



GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Niveaux de service 2024

Publié sous l'autorité de:

Commissaire de la Garde côtière canadienne
Pêches et Océans Canada
Ottawa ON K1A 0E6

Pour plus d'information, veuillez consulter: ccg-gcc.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada,
représenté par la ministre des Pêches, des Océans
et de la Garde côtière canadienne, 2024

No. de cat. Fs154-9/2024E-PDF
ISSN 978-0-660-69890-8

No. de cat. Fs154-9/2024F-PDF
ISSN 978-0-660-69891-5



Fisheries and Oceans
Canada
Canadian
Coast Guard

Pêches et Océans
Canada
Garde côtière
canadienne

Canada

Table des matières

Message du commissaire.....	3
Introduction	4
Note concernant la responsabilité.....	5
Engagement de la Garde côtière à l'égard de la mobilisation des Autochtones concernant les niveaux de service	6
Aides à la navigation	7
Intervention en cas de dangers et d'incidents environnementaux maritimes	10
Services de déglacage	13
Services de communications et de trafic maritimes.....	17
Recherche et sauvetage.....	25
Gestion des voies navigables	27

Message du commissaire

La Garde côtière canadienne (GCC) a mis à jour ses niveaux de service (NS) nationaux. Les NS de 2024 représentent l'environnement opérationnel actuel de la GCC et décrivent avec précision les services et les normes de la GCC. Ils sont un moyen de garantir la prestation de services de qualité aux Canadiens.

En 2010, la GCC a introduit ses NS dans six programmes : Aides à la navigation, Intervention en cas de dangers et d'incidents environnementaux maritimes, Déglçage, Services de communications et de trafic maritimes, Recherche et sauvetage et Gestion des voies navigables.

Un sondage en ligne a été créé pour recueillir les avis et commentaires du public concernant nos niveaux de service. Des gens de partout au Canada, soit des marins, des personnes travaillant dans le tourisme, des autorités portuaires, des organismes d'application de la loi, des plaisanciers, des Autochtones, des pêcheurs traditionnels et du personnel de la GCC, pour ne nommer que ceux-là, ont fourni leurs commentaires. Des experts de programmes ont également souligné des sections des NS nécessitant une mise à jour. Le présent processus d'examen reflète la mission de la GCC qui est de soutenir la prospérité économique ainsi que de contribuer à la sécurité, à l'accessibilité et à la sûreté des eaux canadiennes.

Un ajout notable aux NS de 2024 est la section « Engagement de la Garde côtière à l'égard de la mobilisation des Autochtones ». Je suis fier que cette section fasse partie des normes de service de la GCC, car il s'agit d'un engagement à établir et à maintenir une relation de travail solide avec les peuples autochtones du Canada.

Les NS contribueront à fournir des services uniformes et de grande qualité à nos clients dans l'environnement maritime. Nous continuerons certainement à faire face à des changements dans notre environnement opérationnel, que ce soit sous la forme d'avancées technologiques, de changements dans l'économie ou de l'évolution des demandes et des attentes de nos clients. Les services de la GCC s'efforceront de suivre le rythme de ces changements et de continuer à évoluer. Nous continuerons à faire participer les Canadiens pour nous assurer que nous respectons nos normes de service et pour obtenir des commentaires sur la façon dont nous pouvons continuer à nous améliorer.

Mario Pelletier

Commissaire, Garde côtière canadienne

Introduction

La Garde côtière canadienne (GCC) est un organisme de service spécial national au sein de Pêches et Océans Canada (MPO) qui fournit directement aux Canadiens des services essentiels en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement. La GCC est chargée de fournir des services pour assurer le mouvement sûr, économique et efficace des navires en eaux canadiennes, exécuter la composante maritime du programme fédéral de recherche et sauvetage, et mener des interventions adéquates en cas d'incidents de pollution marine. La GCC apporte également le soutien maritime dont ont besoin les autres secteurs du MPO et d'autres ministères fédéraux pour veiller à la protection de l'environnement marin et aquatique, assurer la sécurité des navigateurs et la sûreté du public sur l'eau, effectuer la recherche scientifique en mer et la gestion des ressources halieutiques, et répondre aux autres objectifs maritimes établis par le gouvernement du Canada.

Les services fournis par la GCC peuvent être regroupés sous six programmes principaux : Aides à la navigation, Intervention en cas de dangers et d'incidents environnementaux maritimes (IEDM), Déglçage, Services de communications et de trafic maritimes, Recherche et sauvetage et Gestion des voies navigables. Les services sont fournis par l'entremise de la gestion de la flotte civile du Canada, d'un réseau étendu d'installations à terre, d'une expertise maritime, et en collaboration avec des partenaires publics et privés. En tant qu'institution nationale, la GCC vise à répondre aux attentes d'une clientèle vaste et variée, notamment le grand public, les Autochtones, transporteurs commerciaux, les exploitants de traversiers, les pêcheurs, les plaisanciers et les collectivités côtières.

De plus, les niveaux de service établis par la GCC font partie intégrante d'une planification et d'une prestation efficaces de services. Ils forment la pierre angulaire des activités de la GCC, tout comme son état de préparation opérationnelle et sa capacité. Ils procurent aux clients de la Garde côtière une ventilation précise des services attendus et veillent à ce que la prestation des services soit en tout temps cohérente, intégrée, prévisible, quantifiable et équitable au fil du temps.

Le présent document énonce les niveaux de service pour chaque programme de la GCC, avec les renseignements suivants :

- Description des services du programme, notamment le but des services, la durée saisonnière et les zones où les services seront fournis;
- Normes de service, qui donnent une référence de rendement ou un indicateur mesurable de ce que l'on peut attendre (p. ex. opportunité, exactitude, accès).

Les normes de service 2024 représentent l'environnement opérationnel actuel de la Garde côtière et les normes de service correspondantes. La mise à jour a été faite après la collecte des résultats d'un sondage en ligne et un examen par des experts de programmes et des intervenants de l'industrie par l'entremise du sous-comité sur la navigation maritime de la Commission consultative maritime nationale.

Note concernant la responsabilité

Le présent document sert uniquement à la planification. Les énoncés relatifs aux niveaux de service présentés dans ce document communiquent les services et les niveaux de réponse auxquels les clients peuvent s'attendre de la GCC, dans des conditions normales. Dans certaines circonstances, en raison de facteurs indépendants de la volonté de la GCC (p. ex. conditions météorologiques, trafic maritime, événements imprévus), la GCC pourrait être dans l'impossibilité de respecter les niveaux de service et les normes de service précisés dans ce document.

Engagement de la Garde côtière à l'égard de la mobilisation des Autochtones concernant les niveaux de service

Les peuples autochtones du Canada, composés des Premières Nations, des Inuits et des Métis, sont un partenaire crucial et intégral de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement. La Garde côtière canadienne accorde une grande importance à ses relations avec les peuples autochtones et s'engage à reconnaître le passé, à honorer leurs nombreuses contributions et à travailler ensemble pour bâtir l'avenir en partenariat.

La GCC se tourne vers une relation transformatrice avec les groupes autochtones d'un océan à l'autre. La GCC adopte une approche générale et proactive pour faire avancer la réconciliation, en se concentrant sur des résultats pratiques, des relations saines et une bonne communication pour fournir un service en partenariat qui reflète les contributions, les connaissances, les besoins et les priorités des communautés autochtones.

La vision de la GCC en ce qui a trait à ses relations avec les Autochtones comprend un soutien à l'autodétermination, l'amélioration de la prestation de ses services et la réalisation de progrès dans la réconciliation dans les questions liées au mandat de la Garde côtière canadienne, qui consiste à assurer la sécurité et l'accessibilité des voies navigables au Canada ainsi que l'utilisation et le développement durables des océans et des voies navigables du Canada, d'une manière qui favorise et maintient des relations positives. Il est entendu que cet engagement doit toujours être conforme à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, à la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones et aux Principes fédéraux concernant la relation du gouvernement du Canada avec les peuples autochtones, et qu'il doit reconnaître et mettre en œuvre les droits ancestraux et issus de traités.

Dans cette optique, la GCC s'efforce de répondre aux attentes d'une clientèle vaste et variée grâce à ses niveaux de service établis. Les niveaux de service établis par la GCC font partie intégrante d'une planification et d'une prestation efficaces de services. Ils procurent aux clients et aux partenaires une ventilation précise des services attendus et veillent à ce que la prestation des services soit en tout temps cohérente, intégrée, prévisible, quantifiable et équitable au fil du temps. Guidée par les *Lignes directrices de la Garde côtière canadienne pour l'établissement de relations constructives*, la GCC maintiendra son engagement auprès des Autochtones à l'égard de ses niveaux de service, et se réjouit à la perspective de continuer à établir des relations et des partenariats respectueux et fondés sur la confiance avec les communautés autochtones dans l'ensemble des programmes et des services de la Garde côtière canadienne, de la flotte et des activités connexes.

Aides à la navigation

Description du programme

En vertu de la *Loi sur les océans*, la Garde côtière canadienne fournit des systèmes et des services d'aide à la navigation maritime.

Le programme des Aides à la navigation (PAN) fournit plus de 17 000 aides maritimes à la navigation, y compris des aides visuelles (aides fixes, phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume) et des aides électroniques (balises et réflecteurs radar). En outre, le programme fournit de l'information sur la sécurité maritime dans une série de publications en ligne, qui sont affichées sur le site Web de la GCC.

Objectif :

- Faciliter un mouvement sécuritaire, économique et rapide des navires dans les eaux canadiennes.

Service : Fourniture d'aides visuelles, sonores et électroniques à la navigation à courte portée, comme des aides fixes, des phares, des bouées, des cornes de brume et des aides radar.

Norme de service

1. Conformément aux directives et aux procédures du programme, un système d'aides à la navigation, qui peut comprendre une ou plusieurs aides, est fourni au cas par cas, lorsque le volume et le type de trafic et le degré de risque justifient l'utilisation d'aides.

Objectifs

Des aides à la navigation peuvent être mises en place afin :

- d'aider les atterrages, de marquer les voies d'approche des havres, des ports et des voies navigables
- de marquer les voies des chenaux
- d'indiquer les dangers
- d'indiquer les positions ou les parcours
- d'indiquer les itinéraires privilégiés
- de répartir la circulation (p. ex. indiquer les dispositifs de séparation du trafic notés par des symboles spécialisés sur les cartes du Service hydrographique du Canada)

- Les aides visuelles à la navigation sont conçues, dans la mesure du possible, pour être utilisables au moins 75 % du temps pendant le pire mois de la période de navigation. Cette période de temps est calculée en fonction des observations météorologiques à long terme du Service météorologique du Canada d'Environnement et Changement climatique Canada.
- Des aides sonores peuvent être fournies lorsque l'objectif de disponibilité de calcul de 75 % ne peut être atteint qu'avec des moyens visuels, pour les navires commerciaux non accrédités seulement.
- Des aides radar peuvent être fournies lorsque l'objectif de disponibilité de calcul de 75 % ne peut pas être atteint uniquement avec des moyens visuels, pour les navires commerciaux accrédités seulement.
- Le niveau global visé pour la fiabilité opérationnelle pour le système d'aides à la

- d'indiquer les zones spéciales, comme les aires de mouillage, les épaves et les zones de protection marine

Conditions de fourniture

Les aides à la navigation sont fournies dans les conditions suivantes :

- pour guider les navigateurs en direction et en provenance des installations financés par le gouvernement fédéral;
- dans des zones bien cartographiées (cartes du SHC);
- pour permettre le réapprovisionnement des collectivités éloignées qui dépendent du transport maritime, même quand il manque de cartes adéquates;
- dans les ports qui desservent principalement les pêcheurs commerciaux.

Exclusions

Si aucune condition de fourniture n'est remplie, les aides à la navigation **ne seront pas** fournies :

- dans les eaux dont la responsabilité est déléguée à d'autres autorités en raison d'ententes signées ou de lois;
- dans les eaux pour lesquelles la cartographie rend impossible une utilisation sécuritaire par les personnes qui n'ont pas une connaissance de la géographie locale;
- dans les eaux où la profondeur ne suffit pas à une utilisation commune;
- dans les eaux où les aides ne peuvent pas être entretenues selon les normes de fiabilité;
- exclusivement à des fins autres que la navigation;
- pour indiquer des dangers à l'extérieur des chenaux balisés et des routes et des sentiers représentés sur les cartes;

navigation de courte portée est de 99 % pour une période de trois ans.

	<ul style="list-style-type: none"> • là où elles serviraient à des fins autres qu'à un usage public; • pour un seul ou un petit nombre d'utilisateurs. 	
Service : Publication d'information sur la sécurité maritime		Norme de service
1.	<p>Le site Web des Avis aux navigateurs (NOTMAR) publie des mises à jour sur les renseignements sur la sécurité maritime suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avis aux navigateurs mensuels • Édition annuelle des Avis aux navigateurs • Livre des feux, des bouées et des signaux de brume 	<ul style="list-style-type: none"> • Les Avis aux navigateurs sont produits sur une base mensuelle et publiés sur le site Web NOTMAR le dernier vendredi de chaque mois. • L'édition annuelle des Avis aux navigateurs est publiée avant le 31 mars et est basée sur les corrections apportées aux éditions mensuelles de l'année civile précédente. • Le Livre des feux, des bouées et des signaux de brume pour quatre zones géographiques est mis à jour mensuellement en fonction des corrections apportées dans les éditions mensuelles des Avis aux navigateurs.

Intervention en cas de dangers et d'incidents environnementaux maritimes	
Description du programme	
<p>La Garde côtière canadienne est l'organisme fédéral responsable d'assurer une intervention adaptée pour tous les déversements provenant de navires ou de sources inconnues dans les eaux canadiennes et dans les eaux faisant l'objet d'ententes internationales. En tant que composante clé du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada, la Garde côtière canadienne maintient, à l'échelle nationale, des capacités de préparation et d'intervention dans les eaux de compétence canadienne, surveille et évalue tous les rapports de pollution marine au Canada, et ce, conjointement avec les autres ministères fédéraux, et entretient des communications avec les partenaires du programme, y compris Transports Canada et Environnement et Changement climatique Canada, pour assurer une approche uniforme et coordonnée en matière d'intervention face aux incidents de pollution marine.</p> <p>Le remorquage d'urgence est considéré comme une mesure préventive clé dans la gestion des risques liés aux accidents maritimes. La Garde côtière canadienne a établi une capacité de remorquage d'urgence, principalement pour protéger l'environnement contre la pollution causée par des navires désemparés ou endommagés. Cette initiative comprend le déploiement de troupes de remorquage d'urgence, la location de deux navires de remorquage d'urgence extracôtière pour la côte ouest et le renforcement des centres des opérations régionales ouverts 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour évaluer et faciliter l'intervention en cas d'accident.</p> <p>Les secteurs de l'État de préparation opérationnelle de la flotte et des Services techniques intégrés de la GCC participent à l'exécution de ce programme. Le programme d'Intervention en cas de dangers et d'incidents environnementaux maritimes (IEDM) de la GCC coordonne avec d'autres ministères fédéraux les échanges de renseignements de surveillance et de conseils scientifiques et travaille en étroite collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les collectivités autochtones, les organismes d'intervention commerciaux, les installations de manutention d'hydrocarbures et les propriétaires de navires dans le cadre des activités de préparation et d'intervention. Le fondement juridique de ce programme relève de la <i>Loi sur les océans</i>, de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>, de la <i>Loi sur la gestion des urgences de 2007</i>, de la <i>Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques</i> et de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>. Le programme est un élément clé pour que le Canada respecte ses obligations en vertu des lois et des accords internationaux, notamment la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990.</p> <p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire au minimum les effets des incidents de pollution marine sur l'environnement, l'économie et la sécurité publique. 	
Service : Fournir une intervention en cas d'incident de pollution marine causée par un navire/une source inconnue	Norme de service

1	Capacité de préparation pour réagir aux incidents de pollution causés par des navires ou des sources inconnues.	<ul style="list-style-type: none"> • Le Plan national d’urgence pour les déversements en mer et ses chapitres régionaux sont examinés chaque année et mis à jour au moins une fois tous les cinq ans. • La GCC maintient un programme de formation et d’exercices d’intervention en cas d’incident de pollution pour le personnel concerné. • La GCC maintient au moins un niveau minimum d’équipement de lutte contre la pollution prépositionné, qui est approprié au risque encouru, avec des profils de préparation pour son utilisation.
Service : Intervention pour les cas signalés de pollution marine		Norme de service
1	Assurer une intervention appropriée en cas d’incident de pollution marine causée par un navire ou une source inconnue dans les eaux territoriales canadiennes.	<ul style="list-style-type: none"> • Un agent de service en Intervention en cas de dangers et d’incidents environnementaux maritimes de la GCC est disponible dans chaque région de la Garde côtière, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. • Un agent de service en Intervention en cas de dangers et d’incidents environnementaux maritimes évalue les rapports de pollution marine pour déterminer si une activation¹ est nécessaire. • L’IEDM de la GCC activera les opérations d’intervention² conformément à la directive DIEDM/202 – Déclenchement d’une intervention. • S’il y a lieu, les ressources de la GCC ou de l’industrie seront mobilisées³ dans un délai de six heures suivant l’évaluation initiale. L’heure d’arrivée sur les lieux variera. • La GCC utilisera le Système de commandement d’intervention (SCI) pour gérer les opérations d’intervention.

¹ Conformément à la directive DIE/201 – Évaluation d’incident de pollution marine.

² Les opérations d’intervention, comme définies au paragraphe 181(4) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, peuvent inclure, sans s’y limiter, l’activation d’une équipe de commandement, le déploiement de personnel et d’équipement et des mesures de suivi et de surveillance entreprises à distance ou sur place pour observer l’évolution de la situation.

³ Mobiliser signifie déployer des personnes, des équipements ou toute autre ressource dans un but ou pour l’atteinte d’un objectif précis.

		<ul style="list-style-type: none">• Les communautés autochtones participeront ou seront invitées à 85 % des exercices multipartenaires prévus par la GCC en matière d'IEDM chaque année afin d'accroître leur capacité d'intervention en cas d'incident de pollution marine.• La GCC évaluera tous les rapports de pollution marine afin de déterminer si une intervention de remorquage d'urgence est nécessaire et assignera les tâches requises, le cas échéant.
--	--	--

Services de déglâçage

Description du programme :

L'article 41, Partie III, de la *Loi sur les océans* de 1996 constitue le document faisant autorité en matière de prestation de services de déglâçage.

- Le programme de déglâçage offre des services de déglâçage et des services connexes dans le but de faciliter le déplacement sécuritaire et rapide des navires à travers et autour des étendues d'eau canadiennes recouvertes de glace, pour le grand bien de l'industrie et des communautés.
- Ces activités de programme consistent, entre autres, à escorter les navires dans les eaux couvertes de glace, à libérer les navires emprisonnés par la glace, à procéder au déglâçage des ports, à offrir des renseignements au sujet de la glace et à réduire les risques d'inondation le long du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Sainte-Claire en surveillant, prévenant et brisant les embâcles.
- Les ressources de déglâçage sont déployées en hiver et en été en fonction du niveau de service annoncé et de l'état réel des glaces observés.
- Le programme de déglâçage apporte un soutien général aux efforts déployés par le gouvernement du Canada pour réapprovisionner les collectivités du Nord lorsque les fournisseurs commerciaux ne sont pas disponibles.

Objectifs du programme :

- Faciliter la circulation sûre et rapide des navires en les aidant à franchir ou à contourner des eaux recouvertes de glace.
- Minimiser les effets des inondations causées par des embâcles sur le fleuve Saint-Laurent, la rivière Sainte-Claire et les Grands Lacs.

Services :

- Diffusion de renseignements et de conseils.
- Prestation de services de déglâçage.

Service : Diffusion de renseignements et de conseils

Norme de service

- | | Service : Diffusion de renseignements et de conseils | Norme de service |
|----|---|---|
| 1. | Fournir des itinéraires recommandés dans les glaces, des cartes de répartition des glaces, des avis sur la présence de glaces, des bulletins, des séances d'information et des conseils pour aider les navires à contourner en toute sécurité les zones de conditions glacielles difficiles. Ces renseignements sont obtenus par la reconnaissance des glaces et auprès du Service canadien des glaces. | <ul style="list-style-type: none"> • Le Bureau des glaces de la GCC offre un service 24 heures/jour et 7 jours/semaine dans les régions d'intérêt décrites dans la section des services des brise-glace. • Les cartes de répartition des glaces dans les régions opérationnelles d'intérêt de la GCC sont fournies quotidiennement. |
| 2. | Surveiller les conditions glacielles pour prévoir la formation d'embâcles de glace et les inondations, et pour déterminer s'il faut recourir à un brise-glace. | |
| 3. | Aider Transports Canada (TC) et leur donner des directives en activant les zones de surveillance des glaces dans l'est du Canada et en soutenant le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique, en surveillant les messages de routage en régime de glaces et la confirmation aux navires de TC si leur itinéraire prévu semble adéquat. | |

Service : Prestation de services de déglâçage

Normes de service

1.	Déglacer afin de prévenir des inondations et dégager les embâcles dans le fleuve Saint-Laurent, la rivière Sainte-Claire et les Grands Lacs (saison hivernale uniquement)	<p>Priorités applicables à la saison hivernale - par ordre décroissant :¹</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toutes les situations d'urgence ou de détresse sont traitées en priorité, y compris les inondations qui représentent un danger pour la vie et les biens. 2. Les demandes relatives aux services de traversiers dans le détroit de Cabot, fournis en vertu des dispositions de l'Union, sont prioritaires. La GCC accorde aux autres services de traversiers la priorité qu'elle juge appropriée. 3. Navires transportant une cargaison vulnérable (p. ex. possibles polluants, marchandises dangereuses ou périssables) et les navires transportant des marchandises essentielles à la survie de collectivités. 4. Trafic commercial et ports commerciaux, autres que les dégagements printaniers. 5. Bateaux de pêche pris dans les glaces. 6. Dégagement printanier des ports commerciaux et de pêche. <p>Priorités applicables à la saison estivale - par ordre décroissant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toutes les situations d'urgence ou de détresse sont traitées en priorité. 2. Navires transportant une cargaison vulnérable (p. ex. possibles polluants, marchandises dangereuses ou périssables) et les navires transportant des marchandises essentielles à la survie de collectivités. 3. Dégagement des ports communautaires. 4. Autres expéditions commerciales vers des lieux/ports de l'Arctique canadien. 5. Navires de tourisme en transit. 6. Navires empruntant le passage du Nord-Ouest sans escale dans l'Arctique canadien. <p>Scénarios susceptibles d'influer sur l'établissement des priorités :</p>
2.	Entretenir les chenaux de navigation découpés dans les glaces pour permettre aux navires de franchir la banquise côtière sans l'aide directe des brise-glaces.	
3.	Escorter les navires à travers les eaux recouvertes de glaces.	
4.	Aider les navires prisonniers des glaces.	
5.	Dégager les ports de navigation commerciale et de pêche.	

¹ Si nécessaire, la GCC peut passer outre ou redéfinir les priorités des demandes si la situation exige une approche différente. Cela peut être dû à une série de facteurs qui empêchent ou retardent la fourniture de services de déglacement.

		<ul style="list-style-type: none"> • Les navires faisant route bénéficieront d'une priorité plus élevée que les navires immobilisés dans un port. • Les demandes subséquentes émanant d'utilisateurs qui n'ont pas respecté les recommandations de la GCC en matière d'itinéraire de navigation dans les glaces et/ou d'autres conseils de la GCC se verront attribuer une priorité inférieure. • Les services de déglçage peuvent ne pas être fournis si une source fiable, comme un maire, des chefs de collectivités autochtones ou un bureau exécutif similaire, demande qu'un service soit retardé ou ne soit pas totalement fourni du tout. Une situation d'urgence prévaut sur toute demande de réduction ou de refus de service. • Les chefs communautaires ou autochtones doivent donner l'autorisation de briser la banquise côtière. <p>Les délais d'intervention ciblés pour les brise-glace sont les suivants :¹</p> <ul style="list-style-type: none"> • Côte du Labrador – 12 heures • Côtes est et nord-est de Terre-Neuve – 12 heures • Côte ouest de Terre-Neuve – 12 heures • Nouvelle-Écosse et baie de Fundy – 12 heures • Golfe du Saint-Laurent – 12 heures • Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay – 6 heures • Lacs Huron, Érié, Supérieur (lorsque les écluses sont ouvertes), Ontario (lorsque les écluses sont ouvertes) - 8 heures • Eaux arctiques – 10 heures² <p>Conditions pouvant affecter les délais de réponse de la GCC :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réponse des services de déglçage à une demande non urgente peut être affectée par des ententes régionales. • L'endroit où se trouve le navire qui demande de l'aide. • Le service n'est pas requis au moment de la demande. • Le fait que le navire soit en danger ou non.
--	--	--

¹ Les rapports de rendement nationaux des services de déglçage sont fondés sur les délais de réponse cibles.

² Le temps d'intervention dans l'Arctique est actuellement à l'étude et sera mis à jour à l'avenir.

Si une voie d'eau est considérée comme libre de glace, la GCC ne fournira pas de services de déglçage dans cette zone.

		<ul style="list-style-type: none"> • L'état des glaces et les conditions météorologiques. • La disponibilité d'une ressource de déglacement. • La proximité d'un brise-glace par rapport au navire (temps de déplacement). • La capacité du brise-glace affecté. • Les restrictions hydrographiques et géographiques. • Les conditions susceptibles d'exposer l'équipage, les navires ou l'équipement de la GCC à un trop grand danger. • Le changement d'équipage et le ravitaillement en carburant. <p>Interruptions de service</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il arrive que les opérations de déglacement soient suspendues par le brise-glace, le navire assisté ou le port. Si l'interruption est considérée comme une faute de la GCC, la durée (nombre d'heures) de l'interruption sera ajoutée au délai de réponse. Une Politique sur les remises est en place pour dédommager les utilisateurs lorsque les services de déglacement sont retardés. • Les services de déglacement n'attendront pas au-delà d'un délai raisonnable¹ que les navires se rejoignent avant de partir pour s'occuper de priorités en suspens.
--	--	---

¹ On parle de « délai raisonnable » lorsqu'un brise-glace attend après l'heure de rendez-vous fixée et que cette attente a une incidence sur les délais de réponse de la prestation de services pour les demandes en suspens.

Services de communications et de trafic maritimes

Description du programme :

Le programme des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) offre un service de radiocommunications de sécurité, des services du trafic maritime (STM) et gère un système d'information maritime intégré 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Le service de radiocommunications de sécurité est fourni au moyen d'un vaste réseau d'installations radio terrestres permettant les communications entre les navires et la côte, en constituant ainsi un complément au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et à la réglementation nationale.

Les services de trafic maritime effectuent le contrôle préalable des navires qui ont l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes, régulent les mouvements du trafic maritime et fournissent des renseignements et une assistance à la navigation pour encourager une navigation sûre et efficace et la protection de l'environnement. Ces services fournissent à la GCC des renseignements améliorés sur le passage des navires.

Objectifs :

- Contribuer à la sécurité de la vie en mer;
- Contribuer à la sécurité et à l'efficacité de la navigation;
- Contribuer à la protection de l'environnement marin;
- Appuyer la connaissance du domaine maritime.

Services : Prestation de services de communications de détresse et de sécurité

Norme de service

1.	<ul style="list-style-type: none"> • Répondre aux appels d'aide des navires équipés convenablement en fonction des régions de couverture radio indiquées ci-dessous : • Couverture dans la bande de très haute fréquence (VHF) par radiotéléphonie et appel sélectif numérique (ASN) (zone océanique A1) : <ol style="list-style-type: none"> a. Côte Ouest – Les eaux en deçà de 40 milles marins de la côte ouest du Canada, y compris les baies, anses et passages dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF. 	<ul style="list-style-type: none"> • Toutes les voies de détresse, de sécurité, d'appel et ASN/VHF internationales font l'objet d'une écoute continue; en cas d'urgence, les administrations de R et S reçoivent dès que possible les renseignements clés recueillis et traités. • La disponibilité opérationnelle des systèmes des services de communications de sécurité des SCTM (le pourcentage du temps réel pendant lequel les systèmes nécessaires sont en fonction par rapport au total des heures de service autorisées) ne doit pas être inférieure à :
----	---	---

b. Côte Est – Les eaux canadiennes en deçà de 40 milles marins de la côte Est du Canada, jusqu’à Nain* (Labrador – 57° N) au nord et aussi loin à l’ouest sur le fleuve Saint-Laurent qu’une ligne droite partant de Cap-des-Rosiers, passant par la pointe de l’Ouest sur l’île Anticosti et longeant la rive Nord, la rive Sud et le golfe du Saint-Laurent, y compris les baies, anses et passages dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF.

* À l’exception des régions suivantes de Terre-Neuve-et-Labrador : Rigolet, l’extrémité est du lac Melville (54° N à 55° N), Black Tickle (52° 30’ N à 53° 30’ N) et White Bay (50° N à 50° 30’ N).

c. Fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs – Les eaux canadiennes s’étendant en deçà de 40 milles marins de la côte et d’une ligne partant de Cap-des-Rosiers, passant par la pointe de l’Ouest sur l’île Anticosti et longeant la rive Nord jusqu’à un endroit aussi loin à l’Ouest que Thunder Bay, y compris la rivière Saguenay (sans inclure le lac Saint-Jean), la rivière Richelieu jusqu’à la frontière des États-Unis (couverture saisonnière), la rivière des Outaouais jusqu’à Carillon, la baie Georgienne, y compris les baies, anses et passages dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF.

d. Lac Winnipeg (couverture saisonnière) – Les eaux du lac Winnipeg dans un rayon de 40 milles marins de Fraserwood, de Jackhead, de Beaver Creek et de la pointe Long, y compris les baies, anses et passages dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF.

e. Lac Simcoe – Les eaux du lac Simcoe dans un rayon de 40 milles marins d’Orillia, y compris les baies, anses et passages

- 99,7 % dans le cas de chaque voie de radiotéléphonie MF, HF et VHF et de chaque fréquence ASN sur HF et VHF/HF.

dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF.

- f. Arctique (couverture saisonnière et radiotéléphonie seulement) – Les eaux dans un rayon de 40 milles marins de Churchill, d'Iqaluit, de Resolute Bay (Quasuittuk), de Cambridge Bay et de Parson's Lake, y compris les baies, anses et passages dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF.
- g. Les eaux du Grand lac des Esclaves, dans un rayon de 40 milles marins d'Enterprise et de Yellowknife (couverture saisonnière et radiotéléphonie seulement), y compris les baies, anses et passages dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF.

- **Couverture dans la bande de fréquence moyenne (MF) par radiotéléphonie (2 MHz)**

- a. Côte Ouest – Les eaux dans un rayon de 150 milles marins de Prince Rupert, de la pointe Hunter et de la pointe Amphitrite.
- b. Côte Est – Les eaux dans un rayon de 150 milles marins de la côte Est du Canada, jusqu'à 60° N au nord, y compris le golfe Saint-Laurent.
- c. Arctique (couverture saisonnière) – Les eaux dans un rayon de 150 milles marins d'Iqaluit, de Killinek, de Coral Harbour, de Resolute Bay (Quasuittuk), de Churchill, d'Inuvik et de Cambridge Bay.

Remarque sur la bande MF : Étant donné la nature de la propagation de la bande MF dans l'Arctique et les eaux recouvertes de glace, les eaux dans un rayon de 150 milles marins ne sont desservies que 50 % du temps.

	<ul style="list-style-type: none"> • Couverture dans la bande de haute fréquence (HF) par radiotéléphonie et appel sélectif numérique (ASN) (zone océanique A4) : <ul style="list-style-type: none"> a. Côte Ouest – La couverture radiotéléphonique est assurée dans un rayon de 800 milles marins des centres des SCTM de Prince Rupert. b. Arctique (couverture saisonnière) – La couverture de l’océan Arctique et de la baie d’Hudson est assurée dans un rayon de 800 milles marins d’Iqaluit, de Killinek, de Coral Harbour, de Resolute Bay (Quasuittuk), de Churchill, de Cambridge Bay et d’Inuvik et sur le fleuve Mackenzie à partir de Hay River et d’Inuvik. <p>Remarque sur la bande HF : Étant donné la nature de la propagation de la bande radio HF, les troubles causés par cette propagation touchent les communications HF plus souvent dans l’Arctique que dans les autres zones.</p> <p>Remarques :</p> <p>1 – Les zones de couverture sont indiquées par rapport à des endroits précis; ces endroits ne sont que des points de référence sans être nécessairement les emplacements physiques réels des installations radio.</p> <p>2 – Dans le cas des communications VHF (156 à 174 MHz), la puissance du signal est indiquée pour une antenne de navire de dix mètres de hauteur.</p> <p><i>Remarque : Toutes les installations de diffusion VHF, MF, HF et de radiogoniométrie ainsi que les horaires de diffusion et les descriptions des zones océaniques figurent dans les ARNM.</i></p>	
2.	<ul style="list-style-type: none"> • La GCC publie les <i>Aides radio à la navigation maritime</i> (ARNM), qui contiennent des renseignements sur les radiocommunications et 	<ul style="list-style-type: none"> • Les ARNM seront mises à jour annuellement.

	sur les services d'aide à la navigation fournis au Canada.	
3.	<ul style="list-style-type: none"> Un service de dépôt de plan de route est offert aux utilisateurs de petites embarcations qui ne peuvent pas confier leur plan de route à une personne responsable. Pour être acceptés, les plans de route doivent être communiqués en personne, par radio maritime ou par téléphone seulement. 	<ul style="list-style-type: none"> Ces services sont offerts 24 heures par jour, 365 jours par année.
4.	<ul style="list-style-type: none"> Les centres des SCTM acceptent, sans frais, les messages concernant la sécurité, notamment les rapports du système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires (AMVER), les messages radio médicaux, les rapports d'observation météorologique, les rapports sur les dangers pour la navigation et les messages de pilotage canadien. 	
5.	<ul style="list-style-type: none"> Le système des avis de sécurité maritime du fleuve Mackenzie est assuré depuis le centre des SCTM d'Iqaluit. Les zones dangereuses ont été désignées comme telles et les procédures de compte rendu ont été établies pour les navires parcourant le fleuve entre les points miliaires 0 et 1081 et pour les navires qui entrent dans des chenaux restreints ou qui en sortent. 	
6.	<ul style="list-style-type: none"> Les centres des SCTM diffusent de l'information de sécurité maritime aux marins au moyen de messages diffusés en continu, à horaire fixe ou sans horaire fixe, notamment des bulletins météorologiques, de l'information sur les glaces, des avertissements de navigation (AVNAV) concernant l'état opérationnel des aides à la navigation et les dangers à la navigation. 	<ul style="list-style-type: none"> Les renseignements relatifs à la navigation ou aux conditions du temps doivent être diffusés dans les deux minutes suivant leur réception. L'information de routine doit être diffusée selon les horaires annoncés. Les messages de radiodiffusion maritime continue (RMC) doivent être mis à jour dans les 15 minutes suivant leur réception. <p>Chaque méthode de diffusion qui nécessite une fréquence précise doit être disponible 99,5 % du temps (p. ex., Navtex, radiofacsimilé, radiodiffusion maritime continue).</p>
	Service : Gestion du trafic maritime dans les eaux sélectionnées du Canada	Norme de service

1.	<ul style="list-style-type: none"> Fournir des renseignements opportuns et pertinents sur les facteurs qui peuvent influencer les mouvements des navires et aider à la prise de décisions à bord. 	<ul style="list-style-type: none"> Les centres des SCTM observent continuellement les fréquences radio des STM et les capteurs de surveillance, et ils fournissent des renseignements 24 heures sur 24, 365 jours par année. <ul style="list-style-type: none"> La disponibilité opérationnelle du système des STM et des installations VHF, AIS et radar (pourcentage de temps réel durant lequel les systèmes nécessaires sont opérationnels par rapport au total des heures de service autorisées) ne doit pas être inférieure à 99,7 %.
2.	<ul style="list-style-type: none"> Surveiller et gérer le trafic maritime pour assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements des navires. 	
3.	<ul style="list-style-type: none"> Intervenir en cas de situations dangereuses. 	
4.	<ul style="list-style-type: none"> Voici la liste des zones de services de trafic maritime (STM) : <ul style="list-style-type: none"> St. John's (T.-N.-L.) Baie de Plaisance Port aux Basques Détroit de Belle-Isle (volontaire) Halifax Détroit de Canso et abords est Détroit de Northumberland Baie de Fundy Voie maritime du Saint-Laurent Vancouver Tofino Prince Rupert Sarnia 	
Service de contrôle des navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes		Norme de service
1.	<ul style="list-style-type: none"> Contrôle préalable des navires et délivrance d'une autorisation de mouvement après la réception d'un rapport complet du navire : <ul style="list-style-type: none"> Ce contrôle et cette autorisation sont obligatoires dans les zones décrites ci-dessous pour tout navire de 500 tonnes ou plus de jauge brute, pour tout navire qui remorque ou pousse un navire lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonnes ou plus de jauge brute ou pour tout navire qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses, selon les définitions des règlements applicables : 	<ul style="list-style-type: none"> Le service est offert 24 heures sur 24, 365 jours par année.

- La zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (ECAREG) comprend les eaux canadiennes de la côte Est du Canada situées au sud du soixantième parallèle de latitude nord et dans le fleuve Saint-Laurent à l'est de 66° de longitude ouest, sauf les eaux dans la baie d'Ungava et les eaux à l'intérieur des zones de services de trafic maritime visées par le Règlement sur les zones de services de trafic maritime.
- Ouest du Canada : Toutes les eaux canadiennes sur la côte Ouest du Canada comme décrites dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*.
- S'applique sur une base obligatoire à tout navire de 300 tonnes ou plus de jauge brute dans la zone suivante :
- Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) : Ces eaux comprennent les zones de contrôle de la sécurité de la navigation prescrites par le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*, les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie Kugmallit qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation, la baie James, les eaux de la rivière Koksoak, de la baie d'Ungava à Kuujuaq, les eaux de la baie aux Feuilles, de la baie d'Ungava à Tasiujaq, les eaux de la baie Chesterfield qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et les eaux du lac Baker, ainsi que les eaux de la rivière Moose, de la baie James à Moosonee.

Service : Distribution d'information maritime en appui aux activités

Norme de service

1.	<ul style="list-style-type: none">• Fourniture d'information maritime à l'appui des activités des ministères et organismes du gouvernement du Canada et de l'industrie maritime.	<ul style="list-style-type: none">• Le service est offert 24 heures sur 24, 365 jours par année.
----	--	--

Recherche et sauvetage

Description du programme

Le programme des services de Recherche et sauvetage (R et S) de la GCC dirige, fournit et maintient l'état de préparation et les interventions pour la composante maritime du système fédéral de R et S avec l'appui d'intervenants et de partenaires, dont la Garde côtière auxiliaire canadienne, le ministère de la Défense nationale et les intervenants autochtones. Par l'intermédiaire des communications, de la sensibilisation aux opérations, de la coordination et de la prestation d'interventions de R et S maritimes, le programme accroît la probabilité de sauvetage des personnes en détresse dans les eaux relevant de la responsabilité du gouvernement fédéral.

Les programmes État de préparation opérationnelle de la flotte et Services de communications et de trafic maritimes apportent une contribution essentielle à la réalisation du programme de R et S. Le fondement juridique de ce programme relève de la *Loi constitutionnelle de 1867*, de la *Loi sur les océans*, et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Ce programme est également une composante clé du respect des obligations du Canada en vertu des lois et des accords internationaux, notamment de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes.

Objectif :

- Appuyer la recherche de personnes, de navires ou d'autres embarcations qui sont en détresse ou en danger imminent, ou que l'on croit en détresse ou en danger imminent, et leur venir en aide.

Service : Prestation de services de recherche et sauvetage aux marins et à ceux qui ont besoin d'aide humanitaire		Norme de service
1.	Coordonner l'intervention en cas d'incidents de R et S maritimes dans les eaux canadiennes et internationales ¹ .	La Garde côtière évaluera les incidents de R et S maritimes détectés et lancera une intervention de R et S ² conformément aux normes définies dans les manuels canadien et international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (CAMSAR et IAMSAR) ³ .
		La GCC fournira des services de coordination des missions de recherche et de sauvetage maritimes 24 heures sur 24, 365 jours par an.

¹ CAMSAR, Volume I – Glossaire et terminologie – page 10 – Incident de recherche et sauvetage – Toute situation signalée qui pourrait exiger l'intervention du système SAR.

² CAMSAR, Volume I – Glossaire et terminologie – Page 11 – Intervention SAR – Les six mesures qui doivent être prises par le système SAR pour résoudre une situation.

³ CAMSAR, Volume II – Chapitre 3 – Avertissement et mesures initiales

2.	La prestation d'unités de R et S ¹ pendant la saison normale de navigation locale ² .	Les unités de R et S principales sont opérationnelles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ³ .
		Les unités R et S principales quittent la base après avoir reçu une mission de R et S dans un délai de 30 minutes.
		Tous les navires de la GCC comptent un spécialiste en sauvetage ⁴ capable de fournir des soins médicaux préhospitaliers.
		Les navires de la Garde côtière de R et S secondaires quitteront après avoir reçu une mission de R et S dans un délai d'une heure ⁵ .
3.	Des activités de mobilisation des partenaires, y compris des intervenants et des collectivités autochtones, seront menées pour informer les analyses axées sur les risques menées dans le cadre des examens de la prestation des services de recherche et de sauvetage maritimes (RAMSARD) et de la future planification de programme.	La Garde côtière fera participer ses partenaires, y compris les intervenants et les collectivités autochtones, à 100 % des examens RAMSARD effectués.

¹ CAMSAR, Volume I – page 20 – Unité de recherche et de sauvetage (SRU) – Unité composée de personnel ayant reçu la formation appropriée et disposant de l'équipement qui permet d'effectuer rapidement des opérations de recherche et sauvetage.

² Saison de navigation locale – Il s'agit de la saison pendant laquelle les navires locaux – de plaisance, commerciaux et de pêche – fonctionnent normalement. Elle est principalement définie par la formation et la débâcle des glaces dans les régions du Centre, de l'Atlantique et de l'Arctique et par les niveaux élevés d'activités de navigation de plaisance pendant les mois plus chauds dans tout le Canada. Cette saison affecte principalement les petits navires et les embarcations de la GCC dont les capacités dans les glaces sont limitées et qui commencent et finissent normalement leurs activités en même temps que les saisons d'exploitation des navires locaux.

³ CAMSAR, Volume I – page 20 – Unité de recherche et sauvetage principale – Aéronefs ou navires SAR du gouvernement fédéral spécialement équipés et aménagés pour les missions SAR et dotés d'équipages SAR qualifiés.

⁴ CAMSAR, Volume II – Section 1.03 – (Résumé) Les spécialistes en sauvetage assurent les soins médicaux pré-hospitaliers près des côtes, en haute mer et en région éloignées.

⁵ R et S secondaire – Toutes les unités du gouvernement fédéral qui ne sont pas des unités R et S primaires, mais qui peuvent être appelées à intervenir lors d'un incident de R et S.

Gestion des voies navigables

Description du programme

La gestion des voies navigables établit les lignes directrices pour la conception et l'utilisation sécuritaires des chenaux de navigation. Ce programme fournit également divers services dans tout le Canada, notamment en fournissant aux navigateurs des renseignements sur l'état du fond des chenaux, les prévisions de profondeur d'eau et le dragage d'entretien. Les régions de la Garde côtière offrent également leurs propres services pour informer les navigateurs pour qu'ils puissent naviguer sur les voies navigables du Canada de manière sécuritaire et efficace.

Région de l'Atlantique :

- Fournit des renseignements sur l'état du fond et la bathymétrie des chenaux aux utilisateurs et aux partenaires.

Région du Centre :

- Fournit des renseignements sur l'état du fond et la bathymétrie des chenaux aux utilisateurs et aux partenaires, ainsi que des services de dragage d'entretien pour les voies reliant les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent selon le principe du recouvrement des coûts.

Région de l'Ouest :

- Fournit des renseignements sur l'état du fond et la bathymétrie des chenaux aux utilisateurs et aux partenaires.

National : Fournit des lignes directrices et des directives pour la conception, l'utilisation et l'entretien sécuritaires, ainsi que la gestion des risques liés aux principaux chenaux de navigation commerciale.

Objectifs :

- Informer les navigateurs de l'état des chenaux et contribuer à l'utilisation sécuritaire des chenaux de navigation du Canada et à l'efficacité du transport maritime.

Service : Entretien et gestion des principaux chenaux de navigation commerciale.		Norme de service
1.	Fourniture de lignes directrices et de directives pour la conception, l'utilisation sécuritaire et l'entretien, ainsi que la gestion des risques liés aux principaux chenaux de navigation commerciale.	<ul style="list-style-type: none">• Les lignes directrices pour la conception, l'utilisation sécuritaire et l'entretien des chenaux de navigation commerciale, ainsi que pour la gestion des risques liés aux chenaux, sont mises à jour environ tous les cinq ans selon les progrès technologiques en matière de navigation, des aides à la navigation ainsi que l'évolution des designs de navires, modèles d'utilisation et préoccupations du public.• Les lignes directrices sont publiées dans les deux semaines suivant leur révision ou leur mise à jour.
2.	Levés, surveillance et rapports sur les fonds des principaux chenaux de navigation commerciale	<ul style="list-style-type: none">• Le fond des principaux chenaux commerciaux fera l'objet de levés hydrographiques annuels ou cycliques déterminés selon un besoin historique ou en réaction à un événement précis (p. ex. après une forte

		<p>tempête, la saison des glaces, un échouement ou le signalement d'un danger à la navigation).</p> <ul style="list-style-type: none"> Les données de surveillance de l'état du fond des chenaux sont publiées dans les 48 heures suivant la réception des données par le programme, ou le jour ouvrable suivant s'il s'agit d'une fin de semaine, sauf pour le secteur des Grands Lacs, où ce délai peut atteindre sept jours.
3.	La GCC émettra des AVNAV en cas de situation dangereuse (p. ex. danger dans un chenal).	<ul style="list-style-type: none"> Dans la région de l'Atlantique, émettre des AVNAV de diminution de la profondeur une fois que les données des levés sont traitées et complètes.
4.	Des évaluations spéciales des conditions des chenaux sont effectuées selon les besoins (p. ex. des changements importants d'utilisation ou d'entretien, ou des incidents et des accidents).	<ul style="list-style-type: none"> Dans les Grands Lacs, les renseignements relatifs aux AVNAV seront publiés dans les sept jours suivant la réception par le programme des renseignements des levés. Dans le Saint-Laurent, les renseignements relatifs aux AVNAV seront émis dans les 24 heures suivant la réception par le programme des renseignements des levés. Lorsqu'un danger est décelé dans le fleuve Saint-Laurent, il est éliminé dès que possible.
5.	Dragage d'entretien des portions canadiennes des chenaux internationaux reliant les Grands Lacs (rivières St. Clair, Détroit et St. Mary's).	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir les portions canadiennes des chenaux connectés des Grands Lacs aux profondeurs annoncées/sécuritaires, conformément aux obligations internationales.
6.	Dragage d'entretien du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent selon la méthode du recouvrement des coûts.	<ul style="list-style-type: none"> Effectuer des travaux de dragage dans le fleuve Saint-Laurent conformément aux profondeurs annoncées.
	Diffusion d'information sur l'état du fond marin des chenaux, et sur l'état actuel et les prévisions des niveaux d'eau et des profondeurs d'eau disponibles	Norme de service
1.	Fourniture programmée de prévisions sur le niveau d'eau minimal pour le fleuve Saint-Laurent.	<ul style="list-style-type: none"> Les prévisions seront disponibles tous les lundis et jeudis, douze mois par an.
2.	Fourniture programmée de prévisions sur le niveau d'eau pour le fleuve Fraser.	<ul style="list-style-type: none"> Publication de rapports hebdomadaires pour le fleuve Fraser.

3.	Fourniture programmée de prévisions sur le niveau d'eau pour le fleuve Mackenzie.	<ul style="list-style-type: none"> • Prévisions disponibles trois fois par semaine en dehors de la saison de glace pour le fleuve Mackenzie.
4.	Région de l'Atlantique, état du fond des chenaux	<ul style="list-style-type: none"> • Information disponible pour tous les clients dans l'année du levé, et dans les 48 heures suivant la réception par le programme des données et des renseignements traités du levé.