aux limites Ouest des fjords et baies, varie de 50 milles au Sud, à quelque 20 milles au Nord. Les conditions climatiques y varient grandement. Les vents sont influencés par la topographie rugueuse; les mouvements des bancs de brume sont commandés par le flux d'air général et par le soleil qui réchauffe les falaises et les pentes. Pour pouvoir définir le régime compliqué des climats locaux, il faut attendre l'établissement de stations météorologiques et l'analyse exhaustive des observations de l'environnement marin. C'est peut-être la côte pour laquelle le climatologue a le plus besoin de rapports météorologiques, en vue de définir plus clairement les aspects climatiques hasardeux intéressant la navigation maritime. Au cours des mois d'hiver, la dépression d'Islande conjuguée avec les tempêtes profondes qui s'abattent sur la mer du Labrador, entretiennent de forts vents sur la côte. Les coups de vent sont fréquents et se produisent sur un total de 20 jours en janvier. Quand de forts vents soufflent sur la côte, les vents deviennent variables dans les baies et bras de mer; parfois, leur vitesse s'accroît du fait de la pente et de la canalisation du terrain et peut atteindre plus de 100 nœuds; parfois elle diminue jusqu'à presque calme. Bien que les chutes de neige hivernales soient faibles, une tempête occasionnelle peut apporter une grosse couche sur les pentes exposées au vent. La moyenne des températures se situe à  $-18^{\circ}\text{C}$ , alors que les extrêmes absolus en janvier sont de l'ordre de  $-37^{\circ}\text{C}$ . Au début juin, les températures diurnes sur la côte montent au-dessus du point de congélation. On peut s'attendre à des chutes modérées de neige en avril et en mai et à quelques chutes légères en juin; elles se réduisent au minimum sur la côte vers la fin juin et elles sont improbables en juillet et août, sauf aux altitudes plus grandes. La moyenne du nombre de jours de brume, en juillet comme en août, se situe aux alentours de 8. Leur fréquence annuelle est fonction de la circulation de l'air. Si des centres successifs de basse pression traversent la côte près de la latitude de Hopedale, le flux persistant du large maintiendra de basses températures et de la brume durant des jours sur la côte. La prédominance des basses pressions dans le détroit d'Hudson provoquera un flux d'Ouest d'air en subsidence sous le vent de Torngat Mountains, qui apportera sur la côte un ciel ensoleillé et des températures de quelque  $20^{\circ}\text{C}$ . En juillet et août, les températures extrêmes se tiennent légèrement au-dessus

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

de 30 °C aux environs de Hopedale, et de 20 °C dans le voisinage de Cape Chidley. Bien que les coups de vent soient assez rares en juillet et en août, l'effet de canalisation peut donner lieu à de forts vents dans les fjords, même avec un faible gradient barométrique. Au début de septembre, des chutes de neige peuvent se produire dans les parages de Cape Chidley. La température moyenne diurne s'abaisse au point de congélation au début d'octobre dans le Nord, et à la mi-octobre à Hopedale. La brume devient moins fréquente en septembre, et rare à partir d'octobre. À la fin de septembre, la neige est la cause habituelle de la diminution de la visibilité; cette dernière est presque nulle lors des violentes rafales de neige qu'apportent les forts vents de NW qui balaient la côte en arrière des profondes tempêtes d'automne. Avec l'élargissement et le renforcement de la circulation de NW sur la côte, les chutes de neige diminuent après décembre. Les températures s'abaissent pour atteindre leurs minima en janvier et février.

(N2004-11.3)

Page 64 — Après le paragraphe 155

Insérer : 155.1 **Labrador.** — En janvier, dans le **détroit de Belle Isle**, les vents de NW prédominent, bien que l'effet de canalisation du vent par le détroit soit évident, du fait de la fréquence élevée des vents de NE à Blanc-Sablon. En juillet, les vents ont une forte tendance à souffler parallèlement au littoral, 34 % du temps du SW à Blanc-Sablon, et 37 % du temps du Sud, à Battle Harbour. Le terrain exerce moins d'influence sur la fréquence des directions du vent qui sont plus représentatives, du flux général de l'air en toutes saisons. En janvier, on a signalé des vents de la force d'un ouragan à Belle Isle (du NE, du SE et de l'Ouest), à Battle Harbour (du Nord), et à Blanc-Sablon, des vents de force 10 venant du Nord et du NE. Juillet est le mois où se produit le moins de forts vents, c'est d'ailleurs aussi le cas dans d'autres zones; à Blanc-Sablon, les vents de force 6 ne soufflent que durant une période totale de 6, 3 heures à Battle Harbour, mais près de 45 heures à Belle Isle, région notoirement venteuse et plus représentative des conditions au large. En juillet, Belle Isle a subi des vents de force 10 du SE, de l'Ouest et du NW. À partir de juillet, la probabilité des coups de vent augmente, atteignant un nombre maximal de jours en décembre.

(N2004-11.4)

155.2 En hiver, un flux d'air arctique d'Ouest prédomine à travers le Labrador et la mer du Labrador. Les vents soufflent en proportion de 60 % du SW, de l'Ouest et du NW au navire-station océanographique *Bravo* (autrefois positionné à 270 milles à l'Est de Hopedale), à Cape Harrison, à Battle Harbour et à Cartwright. Les vents sont plus capricieux en été à cause des faibles gradients et de la variation diurne des vents de terre et des brises de mer. L'ancien navire-station *Bravo* présente bien cette circulation estivale : 49 % des vents y soufflent du Sud, du SE et de l'Est, alors que la proportion n'est que de 19 % en janvier. La fréquence des coups de vent dépend de la saison et de l'exposition. Au cours des mois plus tranquilles (de mai à août inclusivement), la moyenne est de 2 à 3 jours. Au cours d'un mois venteux en été, la moyenne peut atteindre 7 jours; un peu en dedans des îles côtières, comme on le voit à Cape Harrison et à Cartwright, la moyenne de 4 jours de coups de vent ne sera probablement pas dépassée. À partir de septembre, la probabilité de forts

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

vents augmente de mois en mois. La saison venteuse, avec un minimum mensuel de jours de coups de vent couvre la période allant d'octobre à fin avril. En hiver, les stations côtières ont fréquemment enregistré des vents de force supérieure à 9 et des observations non confirmées faites dans ces zones exposées indiquent que des vents de plus de 100 nœuds ne sont certes pas inhabituels sur cette côte; toutefois, ces rapports ne permettent pas de déterminer la fréquence des vents de cette force. En juillet et en août, on a observé des vents pouvant atteindre force 9 à Hopedale (NW, Nord) ainsi qu'à Cape Harrison (NW), et force 8 à Cartwright (Ouest) et à Battle Harbour (SW).

(N2004-11.5)

<sup>155.3</sup> La fréquence de direction des vents de surface à Goose Bay est commandée par le flux d'Ouest prédominant sur le Labrador, bien que le bassin du fleuve Churchill règle, dans une certaine mesure, les directions. En juillet, les vents sont habituellement faibles et leur direction est variable. Grâce à la protection d'une végétation étendue, Happy Valley-Goose Bay ne connaît que peu de jours de forts vents. Sur l'étendue qu'offre la longueur de Lake Melville, les vents sont plus forts, surtout lorsqu'ils sont canalisés par Mealy Mountains. On a signalé des grains violents dans Etagaulet Bay au cours de tempêtes d'Est. Durant la saison de navigation (de juin à novembre), la plus grande vitesse éolienne observée à Happy Valley-Goose Bay pendant la période de 1955 à 1980, fut de 39 nœuds, de l'Ouest. Les vents les plus forts soufflent de l'Ouest, du SW et du NE, dans une direction généralement parallèle à la longueur de Lake Melville.

(N2004-11.6)

<sup>155.4</sup> Les vents qui soufflent au Nord de Hopedale sont influencés par la topographie rugueuse; les mouvements des bancs de brume sont commandés par le flux d'air général et par le réchauffement solaire des falaises et des pentes. Au cours des mois d'hiver, la dépression d'Islande conjuguée aux tempêtes profondes qui s'abattent sur la mer du Labrador, entretiennent de forts vents sur la côte. Les coups de vent sont fréquents et totalisent quelques 20 jours en janvier. Quand de forts vents soufflent sur la côte, les vents sont variables dans les baies et les bras de mer; parfois leur vitesse s'accroît du fait de la pente et de la canalisation du terrain et peut atteindre plus de 100 nœuds; parfois elle diminue jusqu'à presque calme. Bien que les coups de vent ne soient pas fréquents en juillet et août, l'effet de canalisation peut engendrer de forts vents dans les fjords, malgré un faible gradient de pression.

(N2004-11.7)

Page 66 — Après le paragraphe 179

Insérer : <sup>179.1</sup> **Labrador.** — La fréquence de la brume dans le détroit de Belle Isle est très élevée de mai à fin août, lorsque la température de l'air s'abaisse à la température du point de rosée, au-dessus des eaux glaciales. La prédominance des vents du secteur Sud rend la côte Nord plus brumeuse qu'au Sud, aidée en cela par la tendance de l'eau de surface à être plus froide le long de la côte Nord. Plus de la moitié des jours sont brumeux en juillet. À la fin d'août, les probabilités de brume diminuent et décroissent constamment par la suite. À cause de sa situation sous le vent, la fréquence des jours de brume à Battle Harbour représente les conditions régnant à l'extrémité Est du détroit. Les températures plus chaudes de l'eau en août se traduisent par une diminution de la fréquence des jours de brume à son extrémité SW.

(N2004-11.8)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

179.2 La fréquence de brumes le long de la côte Sud du Labrador est fonction de la fréquence des vents du large soufflant en travers du courant du Labrador. Les amplitudes thermiques diurnes exercent une influence : la brume tendant à s'étendre à l'intérieur des terres durant la nuit et à reculer vers la mer à la chaleur du jour. Battle Harbour enregistre la plus haute moyenne de fréquence de brume en juillet (17 jours), à cause du flux du Sud prédominant qui entraîne la brume au Nord du détroit de Belle Isle. La zone au Nord de Domino Passage connaît probablement les mêmes fréquences. Hopedale, Cape Harrison et Cartwright ont tous une moyenne mensuelle de brume de 5 jours au cours de la période de mai à fin août. Tout indique que cette moyenne est faible au regard du nombre de jours de brume dans les eaux côtières contiguës. Voici un exemple d'une longue durée de brume étendue : en août 1964, un centre de très haute pression domina le Groenland et les eaux contiguës; il en résulta des vents dans la partie Est sur les routes maritimes du Nord et les trajectoires des tempêtes passèrent plus au Sud. Un des cyclones prit naissance au large de Terre-Neuve le 12 et resta stationnaire les 12, 13 et 14 août en position approximative  $51^{\circ}N$ ,  $41^{\circ}W$ . Quatre stations sur la côte du Labrador, de Belle Isle à Hopedale, signalèrent 11 jours consécutifs de brume. La chute des températures de l'air, des vents plus forts et la diminution de vents du large, produisent une régression marquée de la brume en septembre. Les moyennes indiquent peu de brume après le mois de septembre, mais les maxima indiquent qu'en cas de vents chauds et humides traversant le courant du Labrador, le nombre de jours de brume peut dépasser 10. Vers la fin de la saison de navigation, la diminution de la visibilité sera plutôt due à la neige.

(N2004-11.9)

179.3 Les jours de brume sont rares à Goose Bay, et leur nombre n'a jamais dépassé 5 jours/mois.

(N2004-12.0)

179.4 La moyenne du nombre de jours de brume entre Hopedale et Cape Chidley, en juillet comme en août, se situe autour de 8. Leur fréquence dans l'année est fonction de la circulation de l'air. Si des centres de basse pression traversent en succession la côte près de la latitude de Hopedale, le flux persistant du large maintiendra des températures basses et de la brume durant des jours sur la côte. La prédominance de basses pressions dans le détroit d'Hudson, provoquera un flux d'air d'Ouest en subsidence sous le vent de Torngat Mountains. Le flux d'air apportera sur la côte un ciel ensoleillé et des températures de quelque  $20^{\circ}C$ . La brume devient moins fréquente en septembre et rare à partir d'octobre. À la fin de septembre, la neige est la cause habituelle de la diminution de visibilité.

(N2004-12.1)

ATL 110 — Fleuve Saint-Laurent — Cap Whittle/Cap Gaspé aux Escoumins et île d'Anticosti, deuxième édition, 2002 —

Page 27 — Paragraphe 284, lignes 4 à 6 (ré : correction émise dans l'Édition mensuelle n° 12/2002)

Supprimer : « Un **feu** (privé) ... brise-lames Ouest. »

Remplacer par : Des **feux** (privés) marquent l'entrée du bassin.

(Q2004-072.1)

Page 28 — Paragraphe 290, ligne 3 – après « duc d'Albe »

Insérer : , marqué par un **feu** (privé) et

(Q2004-072.2)

Page 28 — Attenant au paragraphe 290, ajouter le pictogramme de feu.

(Q2004-072.3)

Page 28 — Paragraphe 291, ligne 4

Supprimer : (saisonnier)

(Q2004-072.4)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

Page 30 — Paragraphe 301, lignes 4 et 5  
 Supprimer : orange fluorescent et

(Q2004-077.1)

Page 32 — Paragraphe 327, lignes 6 et 7  
 Supprimer : « aussi une ... croix noire »  
 Remplacer par : une marque de jour orange fluorescent et noir

(Q2004-078.1)

Page 65 — **Tableau 3.2 Quais du port de Baie-Comeau**  
 Porter la correction suivante dans la colonne « **Profondeur** ».

<b>Poste</b>	<b>Profondeur</b> mètres
<b>Quai public</b>	
1	8,7

(Q2004-060.1)

Page 70 — Supprimer le paragraphe 106  
 Remplacer par : <sup>106</sup> Un quai public ainsi qu'un port de plaisance (*Club nautique Rivière-Portneuf*) sont situés sur la rive NE, en dedans de l'entrée de la rivière. Voir en annexe pour la liste des services offerts. Un quai en ruine est situés sur la rive SW, en face du quai public.

(Q2004-080.1)

ATL 111 — Fleuve Saint-Laurent — Île Verte à Québec, deuxième édition, 1999 —

Page 29 — Diagramme **LÉVIS**  
 Ajouter une bouée charpente de renseignements, blanche et orange, lumineuse Fl Y, marquée Priv @ 000°20', 463 mètres du coin SW du cadre.

(Q2004-068.1)

ATL 112 — Fleuve Saint-Laurent — Cap-Rouge à Montréal et rivière Richelieu, deuxième édition, 2001 —

Page 11 — Paragraphe 112, ligne 4  
 Supprimer : 3 m  
 Remplacer par : 2,3 m

(Q2004-073.1)

Page 11 — Paragraphe 112, ligne 5 – après « tableau. »  
 Insérer : Un **haut-fond**, couvert de 1,1 m d'eau, gît à 8 m vers l'Est, à partir de l'extrémité SW du quai.

(Q2004-073.2)

Page 11 — Attenant au paragraphe 112, ajouter le pictogramme d'avertissement.

(Q2004-073.3)

Page 45 — **Tableau 2.4 Quais du Port de Montréal**  
 Porter les corrections suivantes dans la colonne « **Profondeur** ».

<b>Poste</b>	<b>Profondeur</b> mètres
<b>Jetée Bickerdike</b>	
B6	8,4 à 8,8
<b>Terminal Bickerdike (Empire)</b>	
B7	8,7 à 8,8
<b>Vieux-Port de Montréal (Quai Alexandra)</b>	
14 E (extrémité)	8,2
<b>Vieux-Port de Montréal (Quai King-Edward)</b>	
16 E (extrémité)	8,2

(Q2004-076.1)

Page 46 — **Tableau 2.4 Quais du Port de Montréal (suite)**  
 Porter la correction suivante dans la colonne « **Profondeur** ».

<b>Poste</b>	<b>Profondeur</b> mètres
<b>Quai Tarte</b>	
44 S	* 9,1

(Q2004-076.2)

**PARTIE 4 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES**

Page 47 — **Tableau 2.4 Quais du Port de Montréal (suite et fin)**

Porter les corrections suivantes dans la colonne « **Profondeur** ».

<b>Poste</b>	<b>Profondeur</b> mètres
<b>Shell Canada</b>	
103 N	* 7,9
<b>Sunoco</b>	
104	* 6,1

(Q2004-076.3)

Page 58 — Paragraphe 67, dernière ligne

Ajouter : Des **bouées non lumineuses** de contrôle (privées),  
indiquant des restrictions à la conduite des embarcations,  
sont mouillées à l'intérieur du bassin.

(Q2004-067.1)

Page 58 — Attenant au paragraphe 67, ajouter le pictogramme d'avertissement.

(Q2004-067.2)

ATL 121 — Labrador, Hamilton Inlet à Cape Chidley (y compris Button Islands et Gray Strait), première édition, 2004 —

Page 8 — Paragraphe 54, lignes 8 et 9

Supprimer : « à faible ... ci-dessus. »

Remplacer par : à 0,2 mille au SE de la pointe NE de Pomialuk Point.

(N2004-12.9)

Page 85 — Paragraphe 80, ligne 3 – après « NW. »

Insérer : Un haut-fond, signalé en 2004 et couvert de 35 pieds  
(10,7 m) d'eau, gît à quelque 1,8 mille au NW de Gulch  
Cape.

(N2004-13.0)

Page 87 — Paragraphe 86, dernière ligne

Ajouter : Un haut-fond, signalé en 2004 et couvert de 37 pieds  
(11,3 m) d'eau, gît à quelque 2,3 milles au SE de  
Korlortoaluk Cascade; la prudence s'impose.

(N2004-13.1)

Page 111 — INDEX, après « Marshall Island, 64 »

Insérer : Martin Bay, 93

(N2004-13.2)

CEN 303 — Welland Canal et Lac Érié, première édition, 1996 —

Page 48 — Après le paragraphe 92

Ajouter : <sup>92.1</sup> Un **château d'eau**, d'une altitude de 84 m, est  
situé à 3,4 milles au NW de Plum Point; il porte des **feux**  
d'obstacle aérien.

(C2004-037.1)

**PARTIE 5 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME**

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques du feu	Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

**TERRE-NEUVE**

1.9	Black Rock	46 42 17.1 53 15 40	Fl G	4s	.....	.....	Mât cylindrique. 2.1	À longueur d'année.  <b>Carte:4844</b> <b>Éd. 10/04 (N04-170)</b>
38.1	Little Harbour East, quai	47 38 32.5 53 56 10.6	Fl G	4s	.....	.....	Mât cylindrique. 2.1	À longueur d'année.  <b>Carte:4839</b> <b>Éd. 10/04 (N04-175)</b>
269	Baie Verte, quai							Rayer du Livre.  <b>Carte:4521</b> <b>Éd. 10/04 (N04-173)</b>
328	Middle Arm, quai	Extrémité du quai. 49 42 11.6 56 05 36.1	Fl R	3s	3.4	4	Mât à claire-voie triangulaire. 2.5	Lum. pér. 3 s. Saisonnier.  <b>Carte:4520</b> <b>Éd. 10/04 (N04-172)</b>

**ATLANTIQUE**

22 H4180	Ingalls Head, brise-lames	Extrémité du brise- lames. 44 39 41.8 66 45 16.8	Q	G	1s	8.1	7	Tour à claire-voie triangulaire. 6.6	Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.  <b>Carte:4342</b> <b>Éd. 10/04 (F04-099)</b>
97 H4096	<b>Musquash Head</b>	Promontoire Musquash, côté Est de l'entrée. 45 08 37.1 66 14 14.2	Fl	W	3s	35.1	<b>20</b>	Tour hexagonale blanche, bande horizontale rouge. 13.9	Lum. 1 s; obs. 2 s. À longueur d'année.  <b>Cornet</b> - Son 4 s sil.56 s. Le cornet est orienté à 180°.  <b>Carte:4116</b> <b>Éd. 10/04 (F04-128)</b>
108	<i>Courtenay Bay - Bouée lumineuse JC15</i>	45 15 51.3 66 02 40.8	Q	G	1s	.....	.....	<i>Verte, marquée "JC15".</i>	À longueur d'année.  <b>Carte:4117</b> <b>Éd. 10/04 (F04-100)</b>
195 H3926	Margaretsville	Extrémité de la pointe, au Sud du brise-lames. 45 03 00.3 65 03 57.8	Oc(2)	W	20s	11.2	10	Tour carrée, bandes horizontales blanches et noires. 9.7	Lum. 4 s; obs. 3 s; lum. 4 s; obs. 3 s; lum. 6 s. Visible de 095° à 236° par le S. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.  <b>Carte:4010</b> <b>Éd. 10/04 (F04-108)</b>
200	<i>Prim Point - Bouée à sifflet lumineuse V</i>								Rayer du Livre.  <b>Carte:4396</b> <b>Éd. 10/04 (F04-110)</b>
201 H3890	Prim Point	Goulet de Digby, pointe Ouest de l'entrée du bassin d'Annapolis. 44 41 28 65 47 10.8	Iso	W	6s	24.8	12	Tour rectangulaire blanche, bandes verticales rouges. 13.9	À longueur d'année.  <b>Cornet</b> - Son 3 s; sil. 27 s. Le cornet est orienté à 318°.  <b>Carte:4396</b> <b>Éd. 10/04</b>

**PARTIE 5 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME**

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques du feu	Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

**ATLANTIQUE**

202 H3892	Digby Gut	Côté Est de l'entrée du goulet. 44 41 17.1 65 45 34.6	F W	.....	15.3	10	Tour à claire-voie triangulaire. 6.8	Feu de secours. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.  <b>Cornet - Son 1 s; sil. 14 s.</b>
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
203 H3894	Victoria Beach	Côté Est du goulet de Digby. 44 40 33.6 65 45 12.5	Oc G	10s	16.4	7	Tour carrée blanche. 8.0	Lum. 6 s; obs. 4 s. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
204	<i>Bear Island – Bouée lumineuse V1</i>	<i>À l'Est de la barre rocheuse Fannan. 44 38 57.9 65 44 48.8</i>	<i>F G</i>	<i>4s</i>	<i>.....</i>	<i>.....</i>	<i>Espar verte, marquée "V1".</i>	<i>À longueur d'année.</i>
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
205	<i>The Raquette - Bouée lumineuse V2</i>	<i>44 37 55.4 65 45 05.8</i>	<i>F R</i>	<i>4s</i>	<i>.....</i>	<i>.....</i>	<i>Espar rouge, marquée "V2".</i>	<i>À longueur d'année.</i>
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
206	<i>Digby Pier - Bouée lumineuse V6</i>	<i>44 37 34.6 65 45 03.8</i>	<i>F R</i>	<i>4s</i>	<i>.....</i>	<i>.....</i>	<i>Rouge, marquée "V6".</i>	<i>À longueur d'année.</i>
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
209 H3896	Port Wade	Enracinement du quai. 44 40 33.9 65 42 41.1	F R	.....	6.9	7	Mât à claire-voie triangulaire. 4.9	Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
209.8	<i>Île Goat - Bouée lumineuse VE4</i>	<i>NW. de l'île. 44 42 18.9 65 37 16.8</i>	<i>F R</i>	<i>4s</i>	<i>.....</i>	<i>.....</i>	<i>Rouge, marquée "VE4".</i>	<i>À longueur d'année.</i>
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
210 H3906	Schafner Point	Côté Nord de la rivière Annapolis. 44 42 35.5 65 37 08.6	F W	.....	13.2	10	Tour carrée blanche, partie supérieure rouge. 11.1	Indique les hauts-fonds de l'île Goat. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
210.3	<i>Marsh Point - Bouée lumineuse VE5</i>	<i>Au large de la pointe. 44 42 54.4 65 34 20.8</i>	<i>F G</i>	<i>4s</i>	<i>.....</i>	<i>.....</i>	<i>Verte, marquée "VE5".</i>	<i>À longueur d'année.</i>
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
211 H3908	Annapolis	NE. de la jetée. 44 44 39.6 65 31 11.8	F R	.....	9.1	8	Tour carrée blanche, partie supérieure rouge. 8.5	Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>
212 H3889	Broad Cove, quai	Extrémité du quai. 44 39 55.7 65 49 56.9	F G	.....	5.2	7	Tour à claire-voie carrée. 3.5	Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
								<b>Carte:4396 Éd. 10/04</b>



**PARTIE 5 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME**

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques du feu	Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

**ATLANTIQUE**

224	Gull Rock - Bouée lumineuse HA1	Au Sud du rocher. 44 12 08 66 23 11	FI	G	4s	.....	.....	Verte, marquée "HA1".	À longueur d'année.  Carte:4118 Éd. 10/04 (F04-117)
226	Dartmouth Point - Bouée lumineuse HA2	Grand Passage. 44 14 45 66 19 57	FI	R	4s	.....	.....	Rouge, marquée "HA2".	À longueur d'année.  Carte:4118 Éd. 10/04 (F04-118)
230.1	East Sandy Cove - Bouée à cloche lumineuse HK1								Rayer du Livre.  Carte:4118 Éd. 10/04 (F04-111)
234.3	East Sandy Cove - Bouée lumineuse HK3	44 28 48.5 66 04 39	FI	G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "HK3".	À longueur d'année.  Carte:4118 Éd. 10/04 (F04-120)
255.7 H3837	Cheggoggin Point, brise- lames	Extrémité du brise- lames. 43 51 09.5 66 09 40.2	FI	G	3s	9.6	4	Tour à claire-voie carrée. 6.1	Lum. 1 s; obs. 3 s. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.  Carte:4243 Éd. 10/04 (F04-112)
256	Cheggoggin Point - Bouée lumineuse NQ1	Au large de l'extrémité SW. de la pointe Cheggoggin. 43 50 35.2 66 10 38.5	FI	G	4s	.....	.....	Verte, marquée "NQ1".	À longueur d'année.  Carte:4245 Éd. 10/04 (F04-113)
360.11	Irving Oil Wharf Ruins - Bouée lumineuse SD52	43 45 23.3 65 19 26.9	FI	R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "SD52".	À longueur d'année.  Carte:4209 Éd. 10/04 (F04-106)
371	Laurier Rock - Bouée lumineuse KK61	SW. de la roche. 43 41 01.8 65 05 45.9	FI	G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "KK61".	À longueur d'année.  Carte:4209 Éd. 10/04 (F04-121)
477.4	Northwest Cove - Bouée lumineuse DP54	Extrémité du quai. 44 32 02 64 01 19	FI	R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "DP54".	À longueur d'année.  Carte:4386 Éd. 10/04 (F04-132)
488.5	Fleming Ledge - Bouée lumineuse AT60	44 29 08 63 51 19	FI	R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "AT60".	À longueur d'année.  Carte:4386 Éd. 10/04 (F04-131)
516	Inner Automatic - Bouée lumineuse H4	NE. du promontoire Chebucto. 44 31 39.5 63 30 03.6	FI	R	4s	.....	.....	Rouge, marquée "H4".	À longueur d'année.  Carte:4203 Éd. 10/04 (F04-116)
563.5	Three Fathom Harbour								Rayer du Livre.  Carte:4236 Éd. 10/04 (F04-105)
583 H3566	Owls Head – Feu de direction	Extrémité du promontoire. 44 43 14.7 62 47 59.4	FI	W	4s	25.8	6	Tour à claire-voie, marques de jour rectangulaires rouges et blanches. 9.1	Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.  Carte:4236 Éd. 10/04

**PARTIE 5 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME**

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques du feu	Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

**ATLANTIQUE**

665 H3586	Île au Sable (extrémité Ouest)								Rayer du Livre.
									Carte:4098 Éd. 10/04 (F04-109)
739	Black Breaker Rock - Bouée cardinal Sud NHA	45 35 24.9 60 34 48.2	Q(6) +LFI	W	15s	.....	.....	Espar noire et jaune, marquée "NHA".	À longueur d'année.
									Carte:4374 Éd. 10/04 (G04-144)
741.01	L'Archevêque – Bouée lumineuse NH3	45 36 54.2 60 34 03.6	FI	G	4s	.....	.....	Espar verte, marquée "NH3".	À longueur d'année.
									Carte:4374 Éd. 10/04 (G04-147)
741.03	L'Archevêque – Bouée lumineuse NH6	45 37 08.2 60 34 15.6	FI	R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "NH6".	À longueur d'année.
									Carte:4374 Éd. 10/04 (G04-146)
741.05	L'Archevêque – Bouée lumineuse NH10	45 37 17.8 60 34 29.3	Q	R	1s	.....	.....	Espar rouge, marquée "NH10".	À longueur d'année.
									Carte:4374 Éd. 10/04 (G04-143)
1076 H1086	Cascumpeque								Rayer du Livre.
									Carte:4492 Éd. 10/04 (G04-150)
1077	Alberton - alignement	Sur les dunes. 46 48 20.6 64 01 54.5	Iso	G	1s	5.9	13	Tour à claire-voie carrée, marque de jour blanche, bande verticale rouge. 3.5	Visible sur l'alignement. Fonctionne de nuit seulement. Saisonnier.
1078		289°06' 102.5m du feu antérieur.	Iso	G	4s	11.5	15	Tour à claire-voie carrée, marque de jour blanche, bande verticale rouge. 11.1	Visible sur l'alignement. Fonctionne de nuit seulement. Saisonnier.
			Iso	W	4s	12.5	.....		
									Carte:4492 Éd. 10/04 (G04-149)
1172.5	The Lump – Bouée lumineuse M6	47 06 34.7 64 58 15.4	FI	R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "M6".	À longueur d'année.
									Carte:4911 Éd. 10/04 (G04-152)
1173.01	Swashway - Bouée lumineuse M12	47 06 48.4 64 58 31.7	FI	R	4s	.....	.....	Espar rouge, marquée "M12".	À longueur d'année.
									Carte:4911 Éd. 10/04 (G04-153)
1173.8	Split Shoal - Bouée lumineuse M15	47 08 29.8 65 00 22.3	Q	G	1s	.....	.....	Espar verte, marquée "M15".	À longueur d'année.
									Carte:4911 Éd. 10/04 (G04-154)
1401 H1716	La Petite- Rivière-Est – alignement								Rayer du Livre.
1402 H1716.1									Carte:4921 Éd. 10/04 (L04-159,160)
1531.7		Baie Bonne Espérance - Bouée lumineuse C12	FI	R	4s	.....	.....	Rouge, marquée "C12".	Saisonnier.
									Carte:4471 Éd. 10/04 (L04-270)

**PARTIE 5 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME**

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques du feu	Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

**ATLANTIQUE**

1663.6 H1994.92	Cie Iron Ore, quai n° 2 (Extrémité Ouest)								Rayer du Livre.
									<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-141)</b>
1663.8 H1994.94	Cie Iron Ore, quai n° 2 (Extrémité Est)								Rayer du Livre.
									<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-142)</b>
1663.95	Pte-aux-Basques, entrée Est	50 11 06.4 66 21 50	F	Bu	.....	.....	.....	Mât.	Aide privée. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
									<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-143)</b>
1666 H1994.4	Sept-Îles	Extrémité du quai. 50 11 47.4 66 22 55.4	Iso	W	6s	10.9	9	Mât cylindrique, marque de jour rectangulaire orange sur le côté Est. 8.1	Clignotent alternativement. Fonctionne de nuit seulement. Entretenu par l'Administration Portuaire de Sept-Îles. À longueur d'année.
			Iso	R	2s	8.5	.....		
			Iso	R	2s	7.9	.....		<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-153)</b>
1666.03	Monseigneur Blanche, quai	50 11 52.6 66 23 00.8	Iso	R	2s	.....	2	Mât.	Fonctionne de nuit seulement. Entretenu par l'Administration Portuaire de Sept-Îles. À longueur d'année.
									<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-269)</b>
1666.1	Havre de pêche Sept-Îles	Extrémité du brise-lames. 50 11 56.1 66 23 00.4	Iso	G	2s	3.7	3	Mât.	Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
									<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-147)</b>
1671 H1997	Pointe Noire – Terminus de minéral - alignement Est	Extrémité Est du quai. 50 09 55.4 66 28 45.5	Fl	G	4s	5.2	6	Mât cylindrique noir. 2.7	Le feu est également utilisé pour indiquer l'extrémité Est du quai. Entretenu par la compagnie minière Wabush. À longueur d'année.
1671.1 H1997.1		247°51' 213.5m du feu antérieur.	Iso	G	2s	16.6	6	Sur un édifice.	Visible sur l'alignement. Entretenu par la compagnie minière Wabush. À longueur d'année.
									<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-172,173)</b>
1671.2 H1997.4	Pointe Noire, quai - alignement	50 09 55.3 66 28 55.5	Iso	Y	2s	18.6	.....	Sur un édifice.	Visible sur l'alignement. Entretenu par la compagnie minière Wabush. À longueur d'année.
1671.3 H1997.41		179°59' 173.3m du feu antérieur.	Iso	Y	2s	26.6	.....	Sur un édifice.	Visible sur l'alignement. Entretenu par la compagnie minière Wabush. À longueur d'année.
									<b>Carte:1220</b> <b>Éd. 10/04 (L04-174,175)</b>

**PARTIE 5 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME**

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques du feu	Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

**ATLANTIQUE**

1672.1	Pointe-Noire - Anse du Portage Ste-Marguerite - Feu à secteurs	50 09 47.1 66 29 12.3	F Al RW Al GW	R W G	....	....	.....	Tour à claire-voie.	Rouge de 202° 41'47" à 206° 56'47"; Al RW de 206° 56'47" à 210° 56'47"; blanc de 210° 56'47" à 216°56'47"; Al GW de 216°56'47" à 220°56'47"; vert de 220°56'47" à 225°11'47" Le secteur blanc indique la route à suivre. À longueur d'année.
Carte:1220 Éd. 10/04 (L04-176)									
1682 H2001	Entrée de Port- Cartier - Feu Ouest	50 01 42.5 66 47 07.2	FI	G	3s	12.2	6	Mât cylindrique. 4.6	Lum. 0.5 s; obs. 2.5 s. Fonctionne de nuit seulement. Entretenu par la compagnie minière Québec Cartier. À longueur d'année.
Carte:1226 Éd. 10/04 (L04-197)									
1714 H2052	Anse du Moulin, entrée - alignement	Près de l'extrémité Ouest du bassin d'amarrage. 49 14 51.3 68 08 17.2	FI	R	4s	34.1	.....	Réservoir, marque de jour carrée orange, bande verticale blanche.	Entretenu par la Société Alcoa. Fonctionne de nuit seulement. À longueur d'année.
1715 H2052.1		239°17' 182.2m du feu antérieur.	Iso	R	6s	59.6	.....	Base de béton, marque de jour carrée orange, bande verticale blanche.	Visible sur l'alignement. Fonctionne de nuit seulement. Entretenu par la Société Alcoa. À longueur d'année.
Carte:1226 Éd. 10/04 (L04-213)									
1959.8	Parc Nautique Lévy - Bouée lumineuse	46 47 30 71 12 00	FI	Y	4s	.....	.....	Blanche et orange.	Entretenu par Parc Nautique Lévy. Saisonnier.
Carte:1316 Éd. 10/04 (L04-127)									
2015 H2358	Leclercville (St. Emmélie) - alignement	Sur la rive Sud. 46 33 44.6 72 00 49	F	G	.....	37.9	17	Tour à claire-voie carrée, marque de jour orange, bande verticale noire.	Visible sur l'alignement. Feu de secours. À longueur d'année.
2016 H2358.1		92°42' 1041.8m des feux antérieurs.	F	G	.....	37.5	6	Support blanc, marque de jour lattée orange, bande verticale noire. 11.9	Visible 360°.
Carte:1314 Éd. 10/04 (L04-251)									
			F	G	.....	56.7	6		Visible sur l'alignement. Feu de secours. À longueur d'année.
Carte:1314 Éd. 10/04 (L04-251)									
Feu de (E.I.) 2516	North Peak								Rayer du Livre.
Carte:7663 Éd. 10/04 (A04-002)									

**PARTIE 5 – Édition 10/2004**  
**CORRECTIONS AUX LIVRES DES FEUX, DES BOUÉES ET DES SIGNAUX DE BRUME**

No.	Nom	Position ----- Latitude N. Longitude W.	Caracté- ristiques du feu	Hau- teur focale en m. au dessus de l'eau	Portée Nomi- nale	Description ----- Hauteur en mètres au dessus du sol	Remarques ----- Signaux de brume
-----	-----	--	------------------------------	---	-------------------------	---	--

**EAUX INTÉRIEURES**

18.5	<i>Bouée lumineuse A23</i>								<i>Rayer du Livre.</i>	<b>Carte:1410 Éd. 10/04 (L04-061)</b>
23.5	<i>Bouée lumineuse A35</i>	45 21 47.3 73 50 03.2	<i>Fl</i>	<i>G</i>	<i>4s</i>	<i>.....</i>	<i>.....</i>	<i>Verte, marquée "A35".</i>	<i>(Espar d'hiver) Saisonnier.</i>	<b>Carte:1410 Éd. 10/04 (L04-060)</b>
1102	Otter Island	Extrémité NW. de l'île. 48 06 43.5 86 04 00	<i>Fl</i>	<i>W</i>	<i>10s</i>	<i>29.6</i>	<i>9</i>	<i>Tour hexagonale blanche. 6.3</i>	<i>Lum. 1 s; obs. 9 s. Saisonnier.</i>	<b>Carte:2308 Éd. 10/04 (D04-091)</b>
2516	North Peak								<i>Rayer du Livre.</i>	<b>Carte:7608 Éd. 10/04 (A04-002)</b>

**GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**  
**RAPPORT D'INFORMATIONS MARITIMES ET FORMULE DE SUGGESTION**

Officier de navigation observateur : \_\_\_\_\_ Capitaine \_\_\_\_\_

Navire (ou adresse) \_\_\_\_\_

Dans le cas d'un navire marchand, ajouter le nom de la compagnie et l'adresse du siège social:

Emplacement général: \_\_\_\_\_

Objet: \_\_\_\_\_

Position approx : \_\_\_\_\_ de latitude \_\_\_\_\_ de longitude

Carte utilisée pour le pointage : \_\_\_\_\_ (corrigée d'après l'Avis aux navigateurs n° \_\_\_\_\_)

Publications en cause: (mentionner le volume et la page) \_\_\_\_\_

Détails aux compléments (joindre au besoin des feuilles supplémentaires)

Heure (UTC) \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

**INSTRUCTIONS:**

Les navigateurs sont priés d'aviser l'administration en cause de la découverte de danger (ou apparence de danger) à la navigation, des changements observés dans les aides à la navigation, ou des corrections à apporter aux publications.

*\* Dans le cas de dangers à la navigation (ou apparences de danger), il est important de donner tous les détails afin de faciliter toute vérification ultérieure. Les sujets susceptibles d'intérêt comprennent les altitudes, les profondeurs, les descriptions physiques, la nature du fond et l'appareil et méthode utilisés pour déterminer la position du sujet en cause. Il est utile d'indiquer les détails sur une carte, laquelle sera remplacée rapidement par le Service hydrographique du Canada.*

Les rapports doivent être transmis au Centre de Services de Communication et Trafic Maritime le plus proche et confirmés par lettre expédiée à une des adresses suivantes:

Directeur, Systèmes à la navigation maritimes  
Garde côtière canadienne  
Ministère des Pêches et Océans  
Ottawa (ON) K1A 0E6

**OU**

Hydrographe fédéral  
Service hydrographique du Canada  
Ministère des Pêches et Océans  
Ottawa (ON) K1A 0E6

Dans le cas de renseignements concernant des aides à la navigation ou le Livre des feux, des bouées et des signaux de brume.

Dans le cas de la découverte de danger (ou apparence de danger) à la navigation, ou lorsque des corrections aux Instructions Nautiques semblent nécessaires.

[CHSINFO@DFO-MPO.GC.CA](mailto:CHSINFO@DFO-MPO.GC.CA)

Si vous avez des questions ou des commentaires au sujet de la Garde côtière canadienne, vous pouvez envoyer un courriel à l'adresse suivante :

[info@dfo-mpo.gc.ca](mailto:info@dfo-mpo.gc.ca)

(Veuillez inclure vos adresses postale et électronique)

Si vous avez des questions ou des commentaires au sujet de notre site Web NOTMAR, vous pouvez contacter Theresa Kenney:

(613) 990-3016

[Administrateur de site Web](#)

**[Le Service hydrographique du Canada – Questionnaire](#)**