



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard

PUBLICATION DES AVIS AUX NAVIGATEURS ÉDITION DE L'OUEST

VOL. 38, ÉDITION MENSUELLE N° 04
26 avril, 2013

Numéro de publication 40063779



Sécurité d'abord, Service constant

Publiée mensuellement par la
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
www.notmar.gc.ca/abonner

SOMMAIRE

	Page
Partie 1	Renseignements généraux et sur la sécurité..... 1 à 8
Partie 2	Corrections aux cartes 9 à 11
Partie 3	Corrections aux Aides radio à la navigation maritime..... Néant
Partie 4	Corrections aux Instructions et aux Guides nautiques 12
Partie 5	Corrections aux Livres des feux, des bouées et des signaux de brume Néant

Direction générale des services 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 le 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 et dans la partie 1. 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 quelques 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*.

Service hydrographique du Canada – Information publiée dans la Partie 2 des Avis aux navigateurs.

Les navigateurs sont avisés que seuls les changements les plus importants ayant une incidence directe sur la sécurité à la navigation sont publiés dans la Partie 2 – Corrections aux cartes. Cette limite est nécessaire pour veiller à ce que les cartes demeurent claires et faciles à lire. De ce fait, les navigateurs peuvent observer de légères différences de nature non essentielle en ce qui a trait aux renseignements qui se trouvent dans les publications officielles. Par exemple, une petite modification de la portée nominale ou de la hauteur d'un feu peut ne pas avoir fait l'objet d'une correction cartographique dans les *Avis aux navigateurs*, mais peut avoir été apportée dans le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*. **En cas de divergence entre les renseignements relatifs aux aides à la navigation fournis sur les cartes du SHC et la publication des *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*, cette dernière doit être considérée comme contenant les renseignements les plus à jour.**

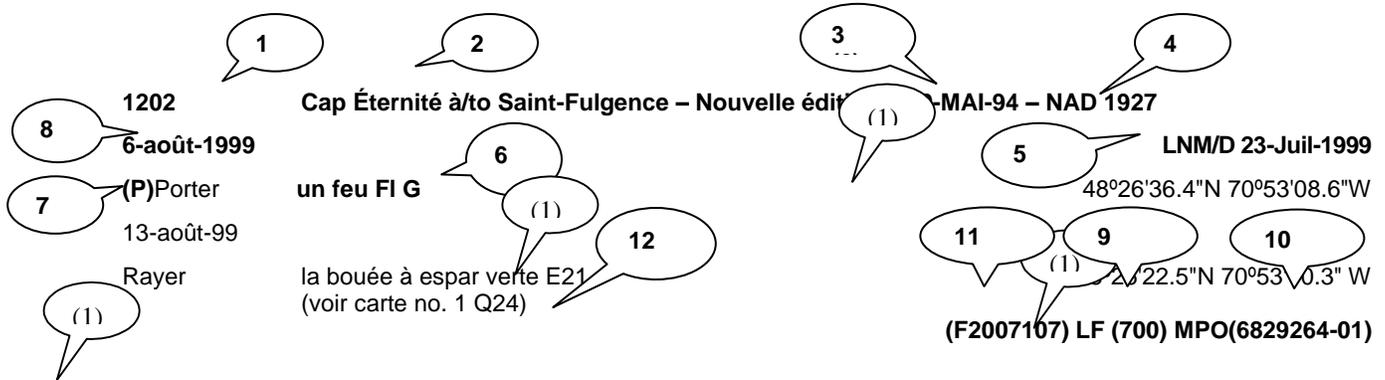
Cartes marines et publications canadiennes - Veuillez consulter l'*Avis No 14 de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs Avril 2011* pour ce qui a trait aux cartes marines et publications canadiennes. La source d'approvisionnement ainsi que les prix en vigueur au moment de l'impression y sont mentionnés. Pour les dates d'édition courante des cartes se référer au site Web suivant:

<http://www.chs-shc.gc.ca/charts-cartes/paper-papier/index-fra.asp>

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 de correction hebdomadaire de la carte
- 8 - Date de la correction hebdomadaire de la carte
- 9 - Numéro du Livre des feux
- 10 - Numéro de référence du SHC
- 11 - Numéro de référence de la GCC
- 12 - Numéro de référence Carte no. 1

La dernière correction est identifiée par **LNM/D** ou (**L**) dernier (**N**) Avis aux (**M**) navigateurs / **D**ate. 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.

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

Les Avis à la navigation écrite en vigueur sont disponibles sur le site de la Garde côtière canadienne à <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/NOTSHIP>

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 vos centres régionaux de diffusion des avis à la navigation (AVNAV).

Ouest

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre SCTM de Vancouver
Suite 2380, Case postale 12107
555, rue West Hastings
VANCOUVER, BC V6B 4N6

Téléphone: (604) 666-6011
Facsimilé: (604) 666-8453

Courriel: rmic-pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca
Site Web: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0003907>

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre SCTM d'Iqaluit
Bureau des Avis à la navigation série « A » et série « H »
Case postale 189
IQALUIT, NU X0A 0H0

Téléphone: (867) 979-5269
Facsimilé: (867) 979-4264

Email: IQANORDREG@INNAV.GC.CA
Site Web: http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil_notship

* Services disponibles en français et en anglais.

ÉDITION MENSUELLE DES AVIS AUX NAVIGATEURS

ACCÈS WEB

Nous offrons une fonction qui permet aux abonnés à notre service en ligne de recevoir la version électronique mensuelle intégrale des Avis aux navigateurs. Nous tenons également à encourager nos clients à visiter le site Web <http://www.notmar.gc.ca/abonner/> pour s'abonner à ce nouveau service.

Les utilisateurs qui souhaitent recevoir des mises à jour pour leurs cartes peuvent créer un « profil d'utilisateur » à partir du site Web - <http://www.notmar.gc.ca/search/mycharts-eng.php?czoxOToibnRtPXN0ZXBfb25lJmxbmc9ZSI7>.

Cet attribut permet aux usagers d'enregistrer les cartes marines qu'ils possèdent. Les personnes inscrites sont automatiquement avisées via un courriel lorsqu'un Avis aux navigateurs qui touche ses cartes est publié

INDEX

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - AVIS AU SUJET DES ANNEXES GRAPHIQUES DES CARTES MARINES SHC.	1
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES DU TYPE IMPRESSION SUR DEMANDE - UTILISATION ET SOINS À APPORTER.	2
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CORRECTIONS CUMULATIVES AUX CARTES.....	1
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - DATES DE L'ÉDITION COURANTE DES CARTES.	1
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - TRANSPORTS CANADA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION - SÉVCM.....	2
*404 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - LISTE DES CARTES TOUCHÉES PAR LES AVIS TEMPORAIRES ET PRÉLIMINAIRES ET LES CARTES DE RÉFÉRENCE (PARTIE 1).....	8
*403 FLEUVE SAINT-LAURENT - RÉGION CENTRE ET ARCTIQUE – TRANSIT DES NAVIRES DE NAVIRES DE FORT GABARIT ET DE FORTE LONGUEUR.	3
*401 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLECTRONIQUES DE NAVIGATION	2
*402 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA – INSTRUCTIONS NAUTIQUES - ATL 106 - GULF OF MAINE ET BAIE DE FUNDY, PREMIÈRE ÉDITION, 2001 EST MAINTENANT OFFERT EN PUBLICATION IMPRESSION SUR DEMANDE (ISD)	3

INDEX NUMÉRIQUE DES CARTES CANADIENNES EN CAUSE

No de la carte	Page	No de la carte	Page	No de la carte	Page
3419	9				
3534	10				
3825	10				
3855	11				
3959	11				

**Avis aux Navigateurs - Édition Mensuelle de l'Ouest
Édition 04/2013**

**PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

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

Le SHC répondra volontiers à vos commentaires sur ce service que vous pourrez faire parvenir à 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/rechercher/notmar-fra.php>

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.

RÉIMPRESSIONS

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 être consultées à <http://www.chs-shc.gc.ca/charts-cartes/paper-papier/index-fra.asp>

PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES DU TYPE IMPRESSION SUR DEMANDE -
UTILISATION ET SOINS À APPORTER.**

Contexte

Le Service hydrographique du Canada (SHC) met à la disposition du public des cartes marines comme moyen d'assurer une navigation sécuritaire tout en considérant les impératifs financiers. Par conséquent, le SHC poursuit l'extension de son portfolio de cartes à impression sur demande (ISD). Ces cartes sont facilement reconnaissables à leur papier plus blanc et à l'écusson coloré du Service hydrographique du Canada. Cette nouvelle technologie permet au SHC d'imprimer ses cartes de manière plus efficace, tout en améliorant le contenu grâce à la rapidité avec laquelle on peut ajouter de nouvelles et importantes informations. La technologie ISD permet d'offrir aux clients des cartes mises à jour et sans le cumul de corrections manuelles, ni d'annexes graphiques collées. De plus, cette technologie permet d'éviter l'épuisement de stock que l'on peut connaître avec la méthode d'impression lithographique et les méthodes d'entreposage conventionnelles. En cas d'urgence nationale, le SHC peut répondre adéquatement aux demandes des autorités en fournissant les meilleures informations disponibles et ce, en un minimum de temps.

Soins à apporter à votre carte ISD

Le SHC conseille vivement à ses clients de traiter les cartes ISD avec plus de soin que les cartes lithographiques conventionnelles. N'utilisez que des crayons à mine HB et exercez une pression modérée lors de l'inscription d'information sur les cartes ISD. Des tests ont révélés que l'utilisation d'une gomme à effacer particulière (de couleur dorée et de forme cubique) était plus efficace que tout autre produit. Cette gomme est également efficace sur les cartes marines imprimées selon le procédé lithographique.

**SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - TRANSPORTS CANADA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION -
SÉVCM.**

Nous informons les navigateurs que le SÉVCM (*ECDIS*) pourrait ne pas afficher certains hauts-fonds lorsqu'il est utilisé en mode « affichage de base » ou « standard ». La planification de route et les alertes pour ces hauts-fonds pourraient ne pas s'activer. Afin d'assurer une navigation sécuritaire et afin d'obtenir la confirmation que la route planifiée est libre de tout danger, les navigateurs devraient effectuer une inspection visuelle de la route planifiée et de tout écart par rapport à cette dernière, à l'aide du SÉVCM (*ECDIS*) configuré de manière à afficher « toutes les données ». Nous déconseillons aux navigateurs de se fier uniquement à la fonction de vérification de croisière automatisée.

***401 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - CARTES ÉLECTRONIQUES DE NAVIGATION**

NOUVEAUX PRODUITS	
NUMERO CEN S-57	TITRE DE LA CARTE
CA373431	Hell Gate and Cardigan Strait
CA376243	Trinity Bay - Northern Portion/Partie Nord
CA470756	Halibut Bank to/à Ballenas Channel
CA476244	Trinity Harbour
CA576245	Trinity Wharves
CA576269	Shippegan Harbour
CA576270	Bathurst Harbour
CA673443	Scudder
CA673444	Westdock

**Avis aux Navigateurs - Édition Mensuelle de l'Ouest
Édition 04/2013**

**PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

Retirées en permanence	
CA173289	Lake Superior/Lac Supérieur
CA273095	Lake Huron/Lac Huron
CA470023	Topaze Harbour
CA470135	Continuation A
CA470308	Johnstone Strait, Port Neville to/à Robson Bight (Part 1 of 2)
CA570263	Whiterock Passage
CA573012	Lower Niagara River and Approaches
CA573099	Scudder
CA573326	West Dock
CA673358	Trapp Rock

***402 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA – INSTRUCTIONS NAUTIQUES - ATL 106 — GULF OF MAINE ET BAIE DE FUNDY, PREMIÈRE ÉDITION, 2001 EST MAINTENANT OFFERT EN PUBLICATION IMPRESSION SUR DEMANDE (ISD).**

Le fascicule des Instructions nautiques **ATL 106 — Gulf of Maine et baie de Fundy, première édition, 2001** est maintenant offert en publication impression sur demande (ISD). Les fascicules ISD sont mis à jour à l'aide des Avis aux navigateurs jusqu'à la date d'impression. Ainsi, la version ISD du fascicule ATL 106 comprend quelque 105 Avis aux navigateurs émis depuis 2001 qui, auparavant, devaient être ajoutés à la main. Le Service hydrographique du Canada (SHC) convertit toutes ses Instructions nautiques en format ISD en raison des nombreuses demandes reçues en ce sens et formulées lors de l'initiative entreprise sur les normes de service. Pour vous procurer un nouvel exemplaire, veuillez communiquer avec les dépositaires autorisés du SHC.

Veuillez noter que bien qu'il s'agisse d'une nouvelle présentation du fascicule, le contenu reste le même, à l'exception des Avis aux navigateurs qui y sont compris jusqu'à la date d'impression.

***403 FLEUVE SAINT-LAURENT - RÉGION CENTRE ET ARCTIQUE – TRANSIT DES NAVIRES DE NAVIRES DE FORT GABARIT ET DE FORTE LONGUEUR.**

Référence AVNAV Q0227/2013

Transit des navires de navires de fort gabarit et de forte longueur dans le tronçon Québec-Montréal.

Définitions :

Dans le tronçon Québec-Montréal

Navire **fort gabarit** désigne un navire dont la longueur hors-tout n'excède pas 300,0 mètres et dont la largeur est égale ou supérieure à 32,5 mètres sans excéder 44,0 mètres.

Navire de **forte longueur** désigne un navire dont la longueur hors-tout est comprise entre 270,0 et 300,0 mètres et dont la largeur n'excède pas 44,0 mètres

Date d'entrée en vigueur : printemps 2013.

Cet avis permettra aux navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** de s'engager de manière sécuritaire dans la voie navigable du Saint-Laurent entre Québec et Montréal.

Les navigateurs sont priés de se référer à l'édition mensuelle des Avis aux navigateurs, www.notmar.gc.ca – Édition 4. ainsi que la carte VN301. Ces documents expliquent quels sont les tronçons à risque. Ils sont disponibles sur le site www.marinfo.gc.ca de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique.

Cet avis décrit les conditions de transit des navires pour :

- 1) la Navigation dans les glaces (**G**) ;
- 2) la Rencontres dans les zones à risques (**R**) ;
- 3) le Dépassements dans les zones à risques (**D**) ;
- 4) les Zones de mouillage (**M**).

PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

1) Navigation dans les glaces (G)

G-1) La Corporation des pilotes du Saint-Laurent central (CPSLC) doit nommer un agent de liaison afin de coordonner avec le Bureau des glaces l'information sur les risques associés aux conditions de glaces lors du transit d'un navire de **fort gabarit** ou de **forte longueur**

G-2) Les navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** doivent s'assurer d'avoir des conditions favorables avant de s'engager dans la voie navigable entre Québec et Montréal, conformément aux avis ou directives du Bureau des glaces (GCC). À cet effet, les conditions devront être respectées :

a) Pour un navire en montant à destination du tronçon Québec - Montréal : À la hauteur de l'Île Blanche, le pilote de la CPBSL communiquera au Bureau des glaces de la GCC son heure prévue d'arrivée (HPA) pour la station de pilotage de Québec ainsi que le comportement du navire dans les glaces. Par la suite, le Bureau des glaces (GCC) communiquera avec l'agent de liaison de la CPSLC et ils évalueront les conditions de glaces et de battures fragilisées en vue de déterminer si celles-ci peuvent causer des problèmes à la navigation lors du transit du navire entre Québec et Montréal ;

b) Avant qu'un navire ne quitte son poste à quai à destination du tronçon Québec Montréal : l'agent de liaison de la CPSLC doit contacter le Bureau des glaces (GCC) afin qu'ils évaluent les conditions de glaces et de battures fragilisées en vue de déterminer si celles-ci peuvent causer des problèmes à la navigation lors du transit du navire dans le tronçon Québec - Montréal.

G-3) Les navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** qui de par leurs conditions opérationnelles semblent dans l'impossibilité de lutter contre les forces exercées par les glaces, que ce soit causé par :

- des troubles mécaniques ;
- des troubles du système de propulsion ;
- des limitations dues aux types de programmation du système de propulsion ;
- ou autres,

ne peuvent s'engager en amont de Québec avant que les troubles ou limitations ne soient rétablis, afin de permettre un passage sécuritaire aux endroits restreints du fleuve.

G-4) Lorsqu'il y a présence de glace sous pression, conformément à l'évaluation du Bureau des glaces (GCC) et de l'agent de liaison de la CPSLC, les navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** doivent s'engager sous les ponts de Québec à la faveur des courants de marée.

G-5) Dans le secteur du Lac St-Pierre, les pilotes doivent favoriser les rencontres de jour et par bonne visibilité afin de bien percevoir le mouvement du navire, les conditions de glace et s'il y a un effet de batillage constituant un risque de décollement des battures.

2) Directives concernant les rencontres dans les zones à risques moyens et élevés (R)

R-1) Les rencontres sont interdites dans les zones à risque élevé.

Les zones à risques élevés entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur nominale combinée est entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301.

• Secteur particulier: Course de Contrecœur

a) Le secteur de la **course de Contrecœur** est identifié comme un secteur d'étude pour les rencontres des navires de **fort gabarit** dont la largeur nominale combinée est entre 72,6 mètres et 88,0 mètres. Bien qu'à priori les rencontres soient interdites, les pilotes pourront rencontrer d'autres navires **fort gabarit** lorsque les conditions seront favorables pour le faire en toute sécurité. Avant que les navires ne se rencontrent, les pilotes devront aviser les SCTM de la manœuvre qu'ils ont convenu.

b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tout commentaire pertinent sur le comportement des navires lors de la rencontre.

PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

R-2) Les zones à risque moyen sont sujets à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer une rencontre sécuritaire en fonction d'un ou de plusieurs facteurs exposés ci-dessous :

a) Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur nominale combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiés sur la carte VN-301. Avant que les navires ne se rencontrent, les pilotes devront aviser les SCTM de la manœuvre qu'ils ont convenu.

b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tous commentaires pertinents sur le comportement des navires lors de la rencontre.

c) Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de rencontres sont les suivants :

- 1) Navigation de nuit.** La noirceur rend plus difficile l'évaluation des distances, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation, les balises sont moins nombreuses et non lumineuses en saison hivernale et l'effet du batillage sur les berges est difficilement observable ;
- 2) Visibilité.** Lors de rencontres, la visibilité doit être suffisante pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace ;
- 3) Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité du vent (au-dessus de 35 nœuds) peuvent influencer la manœuvrabilité du navire ;
- 4) Distance de manœuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manœuvre et rétablir le cap avant la prochaine zone de risques élevés ou moyens ;
- 5) Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manœuvre de dépassement ou de rencontre dans la zone en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manœuvre entre les navires qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM;
- 6) Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manœuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates afin de contrer les effets d'interaction entre ceux-ci ;
- 7) Passage sous les câbles aériens et les ponts.** Afin d'assurer un passage sécuritaire, le pilote doit s'assurer qu'il a les données exactes sur le tirant d'air du navire et celles sur la hauteur libre des câbles électriques et des ponts au lieu de passage ;
- 8) Opérations de remorquage et de dragage.** Les SCTM doivent fournir aux pilotes l'information sur les opérations de remorquage et de dragage en cours, afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage ;
- 9) Caractéristiques du chenal.** Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.

Zones particulières : Courbe de Portneuf, courbe Sorel-Tracy et Pointe à la Citrouille

Lors d'une rencontre avec un navire-citerne, le pilote doit s'assurer que l'angle d'incidence sur l'axe longitudinal du navire-citerne est inférieur à 30° afin de favoriser (dans l'éventualité d'un abordage) une chance de ricochet sur la bordée du navire au lieu de perforer sa double coque.

R-3) Contrôle de vitesse. Lors d'une rencontre où les navires sont soumis à des conditions de contrôle de vitesse en raison de leur tirant d'eau, les pilotes doivent ajuster la vitesse prescrite de façon à augmenter la marge de sécurité de 50% de plus que celle prescrite dans la table de dégagement sous quille de la GCC, sans toutefois dépasser une vitesse de 9 nœuds par rapport à l'eau (SOW).

PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

R-4) Les rencontres sont interdites aux navires de *forte longueur* dans les zones suivantes (carte VN 301) :

- Courbe de Sainte-Croix
- Barre à Boulard
- Courbe de Cap Charles
- Courbe du Cap à la roche
- Courbe de Champlain
- Courbe de Bécancour
- Courbe de l'Île de Grâce
- Courbe de Bellemouth
- Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux vaches
- Le secteur Tétreauville aval

• **3) Directives concernant les dépassements dans les zones à risques moyens et élevés (D)**

D-1) Les dépassements dans les zones à risque élevé sont interdits .

Les zones à risque élevé entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur nominale combinée est entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiés sur la carte VN-301.

D-2) Les zones à risques moyens sont sujets à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer un dépassement sécuritaire en présence d'un ou de plusieurs facteurs exposés ci-dessous.

- a)** Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur nominale combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiés sur la carte VN-301. Avant le dépassement, les pilotes doivent aviser les SCTM de la manœuvre qu'ils ont convenue ;
- b)** La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tous commentaires pertinents sur le comportement des navires lors de la rencontre ;
- c)** Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de dépassements sont les suivants :
- 1) Navigation de nuit.** La nuit, l'évaluation des distances est plus difficile, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation, les balises sont moins nombreuses et non lumineuses (en saison hivernale) et l'effet du batillage sur les berges est difficilement observable ;
- 2) Visibilité.** Lors de dépassements, la visibilité doit être suffisante pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace ;
- 3) Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité du vent (au-dessus de 35 nœuds) peuvent influencer la manœuvrabilité du navire ;
- 4) Distance de manœuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manœuvre avant la prochaine zone à risques élevés ou moyens ;
- 5) Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manœuvre de dépassement ou de rencontre dans la zone, en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manœuvre entre les navires qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM;
- 6) Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manœuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates pour contrer les effets d'interaction entre ceux-ci ;
- 7) Passage sous les câbles aériens et les ponts.** Afin d'assurer un passage sécuritaire, le pilote doit s'assurer qu'il a les données exactes sur le tirant d'air du navire et celles sur la hauteur libre des câbles électriques et les ponts au lieu de passage ;

PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ

8) Opérations de remorquage et de dragage. Les SCTM doivent préciser l'information sur les opérations de remorquage et de dragage en cours, afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage ;

9) Caractéristiques du chenal. Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.

D-3) Contrôle de vitesse. Lors d'un dépassement, le pilote doit obtenir l'autorisation du navire qu'il désire dépasser. Ils ajusteront leurs vitesses pour obtenir un ratio s'approchant idéalement de 2:1 (double de la vitesse) afin de réduire au minimum les effets d'interaction entre les navires. Le navire qui dépasse ne pourra toutefois pas maintenir une vitesse pouvant conduire à une érosion accélérée des berges ou causer des dommages aux propriétés riveraines.

D-4) Les dépassements sont interdits aux navires de **forte longueur dans les zones suivants (carte VN 301) :**

- Courbe de Sainte-Croix
- Barre à Boulard
- Courbe de Cap Charles
- Courbe du Cap à la roche
- Courbe de Champlain
- Courbe de Bécancour
- Courbe de l'Île de Grâces
- Courbe de Bellemouth
- Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux vaches
- Le secteur Tétreauville aval

• **4) Directives concernant les zones de mouillage (M)**

M-1) Aucun navire de **fort gabarit ou **forte longueur** ne peut utiliser la zone de mouillage de Pointe-aux-Trembles (PAT), sauf pour des circonstances exceptionnelles.**

M-2) Aucun navire de **fort gabarit ou **forte longueur** ne peut utiliser les zones de mouillage de longue durée dans le tronçon de la voie navigable entre Québec et Montréal.**

M-3) Les zones de mouillage d'attente autorisées pour les navires de **fort gabarit ou **forte longueur** sont les suivantes : Québec/Saint-Nicolas, Trois-Rivières et Sorel/Lanoraie.**

M-4) Si des navires de **fort gabarit ou **forte longueur** utilisent une zone de mouillage d'attente autorisée, le rayon d'évitement du poste de mouillage ne doit pas nuire ou faire dévier la circulation.**

Annuler avis Q801 et Q828
Annuler avis écrit Q0545/2012.
Annuler l'avis aux navigateurs 617 (T).

Q0227/2013

**Avis aux Navigateurs - Édition Mensuelle de l'Ouest
Édition 04/2013**

**PARTIE 1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET SUR LA SÉCURITÉ**

***404 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE - LISTE DES CARTES TOUCHÉES PAR LES AVIS TEMPORAIRES ET PRÉLIMINAIRES ET LES CARTES DE RÉFÉRENCE (PARTIE 1).**

**EN VIGUEUR JUSQU'AU 29 mars, 2013
(RÉVISÉ ET PROMULGUÉ TRIMESTRIELLEMENT)**

2283	31 MARS(P)/00, 1207(P)/06
2305	1204(P)/08
3053	19 JANV(P)/01
L/C4049	25 NOV(T)/11
4140	108(P)/13; 204(P)/13
4233	210(P)/12
4236	1108(P)/12
4237	26 SEPT(T)/08, 1107(P)/12, 1109(P)/12
4241	908(P)/12
4266	608(P)/12, 609(P)/12
4277	1110(P)/12
4281	1111(P)/11
4306	611(P)/12
L/C4320	26 SEPT(T)/08
4328	1106(P)/12
4367	416(P)/12
4385	26 SEPT(T)/08
4425	414(P)/12
4426	1111(P)/12, 1112(P)/12
4437	1205(P)/12
4659	22 AOÛT(P)/08
4909	613(P)/12, 810(P)/12
4911	811(P)/12; 109(P)/13; 110(P)/13
5449	808(P)/04
5707	807(P)/04
6241	108(P)/10
6267	112(P)/06
7010	153(T)/99
LC7011	153(T)/99
7736	214(P)/12
8012	25 NOV(T)/11

Avis aux Navigateurs - Édition Mensuelle de l'Ouest
Édition 04/2013

PARTIE 2
CORRECTIONS AUX CARTES

3419 - Esquimalt Harbour - Nouvelle édition - 27-JUIN-2003 - NAD 1983

26-AVR-2013

LNMD. 07-OCT-2011

Porter un abri à poissons avec profondeur moindre de
2.6 mètres
(Voir la carte n° 1, K46.2)

joignant 48°26'03.5"N 123°26'53.3"W

48°26'03.5"N 123°26'52.4"W

48°26'05.4"N 123°26'52.6"W

48°26'05.3"N 123°26'53.5"W

et 48°26'03.5"N 123°26'53.3"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570138

MPO(6202688-01)

Porter un abri à poissons avec profondeur moindre de
1.5 mètres
(Voir la carte n° 1, K46.2)

joignant 48°25'55.0"N 123°26'52.0"W

48°25'55.2"N 123°26'50.4"W

48°25'57.0"N 123°26'51.0"W

48°25'56.7"N 123°26'52.6"W

et 48°25'55.0"N 123°26'52.0"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570138

MPO(6202688-02)

Porter un abri à poissons avec profondeur moindre de
1.7 mètres
(Voir la carte n° 1, K46.2)

joignant 48°25'42.5"N 123°26'18.8"W

48°25'42.8"N 123°26'17.2"W

48°25'44.7"N 123°26'18.1"W

48°25'44.4"N 123°26'19.7"W

et 48°25'42.5"N 123°26'18.8"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570138

MPO(6202688-03)

**Avis aux Navigateurs - Édition Mensuelle de l'Ouest
Édition 04/2013**

**PARTIE 2
CORRECTIONS AUX CARTES**

3534 - Shoal Channel - Nouvelle édition - 26-DÉC-2003 - NAD 1983

05-AVR-2013

LNMD. 09-NOV-2012

Rayer la profondeur de 15.5 mètres
(Voir la carte n° 1, I10)

49°24'15.4"N 123°28'39.1"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570013

MPO(6202682-01)

Porter une profondeur de 10.2 mètres
(Voir la carte n° 1, I10)

49°24'15.8"N 123°28'37.4"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570013

MPO(6202682-02)

Porter une profondeur de 5.7 mètres
(Voir la carte n° 1, I10)

49°24'15.3"N 123°28'23.6"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570013

MPO(6202682-03)

3534 - Squamish Harbour - Nouvelle édition - 26-DÉC-2003 - NAD 1983

05-AVR-2013

LNMD. 09-NOV-2012

Coller l'annexe graphique

49°41'18.0"N 123°09'12.0"W

Télécharger l'annexe graphique - http://www.chs-shc.gc.ca/patches/3534_PA_6202686-01.pdf

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA570012

MPO(6202686-01)

3825 - Cape St. James to/à Houston Stewart Channel - Nouvelle édition - 22-SEPT-2006 - NAD 1983

05-AVR-2013

LNMD. 30-SEPT-2011

Porter une profondeur de 19.3 mètres
(Voir la carte n° 1, I10)

52°07'32.7"N 130°59'47.2"W

MPO(6202684-01)

**Avis aux Navigateurs - Édition Mensuelle de l'Ouest
Édition 04/2013**

**PARTIE 2
CORRECTIONS AUX CARTES**

3855 - Houston Stewart Channel - Nouvelle édition - 30-DÉC-2005 - NAD 1983

05-AVR-2013

LNMD. 30-SEPT-2011

Porter une profondeur de 19.3 mètres
(Voir la carte n° 1, I10)

52°07'32.7"N 130°59'47.2"W

MPO(6202684-01)

3959 - Hudson Bay Passage - Carte nouvelle - 11-DÉC-1987 - NAD 1983

05-AVR-2013

LNMD. 23-NOV-2012

Rayer la profondeur de 31 mètres
(Voir la carte n° 1, I10)

54°22'44.7"N 130°55'26.8"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470369

MPO(6202683-01)

Porter une profondeur de 21.6 mètres
(Voir la carte n° 1, I10)

54°22'43.4"N 130°55'25.4"W

Cet avis touche la Carte Électronique de Navigation: CA470369

MPO(6202683-02)

PARTIE 4
CORRECTIONS AUX INSTRUCTIONS ET AUX GUIDES NAUTIQUES

ARC 403 — Arctique de l'Ouest, première édition, 2011 —

Chapitre 8 — Supprimer le paragraphe 152

Remplacer par : 152 **Avertissement.** — Une **faible profondeur** de 27 pieds (8,2 m) se trouve à 2,5 milles au NNW de Hovgaard Islands. En 1956, on a signalé l'existence de **rochers** et de **hauts-fonds** (position approchée) à 3 milles au SW de l'île de l'Ouest. Un **rapport préliminaire** d'un levé hydrographique effectué en 1998 indique une **faible profondeur** de 1 pied (0,3 m) se trouvant à 1,25 mille au SW de l'île Ouest de Hovgaard Islands. Une **faible profondeur** de 19 pieds (5,8 m) se trouve à 1,6 mille au NNE de l'île Ouest de Hovgaard Islands. En 1988, on a signalé un **haut-fond** à 4,5 milles à l'Est de l'extrémité NE de Hovgaard Islands.

(C2013-007.01)

Avis aux Navigateurs - Édition Mensuelle de l'Ouest
Édition 04/2013

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
RAPPORT D'INFORMATION MARITIME ET FORMULAIRE DE SUGGESTION

Nom du navire ou de l'expéditeur Date

Adresse de l'expéditeur:
Numéro Rue

Ville: Prov. / Pays: Code Postal/ Zip Code :

Tél. / Téléc. / Courriel de l'expéditeur (si approprié):

Date de l'observation: Heure (UTC):

Position géographique:

Coordonnées de la position: Lat: Long:

Méthode de positionnement: DGPS GPS avec WAAS GPS Radar Autre

Système de référence géodésique utilisé: WGS 84 NAD 27 Autre

Exactitude estimée de la position:

N°. de la carte: Informations: NAD 27 NAD 83

Édition de la carte: Dernière correction appliquée:

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

*Détails aux complets (*joindre au besoin des feuilles supplémentaires*)

Les navigateurs sont priés d'aviser les autorités responsables quand des dangers nouveaux ou apparence de dangers à la navigation sont découverts, des changements sont observés des aides à la navigation, ou des corrections aux publications sont vues pour être nécessaires.

Dans le cas des dangers nouveaux ou apparence de dangers à la navigation, 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 devraient être transmis au Centre de Services des Communications et Trafic Maritime (SCTM) le plus proche et confirmés par écrit à une des adresses suivantes:

Directeur, Systèmes à la navigation
Garde côtière canadienne
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.

atn-ahn@dfo-mpo.gc.ca

OU

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

Dans le cas des dangers nouveaux ou apparence de dangers à la navigation, ou lorsque des corrections aux "Instructions Nautiques" semblent être nécessaires.

CHSINFO@DFO-MPO.GC.CA

Si vous avez des questions générales sur les programmes ou des services de la Garde côtière canadienne, s'il vous plaît envoyez un courriel à l'adresse suivante: info@dfo-mpo.gc.ca
(Veuillez inclure votre code postal et votre adresse de courriel)

Pêches et Océans Canada – Publication officielle de la Garde côtière canadienne