PAC 201

Instructions

nautiques du Canada

Juan de Fuca Strait et Strait of Georgia

2024/01

Fisheries and Oceans Canada
Pêches et Océans Canada

Canada

Légende des pictogrammes

Mouillage

Courant

Point d'appel par radio

Quai

Avertissement

Station de sauvetage

Port de plaisance

Feu

Pilotage

Signaler les divergences entre les observations réelles et les descriptions dans la publication

Les utilisateurs de cette publication sont priés de transmettre toute information concernant des dangers nouvellement découverts, des changements dans les aides à la navigation, l'existence de nouveaux hauts-fonds ou chenaux, ou toute autre information qui pourrait être utile pour la correction des cartes et publications nautiques touchant les eaux canadiennes à : shcinfo@dfo-mpo.gc.ca

AVIS IMPORTANT

Le Service hydrographique du Canada ne produit plus de copies papier de ses publications.

Les mises à jour sont publiées dans les Avis aux navigateurs à notmar.gc.ca
et sur le site Web du Service hydrographique du Canada à cartes.gc.ca

REPRODUCTION À USAGE PERSONNEL

Cette publication numérique - telle que publiée dans cartes.gc.ca - peut être imprimée ou reproduite dans n'importe quel format, sans frais ni autorisations supplémentaires, à condition que ce soit à des fins non commerciales, c'est-à-dire pas à vendre ou à tirer un quelconque profit.

Pour être utilisée pour la navigation, la reproduction doit être une copie conforme et non modifiée de la publication trouvée dans cartes.gc.ca, et tenue à jour en tout temps.

REPRODUCTION À DES FINS COMMERCIALES

Cette publication ne doit pas être imprimée ni reproduite en tout ou en partie à des fins commerciales (c'est-à-dire dans le but de vendre ou de réaliser un profit quelconque, par opposition à un usage personnel), sans l'autorisation écrite préalable du Service hydrographique du Canada.

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec :

Pêches et Océans Canada
Service hydrographique du Canada
200, rue Kent, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0E6
cartes.gc.ca
shcinfo@dfo-mpo.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre du ministère des Pêches et des Océans, 2024

N° de catalogue Fs74-68F-PDF
ISSN 2817-5948
Ottawa

Registre des modifications

Au fur et à mesure que le Service hydrographique du Canada (SHC) obtient de nouveaux renseignements, les modifications nécessaires sont apportées aux volumes des instructions nautiques afin d'assurer la sécurité de la navigation. Il incombe aux navigateurs de tenir à jour leur fichier numérique des Instructions nautiques en s'assurant que la dernière version est toujours téléchargée. *Veuillez consulter le site* cartes.gc.ca *pour télécharger la version la plus récente du présent volume, avec tous les nouveaux renseignements déjà incorporés.*

Le tableau ci-dessous contient les modifications apportées au présent volume des Instructions nautiques. Ce registre des modifications sera conservé pour l'année civile en cours seulement.

Date	Chapitre / paragraphe	Description des changements
01/2024	C1 / P28.1	Ajout d'un fond malsain à 25 milles au SW de Cape Beale
01/2024	C1 / P69	Modification aux caractéristiques de la bouée « 2 US » (181.4) de Duntze Rock
01/2024	C4 / P73	Ajout d'un terminal pour l'approvisionnement en carburant à Gravesend Reach
01/2024	C6 / P350	Modification – Quai de Poets Cove Resort
01/2024	C6 / P689	Modification – Marque de jour d'Escape Reef
01/2024	C8 / P743.1	Ajout d'une épave près des Dunsmuir Islands
01/2024	C8 / P253.1	Ajout d'une conduite d'émissaire d'égout près d'Oyster Bay
01/2024	C10 / P71, I5	Suppression d'un nom géographique offensant

TABLE DES MATIÈRES

Préface — VIII
Notes explicatives — IX
Abréviations — XI

CHAPITRE 1 **Juan de Fuca Strait — De Pachena Point à Royal Roads**
Renseignements généraux — 1-1
Juan de Fuca Strait et ses approches — 1-1
Juan de Fuca Strait — approche sud — 1-5
Juan de Fuca Strait — côté sud — 1-6
Juan de Fuca Strait — approche nord — 1-10
Juan de Fuca Strait — côté nord — 1-11
Sooke Harbour et ses approches — 1-12
Becher Bay et ses approches — 1-16
Race Rocks — 1-16
De Race Rocks à Royal Roads — 1-17

CHAPITRE 2 **Esquimalt Harbour et Victoria Harbour**
Renseignements généraux — 2-1
Esquimalt Harbour et ses approches — 2-1
Victoria Harbour et ses approches — 2-5
De Victoria Harbour à Discovery Island — 2-13

CHAPITRE 3 **De Brotchie Ledge à Vancouver — Haro Strait, Boundary Pass et SE du Strait of Georgia**
Renseignements généraux — 3-1
Haro Strait et Boundary Pass — 3-2
Haro Strait — approche sud — 3-5
Haro Strait — extrémité sud — 3-5
Haro Strait — extrémité nord — 3-6
Boundary Pass — côté nord — 3-6
Boundary Pass — côté sud — 3-7
Boundary Pass — extrémité est — 3-8
Strait of Georgia — partie SE — 3-8
Boundary Bay — Semiahmoo Bay — 3-11
De Point Roberts à Point Grey — 3-12

CHAPITRE 4 **Fraser River, Pitt River, Pitt Lake, Harrison River et Harrison Lake**
Renseignements généraux — 4-1
Chenal principal du fleuve Fraser — 4-3
De Sand Heads à Steveston — 4-5
De Steveston à Tilbury Island — 4-6
De Annacis Island à New Westminster — 4-7
New Westminster — port du fleuve Fraser — 4-9
Chenaux secondaires du fleuve Fraser — 4-10
Fleuve Fraser — North Arm — 4-10
Fleuve Fraser — Middle Arm — 4-15
Canoe Passage — 4-17
Sea Reach et Ladner Reach — 4-17
Annacis Channel — 4-21
De New Westminster à Douglas Island — 4-22
Pitt River — 4-23
Pitt Lake — 4-23
De Douglas Island à Crescent Island — 4-24
De Crescent Island à Harrison River — 4-25

Harrison River 4-26
Harrison Lake 4-27

CHAPITRE 5 **Vancouver Harbour et Howe Sound**
Renseignements généraux 5-1
Approches du Vancouver Harbour 5-1
Vancouver Harbour — renseignements généraux 5-2
First Narrows 5-8
Vancouver Harbour — partie ouest 5-15
Second Narrows 5-17
Vancouver Harbour — partie centrale et partie est 5-28
Indian Arm 5-30
False Creek 5-33
Howe Sound — Généralités 5-34
Queen Charlotte Channel 5-35
Queen Charlotte Channel — côté est 5-35
Queen Charlotte Channel — côté ouest 5-38
Ramillies Channel et Montague Channel 5-39
Squamish Harbour 5-40
Collingwood Channel 5-43
Barfleur Passage 5-44
Gibsons et approches — Shoal Channel 5-44
Île Gambier — côté sud 5-46
Thornbrough Channel 5-46

CHAPITRE 6 **Sud des Gulf Islands — De Oak Bay à Ladysmith Harbour**
Renseignements généraux 6-1
Oak Bay et ses approches 6-2
Cordova Channel 6-5
Sidney Channel 6-6
Sidney et Tsehum Harbour 6-7
Miners Channel et Prevost Passage 6-11
Moresby Passage et Shute Passage 6-11
De Tsehum Harbour à Colburne Passage 6-12
Colburne Passage 6-14
Stranger Passage et Gosse Passage 6-15
Satellite Channel 6-16
Fulford Harbour et ses approches 6-16
Cowichan Bay 6-18
Saanich Inlet 6-20
Swanson Channel 6-25
Bedwell Harbour, Pender Canal et Port Browning 6-28
Bedwell Harbour 6-28
Pender Canal 6-29
Port Browning 6-29
Plumper Sound et Navy Channel 6-31
Plumper Sound 6-31
Navy Channel 6-32
Lyall Harbour 6-32
Winter Cove, Georgeson Passage et ses approches 6-33
De Tumbo Channel à Active Pass 6-35
Active Pass 6-36
Approche ouest d'Active Pass 6-38
De Helen Point à Georgina Point 6-38
Captain Passage 6-40

Ganges Harbour et ses approches 6-42
Trincomali Channel 6-44
Clam Bay et ses approches 6-48
Porlier Pass 6-50
Houstoun Passage 6-52
Côte est de Galiano Island et Valdes Island 6-53
Sansum Narrows 6-55
Stuart Channel 6-57
Osborn Bay (Crofton) et ses approches 6-58
D'Osborne Bay à Chemainus Bay 6-59
Chemainus Bay et ses approches 6-60
Ladysmith Harbour et ses approches 6-61
Telegraph Harbour et Preedy Harbour 6-63

CHAPITRE 7 **Nord des Gulf Islands — De Thetis Island à Nanaimo Harbour**
Renseignements généraux 7-1
De Thetis Island à Dodd Narrows 7-1
Dodd Narrows 7-4
Northumberland Channel 7-6
Pylades Channel 7-8
False Narrows 7-8
Gabriola Passage 7-10
Silva Bay et ses approches 7-11
Nanaimo Harbour et ses approches 7-13
Nanaimo Harbour 7-15
Nanaimo Harbour — partie intérieure 7-17
Departure Bay 7-21

CHAPITRE 8 **Strait of Georgia — partie NW**
Renseignements généraux 8-1
Strait of Georgia — partie NW 8-1
Nanoose Harbour et ses approches 8-3
Ballenas Channel 8-6
De Ballenas Channel à Baynes Sound 8-7
Baynes Sound 8-8
Lambert Channel et Hornby Island 8-11
Comox Harbour et ses approches 8-12
Lasqueti Island 8-16
Sabine Channel 8-17
Texada Island — côte ouest 8-18
De Cape Lazo à Cape Mudge 8-18

CHAPITRE 9 **Sunshine Coast**
Renseignements généraux 9-1
De Howe Sound à Sargeant Bay 9-1
Welcome Passage 9-2
Halfmoon Bay 9-3
Buccaneer Bay 9-4
Smuggler Cove 9-4
Secret Cove 9-4
Malaspina Strait 9-5
Texada Island — côte est 9-5
De Secret Cove à Black Point 9-5
Pender Harbour et ses approches 9-6

Approches d'Agamemnon Channel 9-9
Malaspina Strait — de la partie NE à Albion Point 9-9
Agamemnon Channel 9-11
Malaspina Strait — partie NW 9-12
Sturt Bay et Van Anda Cove 9-12
Jervis Inlet et ses approches 9-13
De Hardy Island à Captain Island 9-14
Hotham Sound 9-14
Prince of Wales Reach 9-15
Princess Royal Reach et Queens Reach 9-15
Malibu Rapids et Princess Louisa Inlet 9-15
Sechelt Inlet et ses approches 9-16
Skookumchuck Narrows 9-16
De Skookum Island à Porpoise Bay 9-18
Narrows Inlet 9-19
Salmon Inlet 9-19
Algerine Passage et Shearwater Passage 9-20
Powell River et Westview 9-21
De Powell River à Sarah Point 9-23
Manson Passage 9-26
Baker Passage 9-26
Malaspina Inlet et bras de mer adjacents 9-27

CHAPITRE 10 **Desolation Sound, Toba Inlet et Bute Inlet**
Renseignements généraux 10-1
Sutil Channel 10-1
De Wilby Shoals à Moulds Bay 10-2
Hoskyn Channel 10-2
Whiterock Passage 10-3
Okisollo Channel 10-3
De Surge Narrows à Upper Rapids 10-4
Hole in the Wall 10-4
De Upper Rapids à Discovery Passage 10-5
Gorge Harbour et ses approches 10-6
De Plunger Passage à Lewis Channel 10-8
De Viner Point à Drew Passage 10-8
Calm Channel 10-9
Cordero Channel 10-9
De Yulculta Rapids à Dent Rapids 10-10
Bute Inlet 10-11
Raza Passage 10-12
Ramsay Arm 10-12
Deer Passage 10-12
Pryce Channel 10-12
Toba Inlet 10-12
Homfray Channel 10-13
Waddington Channel 10-13
Pendrell Sound 10-14
Desolation Sound 10-15
Prideaux Haven 10-16
Lewis Channel 10-17
Teakerne Arm 10-18

ANNEXES **Plan de navigation** A-1
Tableaux des distances A-3
Tables météorologiques A-6

SCHÉMA **Figure 3.1 Tourbillon créé par le courant de flot dans la partie sud du Haro Strait** 3-4

Index I-1

La première édition des *Sailing Directions, PAC 201 — Juan de Fuca Strait and Strait of Georgia*, 2012, a été établie d'après les informations reçues du gouvernement canadien et d'autres sources. Tous les termes hydrographiques utilisés dans ce fascicule sont conformes au sens qui leur est donné dans le *Dictionnaire hydrographique (publication spéciale n° 32)*, publié par l'Organisation hydrographique internationale.

Les renseignements généraux sur la côte du Pacifique sont regroupés dans un seul fascicule, les *Instructions nautiques, PAC 200 — Renseignements généraux, Côte du Pacifique*, 2006. Ce fascicule contient des informations sur la navigation, une brève description des principales installations portuaires ainsi que des renseignements sur les caractéristiques géographiques, océanographiques et atmosphériques.

La description détaillée des secteurs géographiques se retrouve dans un ensemble de volumes et de fascicules. Les limites sont imprimées sur la couverture arrière de chaque fascicule. **Les fascicules descriptifs doivent être utilisés conjointement avec le fascicule *PAC 200 — Renseignements généraux*.**

Les photographies sont fournies par TRG Graphics, Brentwood Bay (C.-B.).

Les *Instructions nautiques* du Canada bonifient les détails portés sur les cartes et donnent d'importants renseignements pour la navigation qu'on ne retrouve pas nécessairement sur les cartes marines ou dans les autres publications nautiques. Il faut les lire conjointement avec les cartes citées dans le texte.

Remarques

Les **bouées** ne sont généralement décrites en détail que lorsqu'elles ont une signification spéciale pour la navigation, ou lorsque l'échelle trop petite de la carte ne permet pas de montrer clairement tous les détails.

Les **références aux cartes marines**, en *italique* dans le texte, renvoient aux cartes canadiennes à plus grande échelle Occasionnellement, une carte à plus petite échelle peut être citée lorsque son utilisation est plus appropriée.

Les **informations sur les marées** relatives au mouvement vertical des eaux ne sont pas données; il faut consulter les *Tables des marées et courants du Canada*. Par contre, on mentionnera les changements anormaux dans le niveau de l'eau.

Les **noms** de lieux proviennent de la source la plus compétente. Lorsqu'un nom désuet apparaît encore sur la carte ou qu'il est d'usage local, il figurera entre parenthèses dans le texte, après le nom officiel de l'entité en cause.

Les **renseignements sur les épaves** sont donnés lorsque des épaves découvrantes ou submergées sont des caractéristiques relativement permanentes ayant une importance pour la navigation ou le mouillage.

Unités et terminologie utilisées dans ce fascicule

Les **latitudes** et les **longitudes** figurant entre parenthèses ne sont qu'approximatives et données dans le but de faciliter la référence à la carte.

Les **relèvements** et **directions**, lorsqu'on les exprime en degrés, sont comptés à partir du nord vrai (géographique), et de 000° à 359° dans le sens des aiguilles d'une montre. Les relèvements d'amers, les alignements et les secteurs des feux sont donnés du large. Les **routes** réfèrent toujours à la route-fond.

Les **courants** et les **courants de marée** sont décrits en fonction de la direction dans laquelle ils s'écoulent. Le courant de **jusant** est occasionné par une marée descendante et le courant de **flot**, par une marée montante. Les **vents** sont décrits en fonction de la direction d'où ils soufflent.

Les **distances**, sauf indication contraire, sont exprimées en milles marins. En pratique, un mille marin équivaut à la longueur d'une minute d'arc mesurée sur le méridien à la latitude de la position. Le mille marin international, qui a maintenant été adopté par la plupart des nations maritimes, correspond à 1 852 m (6 076 pi).

Les **vitesses** sont exprimées en nœuds, ce qui représente 1 mille marin à l'heure.

Les **profondeurs**, sauf indication contraire, sont rapportées au zéro des cartes. Comme les profondeurs sont susceptibles de changer, notamment dans les chenaux dragués et le long des quais, il est fortement recommandé de demander une confirmation à l'autorité locale compétente.

Les **altitudes** et les **hauteurs libres** sont rapportées au niveau de la pleine mer supérieure des grandes marées. Dans les eaux non soumises à la marée, elles sont rapportées au zéro des cartes.

Les **hauteurs**, distinctes des altitudes, font référence à la hauteur des structures au-dessus du sol. On peut, parfois et lorsqu'il n'existe aucun risque de confusion, dire « une colline d'une hauteur de 18 m »; dans ce cas, hauteur aura la signification d'altitude.

Le numéro des aides du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume* est affiché **entre parenthèses** après les aides à la navigation (feu, alignement lumineux, bouée). Le terme « saisonnier » indique que l'aide décrite est en fonction durant une période déterminée; voir le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume* pour connaître la période de fonctionnement. Le terme « privé » signifie que l'aide est entretenue à titre privé; elle ne sera pas nécessairement inscrite dans le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume* et ses caractéristiques peuvent changer sans qu'un *Avertissement de navigation* soit émis.

L'**heure**, sauf indication contraire, est l'heure locale, normale ou avancée selon le cas. Pour les

eaux décrites dans ce fascicule, l'heure est exprimée en heure normale du Pacifique (HNP Z+8).

Le **port en lourd** et les **masses** sont exprimés en tonnes métriques. Les masses relativement petites sont exprimées en kilogrammes.

Un **quai public** est un quai destiné à l'usage général, mais des frais peuvent être exigés par une autorité locale. Sur des cartes plus anciennes, il peut être encore indiqué « Government Wharf » ou « Govt Whf ».

Les objets **remarquables**, naturels ou artificiels, ressortent clairement sur l'arrière-plan et peuvent facilement, par visibilité normale, être identifiés du large, à quelques milles de distance.

Le terme « **embarcation** » est employé pour désigner les bateaux de plaisance et de façon générale, les petits navires de faible tirant d'eau.

Les **diagrammes** sont des représentations cartographiques à grande échelle de havres, de quais, de mouillages ou de ports de plaisance.

Les **pictogrammes** sont des symboles apparaissant au début de certains paragraphes. Ils servent à repérer rapidement les informations désirées ou à souligner une particularité. Voir la légende des pictogrammes qui apparaît à l'intérieur des couvertures avant et arrière du présent fascicule.

Références aux autres publications

Service hydrographique du Canada (www.charts.gc.ca)

- *Catalogue des cartes et publications nautiques (côte du Pacifique)*
- *Tables des marées et courants du Canada*

Garde côtière canadienne (www.ccg-gcc.gc.ca)

- *Liste des feux, des bouées et des signaux de brume*
- *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*

Édition annuelle des Avis aux navigateurs

ABRÉVIATIONS

Unités

°C	degré Celsius
cm	centimètre
fm	brasse
pi	pied
h	heure
ha	hectare
HP	puissance
kHz	kilohertz
km	kilomètre
kn	nœud
kPa	kilopascal
m	mètre
mb	millibar
MHz	mégahertz
min	minute
mm	millimètre
M	mille marin
t	tonne métrique
°	degré (angle plan)
'	minute (angle plan)
"	secondes (angle plan)

Directions

N	nord
NNE	nord-nord-Est
NE	nord-est
ENE	est-nord-est
E	est
ESE	est-sud-est
SE	sud-est
SSE	sud-sud-est
S	sud
SSW	sud-sud-ouest
SW	sud-ouest
WSW	ouest-sud-ouest
W	ouest
WNW	ouest-nord-ouest
NW	au nord-ouest
NNW	nord-nord-ouest

Divers

GCC	Garde côtière canadienne
SHC	Service hydrographique du Canada
MPO	Pêches et Océans Canada
MDN	Ministère de la Défense nationale du Canada
TPL	tonnage de port en lourd
HAP	heure d'arrivée prévue
HDP	heure de départ prévue
HF	haute fréquence
PM	pleine mer
BM	basse mer
M	millions, méga
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
NAD	Système de référence nord-américain
Nº	numéro
SAR	recherche et sauvetage
É.-U.	États-Unis d'Amérique
VHF	très haute fréquence
STM	Services de trafic maritime

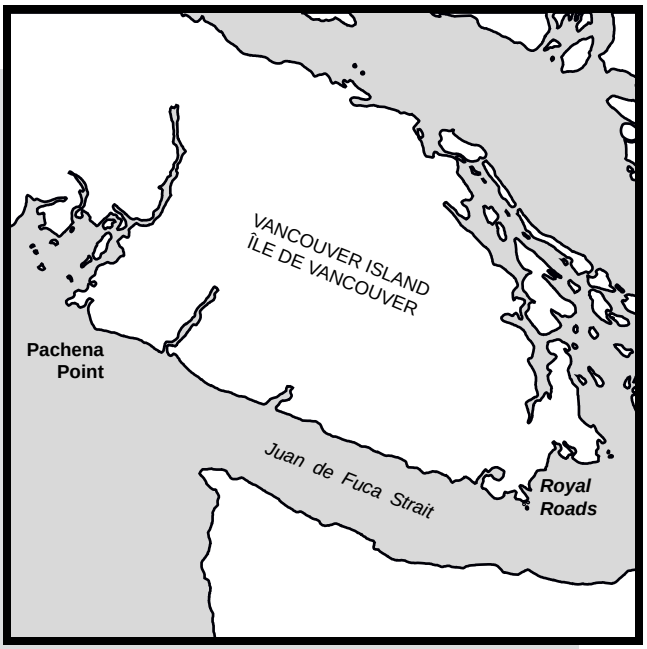
Juan de Fuca Strait — De Pachena Point à Royal Roads

Généralités

Cartes 3461, 3602, 3606

1 Le présent chapitre décrit le Juan de Fuca Strait, Sooke Harbour, Becher Bay et Race Rocks. La côte américaine de Juan de Fuca Strait à l'est jusqu'à Ediz Hook est brièvement décrite; pour des informations complètes, se reporter au *volume 7 du United States Coast Pilot*.

2 Le Juan de Fuca Strait par le Pacifique entre Carmanah Point (C.-B.) *(48°37'N, 124°45'W)* et Cape Flattery (Washington) *(48°23'N, 124°44'W)*, et s'avance sur quelque 60 milles vers l'est jusqu'à Brotchie Ledge. Il sépare la côte SW de l'île de Vancouver de la côte NW de l'État de Washington.



3 La **Salish Sea** désigne la mer intérieure constituée du Juan de Fuca Strait, du Strait of Georgia, de Puget Sound et des chenaux, passes et détroits qui les relient.

4 Le trafic dans le Juan de Fuca Strait est dense et varié. En plus des caboteurs locaux, les grands pétroliers en provenance de l'Alaska et les cargos qui traversent l'océan Pacifique ou le canal de Panama desservent des destinations dans le Strait of Georgia et le Puget Sound. Des navires de surface et des sous-marins des marines canadienne et américaine transitent et s'exercent dans cette zone. De gros traversiers transportant des voitures, des traversiers à passagers à grande vitesse plus petits et des navires de croisière fréquentent également ces eaux. Il y a aussi de nombreux bateaux de pêche, petits bâtiments commerciaux, remorqueurs, chalands et embarcations de plaisance.

Le Juan de Fuca Strait et ses approches

5 La limite ouest du **Juan de Fuca Strait** est la ligne séparant Carmanah Point (C.-B.) et Cape Flattery (État de Washington). La limite nord suit la côte de l'île de Vancouver jusqu'à Gonzales Point, et continue directement jusqu'à Sea Bird Point (Discovery Island) et Cattle Point (San Juan Island). Elle se poursuit le long d'une ligne allant de Cattle Point à Iceberg Point (Lopez Island), à Point Colville (Lopez Island), à Rosario Head (Fidalgo Island), puis au SW le long de Whidbey Island jusqu'à Point Partridge et au sud jusqu'à

Point Wilson (Quimper Peninsula). La partie continentale de l'État de Washington forme la limite sud du détroit.

6 À son entrée et aussi loin à l'est que Race Rocks, sur une distance d'environ 50 milles, le détroit a une largeur d'environ 12 milles, puis une largeur d'environ 16 milles sur une distance de 30 milles jusqu'à Whidbey Island.

7 À l'extrémité est du détroit *(Cartes 3461* et *3462)*, les chenaux mènent au nord vers le Strait of Georgia et les eaux intérieures de la Colombie-Britannique, et au sud vers **Admiralty Inlet**, **Puget Sound** et **Hood Canal**.

8 Du côté nord (île de Vancouver), on peut voir des collines qui s'élèvent graduellement et qui sont pour la plupart densément boisées, bien qu'il y ait quelques grandes parcelles dénudées résultant d'importantes opérations d'exploitation forestière ou de ravages causés par des incendies. Ces collines ne sont pas très élevées. Du côté sud on peut voir les **Monts Olympics**, dont les sommets sont généralement enneigés.

9 Un dispositif de séparation du trafic obligatoire pour le Juan de Fuca Strait et ses approches a été adopté par l'*Organisation Maritime internationale (OMI)*, et est décrit dans les*Aides radio à la navigation maritime (Édition du Pacifique et de l'ouest)*. Tous les navires sont tenus de se conformer au dispositif et à la *Règle 10 (Dispositifs de séparation du trafic)* du *Règlement sur les abordages*. Ce système fait partie du *Système de gestion du trafic maritime coopératif* Canada/États-Unis.

10 Une route à double sens a été établie au sud du dispositif de séparation du trafic dans le Juan de Fuca Strait pour les navires plus petits et plus lents qui n'utilisent normalement pas le dispositif de séparation dans le détroit.

11 **Avertissement. — Dans les eaux canadiennes et les zones de pêche, à condition que cela n'entrave pas le passage d'un navire suivant une voie de circulation, un navire en train de pêcher peut déroger à certaines dispositions de la *Règle 10 du Règlement international pour prévenir les abordages en mer* et pêcher dans n'importe quelle direction dans une voie de circulation. Un navire en train d'effectuer des opérations spéciales comme le mouillage de bouées ou des levés hydrographiques, à condition qu'il n'empêche pas les navires utilisant la route de naviguer en toute sécurité, peut également déroger à certaines dispositions de la *Règle 10*.**

12 Le dispositif de séparation du trafic dans les eaux américaines du Juan de Fuca Strait, à l'est de Port Angeles, fait partie du *Service du trafic maritime du Puget Sound (Vessel Traffic Service Puget Sound)* auquel il faut obligatoirement se conformer.

13 La *bouée lumineuse à sifflet « J » (180.8) de ligne de séparation du trafic dans le Juan de Fuca Strait*, mouillée à 13 milles à l'WNW de Cape Flattery est équipée d'un **Racon** (— — —) et d'un système d'identification automatique.

14 La *bouée lumineuse « JA » (180.9) de ligne de séparation du trafic dans le Juan de Fuca Strait*, mouillée à 5 milles au sud de Bonilla Point, marque un virage dans les voies de circulation des navires.

15 *Juan de Fuca Traffic Lane Bouée lumineuse de séparation AP (187.5)*, *Race Rocks Sud – Bouée lumineuse d'avertissement (VF) (189.5)* équipé de **Racon** (— • • •) et *Race Rocks East Bouée lumineuse d'avertissement VG (192)*, marquez les limites des zones de séparation du trafic au Sud et au SE de Race Rocks. Laissez suffisamment d'espace entre vous et ces bouées et évitez tout contact avec elles.

16 La **frontière internationale** entre le Canada et les États-Unis longe le Juan de Fuca Strait dans sa partie ouest, puis s'oriente vers le nord et l'est par le Haro Strait et le Boundary Pass jusqu'au Strait of Georgia.

17 Les *services du trafic maritime (STM)* pour les eaux canadiennes aux approches du Juan de Fuca Strait à l'ouest de la longitude 124°40′W dépendent de la zone de trafic de Prince Rupert. La fréquence à utiliser est le canal 74 (156,725 MHz).

18 La zone de responsabilité du *Système coopératif de gestion du trafic maritime (CVTS*, qui repose sur un accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique, et auquel il est obligatoire de se conformer, s'étend au large et dans les eaux traversées par la frontière internationale. Ces eaux comprennent le Juan de Fuca Strait, le Haro Strait, le Boundary Pass et l'extrémité sud du Strait of Georgia.

19 La *zone CVTS de Seattle pour le Juan de Fuca Strait*, qui englobe toutes les eaux canadiennes et américaines à l'est de la longitude *124°40'W* et au sud d'une ligne partant de Church Point et passant par le feu de Race Rocks et l'intersection de la frontière canado-américaine au point *48°17'06"N, 123°14'51"W*, puis s'orientant au NE jusqu'à Cattle Point en passant par Hein Bank, est administrée par le *centre de trafic de Seattle*. La fréquence à utiliser est le canal 5A (156,25 MHz). Les **points d'appel** dans le Juan de Fuca Strait sont indiqués dans le tableau 1.1.

Tableau 1.1 Appels-en points — Juan de Fuca Strait

Numéro	Nom	Description
1	Limite de zone	Ligne orientée vers le nord du point *48°28'36"N, 124°40'00"W*au point *48°34'58"N, 124°40'00"W*
3	Race Rocks	Ligne orientée 090°-270° (Vrai) passant par le point *48°17'54"N, 123°31'54"W*
4	Bouée « VH »	Ligne orientée 000°-180° (Vrai) passant par le point *48°22'32"N, 123°23'29"W*
5	Hein Bank	Ligne entre le point *48°22'00"N, 123°02'01"W* et le point *48°27'03"N, 122°57'45"W*

20 **Le point d'appel 1, Limite de zone**, est le méridien de longitude *124°40'00"W*, de la frontière internationale

jusqu'à la côte de l'île de Vancouver. Ce point d'appel marque le passage de la zone de trafic de Prince Rupert au Juan de Fuca Strait.

21 Le **point d'appel 3, Race Rocks**, est une ligne orientée 090°–270° passant par le **feu** *(189)* de *Race Rocks*. Ce point d'appel marque le passage du Juan de Fuca Strait au secteur un des *centres de trafic de Seattle et de Victoria*.

22 Le secteur un de la *zone de trafic de Vancouver* comprend les eaux traversées par la frontière internationale au nord d'une ligne partant de Church Point et passant par le feu de Race Rocks et l'intersection de la frontière canado-américaine au point *48°17'06"N, 123°14'51"W*, puis s'orientant au NE jusqu'à Cattle Point en passant par Hein Bank. Ce secteur est administré par le *centre de trafic de Victoria*. La fréquence à utiliser est le canal 11 (156,55 MHz). Le **point d'appel 4**, la **bouée** *« VH »* est une ligne orientée 000°-180° passant par la *bouée lumineuse d'avertissement (203) du Victoria Harbour*.

23 Le **point d'appel 5, Hein Bank**, est une ligne reliant Hein Bank et le **feu** *(221) de Cattle Point*. Ce point d'appel marque le passage de la zone de trafic de Vancouver, administrée par le *centre de trafic de Victoria*, au *centre de trafic de Seattle* et au *service du trafic maritime du Puget Sound*.

24 Une brève description du *STM* est fournie dans les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. La description détaillée est fournie dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'ouest)*.

25 Dans les eaux américaines à l'est de Port Angeles, il est obligatoire de se conformer au *Service du trafic maritime du Puget Sound* qui comprend trois éléments principaux : un dispositif de séparation du trafic, une surveillance radar et un système de compte rendu des mouvements des navires. Les coordonnées de ce service sont donnés dans le *volume 7 du United States Coast Pilot*. Les procédures d'exploitation appropriées sont décrites dans le *Manuel d'exploitation du Service du trafic maritime du Puget Sound (Vessel Traffic Service Puget Sound Operating Manual)*, disponible gratuitement auprès de :

USGC Secteur Seattle
Division de la gestion des voies navigables à l'attention de : Vessel Traffic Service 1519 Alaskan Way
South Seattle, WA 98134-1192 Courriel : psvts@uscg.mil www.uscg.mil/d13/psvts/docs/userman032503. pdf

26 En raison de la forte concentration de navires, les eaux américaines du Juan de Fuca Strait à l'est de New Dungeness, des San Juan Islands, du Strait of Georgia, du Puget Sound et de toutes les eaux adjacentes constituent une zone de navigation réglementée. Pour améliorer la sécurité du trafic maritime pendant les périodes de congestion, la Garde côtière américaine peut établir des voies de circulation spéciales temporaires. Pour plus de détails, consulter le *volume 7 du United States Coast Pilot*.

27 **Les zones d'exercices militaires** dans les approches et dans le Juan de Fuca Strait sont indiquées sur les cartes. Pour plus de détails sur les limites et d'autres renseignements, consulter les *Avis aux navigateurs 1 à 46. Édition annuelle* **Soyez prudent lorsque vous naviguez dans les environs de ces zones pendant que des exercices sont en cours**.

28 Une **épave** (profondeur inconnue) à *48°28'57"N, 125°17'06"W* peut être dangereuse pour les filets et les équipements sous-marins remorqués.

28.1 Un **fond malsain** consistant en des conteneurs de transport immergés dans les environs de la position *48°30'50"N, 125°41'02"W* présente un risque pour l'utilisation des engins de pêche ou la réalisation d'autres activités près du fond. Les profondeurs y varient entre 70 m et 110 m

29 Un **courantomètre** est mouillé sous la surface dans les approches ouest du Juan de Fuca Strait depuis 1983. Sa position et sa profondeur sous la surface sont modifiées et annoncées par des *avertissements de navigation*.

30 **Des traversiers** traversent le Juan de Fuca Strait entre Victoria et Port Angeles, et des services de traversiers rapides en catamaran assurent la liaison entre Victoria et Seattle. Les navigateurs sont prévenus que le traversier Port Angeles/Victoria peut s'écarter de la route normale indiquée sur la carte en raison du mauvais temps, des conditions du trafic, des dangers pour la navigation ou d'autres situations d'urgence.

31 La station d'embarquement des pilotes pour l'*Administration de pilotage du Pacifique*, qui couvre les eaux canadiennes, se trouve à la *bouée lumineuse d'avertissement (203) du Victoria Harbour*.

32 La station d'embarquement des pilotes pour les eaux américaines est située au large de Port Angeles, à quelque 1,4 mille au NNE du **feu** *(190)* d'*Ediz Hook*.

33 Pour plus de détails sur la façon d'obtenir un pilote, consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

34 Les renseignements météorologiques pour le Juan de Fuca Strait sont également disponibles dans les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. Des tables météorologiques pour Pachena Point et Victoria, ainsi qu'une table des fréquences des vents pour Victoria, figurent dans les annexes.

35 Les prédictions des marées pour le Juan de Fuca Strait sont données pour Port Renfrew (8525), Sooke (7020), Victoria (7120) et Port Townsend (7160) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

36 Les différences des marées pour l'extrémité ouest du Juan de Fuca Strait, dont la station de référence est Port Renfrew (8525), sont indiquées pour Neah Bay (8512) dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

37 Les différences des marées pour la partie centrale du Juan de Fuca Strait, dont la station de référence est Sooke (7020), sont indiquées pour Point No Point (7010), Sooke Basin (7024), Becher Bay (7030), Crescent Bay (7050) et Port Angeles (7060) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*

38 Les différences des marées pour la partie centrale du Juan de Fuca Strait, dont la station de référence est Victoria (7120), sont indiquées pour Pedder Bay (7080), William Head (7082), Esquimalt (7110) et Clover Point (7115) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

39 Les **courants de marée** dans les approches du Juan de Fuca Strait, au sud de La Pérouse Bank, sont giratoires, mais les effets du courant de Californie et du vent sur les courants ont tendance à donner un écoulement de NW prédominant en hiver. En été, l'écoulement prédominant s'inverse et porte au SE.

Tableau 1.2 Courants de marée—Approches du Juan de Fuca Strait

Position	Hiver	Été
48°11'N, 125°55'W	325° à 1 kn	160° à ½ kn
48°16'N, 125°46'W	320° à 1 kn	130° à 1 kn
48°22'N, 125°35'W	315° à 1 kn	115° à 1 kn
48°28'N, 125°23'W	270° à 1 kn	270° à 1 kn

40 Dans les environs de Swiftsure Bank *(48°35'N, 125°00'W)*, les **courants de marée** sont nettement giratoires et, dans des conditions de montée et de descente égales, portent à l'est à la pleine mer, tournent dans le sens des aiguilles d'une montre du sud à l'ouest à la basse mer, et continuent le mouvement giratoire du nord à l'est à nouveau à la pleine mer. La direction du courant, ainsi que sa force, dépendent de l'amplitude de la marée. Avec un fort courant de jusant sortant du Juan de Fuca Strait, le courant, de 2 heures environ après une pleine mer à 4 heures avant la pleine mer suivante, porte entre le SW et l'ouest, puis change graduellement de direction vers l'ouest jusqu'à porter presque plein nord à la pleine mer. À partir de la pleine mer et jusqu'à 2 heures plus tard, le courant est presque étale et change rapidement vers l'est, puis le sud et l'ouest. Consulter le tableau et le diagramme sur la *Carte 3602*. Les observations indiquent l'existence d'un courant permanent d'ouest, d'une vitesse moyenne de ½ nœud. Cela fait que le courant du NW est considérablement plus fort que celui qui porte au SE. La direction et la force des vents dominants ont un certain effet sur les vitesses. Les courants de SE ne dépassent pas 1 nœud. Cependant, sous l'influence de vents forts d'ouest ou de NW, leur vitesse peut atteindre 1½ nœuds, tandis que sous l'influence de vents forts d'est ou de SE, les courants portant NW atteignent souvent une vitesse de 2 nœuds ou plus. La vitesse la plus élevée observée dans la région est de 3 nœuds.

41 Dans les environs de Umatilla Reef *(48°11'N, 124°48'W)*, les **courants de marée** ne sont que légèrement giratoires, le courant de flot portant à 345° et le courant de jusant portant à 165° ayant une vitesse d'environ ½ nœud. Le courant non lié à la marée présente une variation très nette : pendant les mois d'hiver, il porte au nord à près de ¾ nœud, tandis qu'en été, il porte au sud à moins de ½ nœud. Le vent dominant souffle de l'est ou du SE en hiver et de l'ouest ou du NW en été, les vents du sud provoquant un courant plus fort que les vents du nord. Avec des vents forts de SE, les courants de marée et ceux non liés à la marée combinés atteignent une vitesse de 2 à 3 nœuds en direction nord. La vitesse la plus élevée observée à Umatilla Reef est d'environ 3 nœuds.

42 Dans le Juan de Fuca Strait, les heures et les vitesses du courant maximal et les heures de l'étale sont prévues et présentées sous forme de tableaux quotidiens pour les stations de courant Juan de Fuca–West (9 000) *(48°27'N, 124°35'W)*, Juan de Fuca–East (1100) *(48°14'N, 123°32'W)*, et pour Race Passage (1200) *(48°18'N, 123°32'W)*. La station de courant secondaire River Jordan (1110), dont la station de référence est Juan de Fuca–East, est située à environ 7 milles au sud de **Jordan River** *(48°19'N, 124°05'W)*.

43 Les prévisions pour Juan de Fuca–West peuvent être consultées dans les *volumes 5* et *6* des *Tables des marées et des courants du Canada*. Les prévisions pour Juan de Fuca–East, Race Passage et River Jordan peuvent être consultées dans le*volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada,*.

44 *L'Atlas des courants - Juan de Fuca Strait à Strait of Georgia* est disponible auprès des dépositaires de cartes autorisés du Service hydrographique du Canada. Une liste des dépositaires autorisés se trouve dans le catalogue de cartes du Service hydrographique du Canada ou à l'adresse www.cartes.gc.ca.

45 Les fluctuations du mouvement horizontal de l'eau en raison des conditions météorologiques peuvent prolonger la durée et augmenter le flux du courant dans une direction, et avoir l'effet inverse dans la direction opposée. Le courant peut donc ne pas tourner exactement comme prévu, mais à ces moments-là, la vitesse sera relativement faible.

46 Dans la partie centrale du Juan de Fuca Strait, c'est-à-dire de Sooke Inlet jusqu'à Race Rocks, la vitesse du courant de flot est plus élevée le long de la côte canadienne que le long de la côte américaine. Le courant de flot principal coule au sud de Race Rocks, puis vire largement

au nord en direction de Victoria Harbour. À marée montante, le courant de marée atteint une vitesse de 2½ nœuds entre River Jordan du côté canadien et Pillar Point du côté américain. Le renversement du courant au montant a lieu des deux côtés du détroit à peu près au même moment.

47 Entre River Jordan et Pillar Point, lors des marées de vive-eau, le courant de jusant a une vitesse de 3 nœuds du côté nord du détroit et de 2½ nœuds du côté sud, le renversement vers le jusant se produisant environ 30 minutes plus tard du côté nord.

48 Lorsque le vent et la houle s'opposent au courant de marée, une mer agitée aux vagues courtes se lève près de l'entrée ouest du détroit.

49 Des rides de courant se produisent au large des pointes et à proximité des berges. Elles sont particulièrement importantes au large de Cape Flattery, de Race Rocks, de New Dungeness et de Point Wilson, le long de la rive nord entre Beechey Head et Esquimalt, et au large de Clover Point, des Trial Islands et de Discovery Island. **Dans certaines conditions, ces rides de courant peuvent être dangereuses pour les petits navires**.

50 Du 15 avril au 30 septembre, on peut croiser de nombreux bateaux de pêche à l'intérieur de la ligne de 100 m sur La Pérouse Bank et Swiftsure Bank ainsi qu'aux approches du Juan de Fuca Strait. Une saison de pêche d'hiver, plus courte, est également entreprise. Les bateaux peuvent pêcher à la traîne, remorquer des filets ou, en particulier la nuit, ils peuvent être au mouillage. En raison de la prédominance du brouillard et de la faible visibilité dans les parages, il est conseillé aux navires s'approchant de ces zones de n'importe quelle direction de passer par le sud et ne pas s'approcher des bancs. Les navigateurs qui doivent néanmoins traverser ces bancs doivent faire preuve d'une extrême prudence afin d'éviter tout risque d'abordage avec des bateaux de pêche. On peut obtenir des renseignements radar sur les emplacements des concentrations de bateaux de pêche auprès des SCTM de Prince Rupert.

51 Dans le Juan de Fuca Strait, de nombreux navires de pêche utilisant des filets dérivants ou des sennes coulissantes peuvent être aperçus de jour comme de nuit entre le 1er juillet et le 1er novembre environ. Les filets dérivants peuvent s'étendre jusqu'à 550 m de long à partir de l'extrémité qui est attachée au navire en service. L'extrémité libre est marquée par un feu blanc. Consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique* et les *Avis aux navigateurs 1 à 46. Édition annuelle*.

52 L'exploitation forestière est une importante industrie; par conséquent, le bois flottant et le bois fondrier constituent une source constante de danger dans le Juan de Fuca Strait. Le danger est plus important durant les crues.

53 Un **câble sous-marin** (fibre optique) est posé dans le Juan de Fuca Strait au sud depuis Fleming Bay *(48°25'N, 123°25'W)*. Il est d'abord orienté au sud, puis il s'oriente vers l'est le long du côté nord du détroit en travers des approches du Haro Strait. Des câbles sous-marins sont posés dans les eaux américaines du Juan de Fuca Strait.

54 Dans l'approche NW, entre Carmanah Point et Cape Cook *(50°07'N, 127°56'W)*, le courant de marée porte vers la terre et est accentué par les rafales dans les grands bras de mer, surtout par vents forts de SE à SW. Il faut se tenir loin de la côte dans cette partie de l'île de Vancouver.

55 À l'approche du Juan de Fuca Strait, par le sud, se rapprocher de la côte, sur laquelle une longue houle ondulante se brise fréquemment, n'apporte aucun avantage. L'hiver, quand la houle est parcourue par les coups vents de SE, la mer devient confuse. En raison des courants de marée, il faut passer à au moins 3 milles au large de Cape Flattery et de ses dangers à proximité.

56 Par gros temps ou lorsqu'il y a du brouillard, il est très important de surveiller les sondages sur le bord extérieur du banc qui est bien défini. Cela permettra de connaître la distance approximative par rapport à la terre ferme. À moins de 25 ou 30 milles de Cape Flattery et de la côte de l'île de Vancouver, il faut se méfier particulièrement des courants constants de NW qui traversent l'entrée du détroit, surtout en hiver, lorsque les vents du SE et du S sont dominants.

57 Pendant les coups de vent de SW ou d'ouest, il est préférable de rentrer dans le détroit et de s'abriter que de rester à l'extérieur.

Juan de Fuca Strait — Approche sud

Cartes 3602 et 3606

58 Tous les navires et barges transportant des hydrocarbures ou des matières dangereuses, ainsi que tous les navires en transit de 1 600 tonneaux de jauge brute et plus, doivent se tenir à l'écart de la zone à éviter (ZÀÉ) désignée. Pour plus de renseignements, consulter www.olympiccoast.noaa.gov ou les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

59 **Cape Alava**, l'extrémité ouest de l'État de Washington, est situé à 13 milles au sud de Cape Flattery. La face tournée vers le large s'étend sur environ 0,6 mille. **Ozette Island** est une île plate aux côtes abruptes. Des rochers bas et noirs gisent au large de ses côtes sud et SE. Les **Bodelteh Islands** ont des faces hautes et escarpées tournées vers le large. À courte distance à l'ouest de l'île extérieure, se trouve une roche blanchâtre, de 40 m de haut. **Umatilla Reef** se compose

de petits rochers noirs bas et de quelques brisants. Un brisant a été signalé à 1,1 mille au NNE, et un rocher recouvert par 1 m d'eau, gît à 0,3 mille à l'est du récif. Le récif est difficile à repérer, surtout par gros temps. Une **bouée à sifflet lumineuse** est mouillée à 1,5 mille à l'ouest du récif.

60 **Mouillage** au large de l'extrémité SE de Ozette Island. Le mouillage offre une bonne protection contre les vents dominants du NW, mais la zone est petite et il faut connaître les lieux pour y accéder.

61 Des falaises s'étendent sur 1,5 mille au sud de **Point of Arches** *(48°15'N, 124°42'W)* et la pointe est bordée par de nombreux récifs. **Father and Son** sont deux rochers, hauts de 20 m et 51 m, reliés par un récif bas. **Spike Rock** est un rocher pointu et dénudé qui constitue l'extrémité d'une chaîne de rochers que l'on peut identifier par sa disposition en arc. Un rocher asséchant gît à 0,3 mille à l'WSW et une épave dangereuse gît à environ 0,3 mille à l'ENE de Spike Rock.

62 **Portage Head** *(48°17'N, 124°41'W)* a des falaises escarpées et irrégulières, hautes d'environ 125 m sur une longueur de 1 mille. Un rocher, recouvert par moins de 2 m d'eau, sur lequel la mer se brise habituellement, gît à 1,3 mille au NW de la pointe. **Strawberry Rock** est haut de 2 m.

63 **Makah Bay**, entre **Anderson Point** et **Waatch Point**, a de nombreuses roches à fleur d'eau dans sa partie sud et offre un abri inégal avec une mer calme, rarement utilisé, contre les vents du nord et de l'est. Le rivage est bas et sablonneux. La **rivière Waatch** se jette dans la partie nord de la baie par une vallée basse qui est l'une des caractéristiques permettant d'identifier Cape Flattery.

64 **Cape Flattery** *(48°23'N, 124°44'W)* a des falaises rocheuses et escarpées, hautes de 37 m, qui renverraient un bon écho radar. **Fuca Pillar**, une colonne rocheuse haute de 48 m et légèrement inclinée vers le NW, se dresse à environ 0,1 mille du pied des falaises. Elle semble plus imposante vue du nord que vue du sud. De nombreux rochers et récifs bordent les falaises à l'est et au sud du cap. À partir du cap, les terres s'élèvent jusqu'à une altitude de 454 m à Bahokus Peak qui est surmonté d'un dôme radar, remarquable du large. Cape Flattery et **Bahokus Peak** apparaissent généralement sous la forme d'une île, lorsqu'on les approche du sud, en raison des basses terres le long de la vallée de la rivière Waatch.

65 **Tatoosh Island**, d'une altitude de 33 m, présente des côtes presque verticales et un sommet dénudé et plat. Plusieurs îlots et récifs gisent à courte distance de son côté ouest. Le passage entre Tatoosh Island et Cape Flattery est dangereux et étroit en raison de la présence de deux rochers à fleur d'eau près de son centre. Bien qu'il soit parfois utilisé par des embarcations locales, il n'est pas recommandé. Les courants y sont forts et dangereux.

66 Un **récif**, à 1,5 mille au SW de Tatoosh Island, sur lequel la mer se brise dans des conditions de houle d'ouest, est recouvert d'au moins 13,7 m d'eau.

67 **Duncan Rock**, un petit rocher, bas et noir et **Duntze Rock**, qui est recouvert de 5,9 m d'eau, sont les deux principaux dangers au NNW de Tatoosh Island. Le passage entre Duncan Rock et Tatoosh Island est restreint à moins de 0,5 mille par des récifs. De forts **courants de marée** et de fortes rides de courant le rendent dangereux.

68 Le **feu** *(181)de Cape Flattery*, du côté ouest de Tatoosh Island, est placé sur une tour conique blanche. Il est équipé d'un feu de secours.

69 *La bouée « 2 U.S. » (181.4) de Duntze Rock* est une bouée de tribord équipée d'un émetteur-récepteur du Système d'identification automatique (AIS).

Juan de Fuca Strait — Côté sud

70 La rive sud du Juan de Fuca Strait est densément boisée et s'élève jusqu'à une altitude très élevée. Sauf à quelques endroits, la côte est escarpée et accidentée. En général, l'eau est profonde jusqu'à une courte distance du rivage et il y a peu de dangers au large.

71 Les différences des marées pour Bay (8512), dont la station de référence est Port Renfrew, sont indiqués dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

U.S. Chart 18484 (U.S. Coast Pilot 7)

72 ***Neah Bay****, située à environ 5 milles à l'est de Cape Flattery, est très utilisée par les petits navires comme port refuge par mauvais temps. La proximité de Cape Flattery et la facilité d'accès en tout temps rendent le mouillage très utile. Il est protégé de toutes les conditions météorologiques, sauf lorsque le mauvais temps vient de l'est.*

73 ***Baada (Baadah) Point****, l'extrémité est de l'entrée de Neah Bay, est rocheuse et herbeuse sur une certaine distance en retrait du rivage.* ***Waadah Island****, à 0,3 mille au nord de Baada Point. est une île boisée longue de 0,5 mille. Un feu marque l'extrémité nord de l'île et un feu et un signal de brume en marquent l'extrémité S. Un brise-lames enroché s'avance du côté ouest de la baie jusqu'à peu près au milieu de Waadah Island. Un récif et un fond malsain s'étendent sur 0,2 mille à partir de la côte SW de l'île. Un récif découvert, marqué par une bouée à cloche lumineuse, s'avance de 500 verges (457,5 m) au NW de* ***Dtokoah Point****, au SE de l'entrée.*

74 Les bâtiments de la ***station de la Garde côtière de Neah Bay****, à 0,4 mille au SW de Baada Point, sont bien visibles de l'entrée.*

75 L'entrée de la baie se trouve entre Waadah Island et Baada Point. La baie peut accueillir des navires ayant un tirant d'eau de 17 pieds (5,2 m) au maximum. Le mouillage

se fait sur un fond de vase à une profondeur de 20 à 35 pieds (6,1 à 10,7 m).

76 *La rive ouest de Neah Bay est haute et abrupte et est bordée d'affleurements rocheux escarpés. La rive à l'est du village de Neah Bay est une plage de sable basse jusqu'à Baada Point. Des épaves coulées non marquées se trouvent dans la partie W de la baie par 48°22'22"N, 124°37'15"W et dans l'angle NE de la baie par 48°22'39" environ. N., 124°36'20"W. La prudence s'impose lors du mouillage à proximité des épaves.*

77 *Le village indien de **Neah Bay**, sur la rive SW de la baie, est le site d'une pêche sportive considérable.*

78 *Neah Bay est un **point d'entrée douanier**. Les agents des douanes s'acquittent également de tâches liées à l'immigration.*

79 *L'appontement à tête en T de Makah Indian, dont la façade est longue de 300 pieds (91,5 m), et les ruines d'un appontement à tête en T qui n'est plus visible, se trouvent à environ 375 et 500 verges (114,4 et 457,5 m) au SW de Baada Point. La prudence s'impose aux abords de l'appontement en ruine, car il peut encore y avoir des pieux submergés. L'appontement de la Garde côtière se trouve à 0,5 mille au SW de Baada Point.*

80 *Deux appontements coopératifs pour bateaux de pêche, situés à 1 mille et 1,2 mille au SW de Baada Point, disposent d'installations pour la fourniture en glace et l'approvisionnement des bateaux de pêche. Des postes d'amarrage limités, de l'électricité, de l'essence, du diesel, de l'eau et de la glace sont disponibles. Des profondeurs de 12 pieds (3,7 m) ont été signalées au bout des deux appontements. De nombreux quais flottants pour petites embarcations se déploient le long de la rive sud de la baie. Un port de plaisance se trouve à environ 1 mille au SW de Baada Point, sur la rive sud, et dispose de 200 postes d'amarrage. On peut s'y procurer de l'essence, du diesel et de l'eau, une alimentation en électricité peut également être fournie, et on y trouve un système de vidange et une rampe de mise à l'eau.*

81 *Une route asphaltée longe le Juan de Fuca Strait jusqu'à Port Angeles, et un service téléphonique est disponible.*

Carte 3606

82 **Seal Rock** *(48°22'N, 124°33'W)* est un rocher remarquable, de couleur claire, avec un sommet plat incliné vers l'est. **Sail Rock**, situé à 0,3 mille au SE, est moins élevé et a un sommet pointu. L'épave de l'*Andalucia* juste au large de ces rochers est complètement recouverte. Un port de plaisance se trouve près de Sail Rock.

83 Des activités d'exploitation forestière s'effectuent sur la **rivière Sekiu**, à 7 milles au SE de Sail Rock. Un pont enjambant la rivière est bien visible à travers les arbres.

84 **Clallam Bay** *(48°15'N, 124°16'W)*, une large baie ouverte à l'est de **Sekiu Point**, offre un **mouillage sur un fond de sable à une profondeur de** 11 à 18 m. Il est parfois utilisé par vents du sud ou par gros temps.

85 **Slip Point** est une pointe élevée et boisée dont la strie claire le long de la face est visible de loin. Un récif s'étendant à l'ouest à partir de Slip Point est marqué par une **bouée lumineuse de bâbord**.

86 **Sekiu**, une ville de villégiature et de pêche sportive située à l'extrémité Ouest de Clallam Bay, offre des postes d'amarrage, de l'essence, des approvisionnements limités et une pmr de mise à l'eau. La ville de Clallam Bay, du côté est de la baie, n'a pas d'installations portuaires.

87 **Pointe du Pilier** *(48°13??N, 124°06??F)* est d'environ 213 m de haut, gras et boisé jusqu'à sti sommet. À courte distance sous sa face est, et bien visible de l'ouest, un rocher sombre en forme de piliers'élève plus de 30 mde hauteur.

88 **Mouillage** se trouve à quelque 0,8 mille au SE de Pillar Point, en 16 à 22 m, fond de vase collant. Le mouillage offre un bon abri contre la forte houle d'ouest, mais n'offre aucune protection contre les forts vents d'est et de NE qui prévalent en hiver.

89 Une zone d'exercice de la *marine américaine* se trouve entre Pillar Point et Tongue Point.

90 **Rivières jumelles** *(48°10??N, 123°57??F)* deux petits cours d'eau se jettent dans le détroit. une terre-une installation de chargement de chalands remplis, située à 0,3 mille à l'Ouest de **Twin River Ouest** a une profondeur signalée de 4,6 m à côté. Elle est utilisé pour charger de l'argile sur des barges qui le transportent jusqu'à Seattle.

91 **Point bas** *(48°09??N, 123°49??F)* a de nombreux gros galets asséchants à l'Ouest de celui-ci et on ne devrait pas s'en approcher à moins de 0,8 mille. Des installations de **fermes aquacoles**, à 2,4 milles à l'ouest de la pointe, sont marquées par deux **bouées lumineuses privées**.

Carte 3461

92 **Crescent Bay** *(48°10'N, 123°43'W)* offre un nombre limité **mouillage** ne convient qu'aux petits navires. Ce n'est pas un bon endroit pour débarquer dans des conditions de vent du nord. Les vestiges d'un quai sur la rive ouest sont à éviter. **Crescent Rock** est marqué par une **bouée à cloche de tribord** et le chenal qui le sépare de la rive n'est pas recommandé. Un récif asséchant prolonge **Tongue Point** et une épave gît au nord de la pointe. Le **Striped Peak** se trouve à 1 mille à l'ESE de la pointe.

93 Les différences des marées pour Crescent Bay (7050), dont la station de référence est Sooke, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

94 Un rocher de 6 m de haut, presque rattaché à la pointe à marée basse, se trouve à courte distance à l'est d'**Observatory Point**. **Freshwater Bay**, une large baie ouverte avec des

profondeurs variant entre 10 et 40 m, est désignée comme mouillage d'urgence pour explosifs. Pour les limites et les règlements, consulter le *volume 7 du United States Coast Pilot*. **Angeles Point** *(48°09'N, 123°33'W)* est une pointe basse, sablonneuse, couverte d'aulnes. Une tour à micro-ondes bien visible, portant des feux d'obstacle aérien, s'élève sur la pointe. Une *bouée lumineuse de tribord 4 (US 16224)* est mouillée à 3 milles à l'ENE d'Angeles Point.

95 La *marine américaine* avise que la zone de précaution, située dans un rayon de 1 mille marin autour du point *48°15'36"N, 123°15'48"W*, situé à environ 9 milles marins au NNE d'Ediz Hook, est utilisé par les navires militaires pour effectuer des essais d'étalonnage de l'équipement. Des navires de surface ou des sous-marins en plongée peuvent à l'occasion tourner en rond dans cette zone pendant plusieurs heures ou plusieurs jours. Pendant que ces opérations sont en cours, du personnel se trouve dans l'installation d'essai située à l'extrémité est d'Ediz Hook et des feux de référence constitués d'une barre en « T », clignotant en jaune pendant 1 seconde et en rouge pendant 2 secondes, et d'un projecteur à haute intensité, sont allumés. Le groupe de feux est visible depuis le côté nord d'Ediz Hook, la barre en « T » clignotant vers l'ouest et le projecteur éclairant vers l'est. Les navires militaires communiquent sur le système de trafic maritime de Seattle sur le canal 5A. Le *Centre d'essais de la Marine de Port Angeles* surveille les canaux VHF 16 et 69. **Les navigateurs qui transitent dans cette zone sont priés de faire preuve de prudence**.

96 Les *services de trafic maritime* sont mis en œuvre dans les eaux américaines à l'est de Port Angeles. Il est obligatoire de se rapporter à ces services. Pour plus de détails, consulter le *volume 7 de l'United States Coast Pilot*.

97 Les différences des marées pour Port Angeles (7060), dont la station de référence est Sooke, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

98 Il y a souvent de la formation de brouillard au-dessus de la rive sud du Juan de Fuca Strait.

U.S. Chart 18468 (volume 7 de l'U.S. Coast Pilot)

99 ***Port Angeles*** se trouve à 6,5 milles à l'est de Freshwater Bay et à 56 milles de Cape Flattery. On y entre en passant entre ***Ediz Hook***, un épi de sable bas et étroit, long de 3 milles, et la rive principale au sud. Le port, d'une longueur d'environ 2,5 milles, est facile d'accès pour les gros navires, qui l'utilisent fréquemment pour faire le plein de carburant, effectuer des réparations au-dessus de la ligne de flottaison, attendre les ordres ou un remorqueur, et lorsqu'ils doivent s'y abriter en raison de mauvaises conditions météorologiques.

100 *Le port est abrité de tous les vents, sauf ceux de l'est, qui soufflent à l'occasion pendant l'hiver. Pendant les coups de vent d'hiver de SE, le vent ne se fait généralement pas sentir, mais il y a de la houle. Les profondeurs sont maximales sur la rive N et diminuent de 30 à 15 brasses au milieu du havre; à partir du milieu, les profondeurs diminuent régulièrement jusqu'à la rive S, où la courbe de 3 brasses, à certains endroits dans la partie E, se trouve à près de 0,2 mille de la plage. On a signalé un rocher couvert de 5¼ brasses dans les approches du havre par 48°07'22"N, 123°23'18"W. Un haut-fond, recouvert d'au moins 2¾ brasses d'eau, gît à 330 verges au NW de l'angle NW de la jetée la plus à l'Est du rivage; une bouée gît à 200 verges à l'E du haut-fond.*

101 *Il faut redoubler de prudence lorsqu'on navigue dans les eaux à l'intérieur d'Ediz Hook en raison du grand nombre de billes de bois fondrier immergées dans la zone. Ces billes de bois ont dérivé à partir de radeaux ou de barrages flottants. Elles sont gorgées d'eau et flottent en position verticale avec une extrémité à fleur d'eau, et montent et descendent avec la marée.*

Mouillage

102 *Le Service du trafic maritime du Puget Sound demande que le superviseur de quart soit avisé à l'avance pour tous les navires utilisant le mouillage de Port Angeles (téléphone : 206-217-6050). Le meilleur mouillage se trouve au large des quais, avec un fond collant par 7 à 12 brasses (12,8 à 21,9 m) de profondeur.*

103 *Une* ***zone de non-mouillage*** *a été désignée dans la partie est du port de Port Angeles.*

104 *Dans la partie nord du port, de vastes aires de flottage de billes s'étendent sur plus de 1 mille à partir de la rive ouest. Dans le cas d'un mouillage de nuit, il faut prendre soin d'éviter les billes de bois transportées par radeau. Les aires de flottage de billes sont indiquées sur la carte.*

105 *Le feu d'Ediz Hook (48°08'25"N, 123°24'08"W), placé sur une tour à claire-voie, à 50 pieds (15,3 m) au-dessus de l'eau, est situé à 0,3 mille à l'ouest de l'extrémité est de l'épi. Un signal de brume est placé avec le feu. Une tour radar de STM de la Garde côtière de 170 pieds (51,9 m) de haut se trouve à quelque 0,1 mille à l'WSW du feu. Des hauts-fonds s'avancent jusqu'à environ 75 verges (68,6 m) à l'est de l'extrémité est d'Ediz Hook. Une bouée lumineuse est mouillée à environ 150 verges (137,2 m) à l'est des limites extérieures des hauts-fonds. La station radio de la Garde côtière* ***NOW*** *se trouve sur la base aérienne. Un haut-fond, recouvert par au moins 7 brasses d'eau (12,8 m) et marqué par une bouée lumineuse, gît à environ 3,4 milles à l'WNW du feu d'Ediz Hook. Un site aquacole, marqué par des feux privés, se trouve au large du côté sud de l'épi, à quelque 800 verges (731,5 m) à l'WSW du feu.*

106 ***La ville de Port Angeles*** *se trouve sur la rive sud du port. Les billes, le bois d'œuvre, le contreplaqué, le papier journal, la pâte à papier, les bardeaux de fente et bardeaux et les produits pétroliers y sont les principales marchandises manutentionnées.*

Pilotage, Port Angeles

107 *Le pilotage est obligatoire pour tous les navires, à l'exception de ceux qui sont enrôlés ou qui se livrent exclusivement au cabotage sur la côte Ouest de la zone continentale des États-Unis (y compris l'Alaska) et/ou de la Colombie-Britannique. Le pilotage à Port Angeles est assuré par les pilotes du Puget Sound. Ils surveillent le canal VHF-FM 13. La station de pilotage se trouve à quelque 0,7 mille à l'ouest du feu d'Ediz Hook. Une jetée pour l'amarrage des bateaux-pilotes se trouve du côté sud d'Ediz Hook, à côté de la station de pilotage.*

Remorquage

108 *Des remorqueurs d'une puissance de 1 200 CV sont stationnés à Port Angeles et des remorqueurs d'une puissance de 5 000 CV sont disponibles à partir de Seattle avec préavis.*

Quarantaine, douanes, immigration et quarantaine des produits agricoles

109 ***Une quarantaine** est appliquée conformément aux règlements du US Public Health Service.*

110 *Port Angeles est un **point d'entrée douanier**.*

Garde côtière

111 *La base aérienne de la Garde côtière de Port Angeles se trouve sur Ediz Hook, à quelque 0,3 mille à l'ouest de l'extrémité est.*

Règlement du port

112 *Le bureau du gestionnaire du terminal du port de Port Angeles se trouve à Port Angeles, au pied de Cedar Street.*

Quais

113 *Les principales jetées décrites, exploitées tant par des particuliers que par le port, se succèdent le long des côtés sud et ouest du port. Pour obtenir une description complète des installations portuaires, se reporter au document Port Series No. 37, publié et vendu par le US Army Corps of Engineers. Les profondeurs le long des installations décrites sont des profondeurs déclarées. (Pour connaître les dernières profondeurs relevées, contacter les autorités portuaires ou des opérateurs privés.)*

Installations portuaires

114 *Terminal portuaire no 1 (48°07'30''N., 123°26'24"W.) : Espace d'amarrage de 956 pieds du côté N, avec 425 pieds de plus jusqu'aux ducs d'Albe; 610 pieds d'espace d'amarrage du côté S, 42 pieds à l'extrémité; hauteur du pont, 17 pieds; Entreposage couvert de 17 000 pieds carrés; Rangement ouvert de 96 000 pieds carrés; expédition de marchandises diverses, de bois d'œuvre, de grumes, de pâte et d'autres produits forestiers; espace d'amarrage pour la réparation de la face supérieure des grands navires de haute mer.*

115 *Port de Port Angeles, terminal n° 3 (à l'Ouest du terminal portuaire 1) : espace d'amarrage de 480 pieds; 41 à 45 pieds le long du quai; hauteur du pont, 17 pieds; réception et expédition de marchandises diverses, expédition de grumes et de bois d'œuvre.*

Installations privées

116 *Transport par traversier de Black Ball (48°07'21"N., 123°25'45"W.) : Terminus du traversier pour passagers et automobiles reliant Port Angeles et Victoria (Colombie-Britannique); Le traversier effectue deux voyages par jour de mars à mai et d'octobre à janvier. De mai à octobre, il effectue quatre voyages par jour. Visitez « www.northolympic.com/coho » pour l'horaire actuel. Exploité par Black Ball Transport, Inc.*

117 *Diashowa America, quai de Port Angeles Mill (48°07'57"N., 123°27'33"W.) : espace d'amarrage total de 640 pieds avec dauphins; 28 pieds le long du quai; hauteur du pont, 10 pieds; expédition de bois d'œuvre; détenu et exploité par Merrill and Ring, Inc. Remarque : Les navires s'amarrent à bâbord à ce quai; il est recommandé d'utiliser un remorqueur pour l'amarrage et le désamarrage.*

118 *Diashowa America, Port Angeles Barge Dock (48°08'08"N., 123°27'37"W.) : poste d'amarrage de 570 pieds avec dauphins; 36 à 40 pieds le long du quai; hauteur du pont, 17½ pieds; entreposage couvert d'environ 28 000 pieds carrés; la réception de mazout pour la consommation de l'usine; expédition de produits en papier; propriété de Diashowa; exploité par Diashowa America et BP Marine Americas. Un haut-fond de 25 pieds (7,6 m) est indiqué sur la carte à environ 100 pieds (30,5 m) à l'est de la face du quai; un remorqueur est recommandé pour le désamarrage.*

119 *En plus des installations mentionnées, il y a plusieurs autres petites jetées et quais où s'amarrent les remorqueurs et autres engins flottants. De nombreux dépotoirs de billes de bois se trouvent dans le port.*

Fournitures

120 *De l'eau, de la glace et des approvisionnements marins sont disponibles. Des épiceries se trouvent à proximité. On peut se ravitailler en gasoil et en essence au port de plaisance du port. Le mazoutage se fait par barge.*

Réparations

121 *Port Angeles compte plusieurs entreprises et installations pour effectuer d'importantes réparations au-dessus de la ligne de flottaison sur les grands navires océaniques.*

Communications

122 *Port Angeles est desservie par la US Highway 101. La ville est reliée par traversier à Victoria, en Colombie-Britannique. L'aéroport est situé à 2,5 milles à l'ouest de la ville.*

Juan de Fuca Strait — approches nord

Carte 3602

123 **La Pérouse Bank** *(48°45'N, 125°55'W)*, dans les approches NW du Juan de Fuca Strait, s'étend sur 35 milles à l'ouest et sur 30 milles au SW de Cape Beale. **Amphitrite Bank**, entre Amphitrite Point et La Pérouse Bank, se trouve à une profondeur de 37 m.

124 *La **bouée** SADO **lumineuse** 46206 (176.5) (48°50'N, 126°00'W) de La Pérouse Bank* est une bouée météorologique.

125 **Soquel Bank** *(48°42'N, 125°10'W)* se compose de deux hauts-fonds à environ 2 milles l'un de l'autre. La partie ouest offre une profondeur minimale de 23,4 m et la partie est, de 19,2 m.

126 **Swiftsure Bank** *(48°33'N, 125°00'W)* a une profondeur minimale de 34 m. La zone située à 4 milles au SSW de Swiftsure Bank, connue localement sous le nom de Chicken Ranch, est fréquentée par de nombreux petits bateaux de pêche sportive de juin à septembre. Ces bateaux peuvent ne pas être bien équipés, par exemple ne pas avoir de radar, et peuvent avoir des équipages inexpérimentés. Ils pourraient ne pas maintenir une veille visuelle ou radio adéquate. Le mouvement des navires dans cette zone peut être imprévisible. **Il faut redoubler de prudence dans cette zone pour éviter les abordages et les pertes de vie possibles.**

126.1 Dans les environs de Swiftsure Bank, deux zones de ralentissement saisonnier sont en vigueur du 1er juin au 30 novembre. La vitesse des navires y est limitée à 10 nœuds. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter les *Avis aux navigateurs, Édition annuelle 1 à 46, section A2, Avis 5*.

126.2 Depuis le 1er juin 2022, le projet de ralentissement volontaire du programme ECHO dans Swiftsure Bank est en vigueur pour tous les navires commerciaux et gouvernementaux entrants et sortants afin de réduire l'incidence de la navigation commerciale sur les baleines en péril dans cette zone d'alimentation clé. Cette initiative restera en vigueur 24 heures sur 24 jusqu'à 23 h 59 HAP le 31 octobre 2022. Si cela est sécuritaire et réalisable sur le plan opérationnel, les navires commerciaux et gouvernementaux sont priés de ne pas dépasser les vitesses suivantes :

- 11 nœuds – vraquiers, pétroliers, transporteurs de marchandises diverses et navires du gouvernement;
- 14,5 nœuds – navires porte-véhicules, navires de croisière et navires porte-conteneurs.

Le ralentissement volontaire des navires s'effectue dans les voies d'entrée et de sortie du dispositif de séparation du trafic maritime entre le début ou la fin du dispositif du côté ouest ou sud, et la ligne longitudinale 124°40'W (trafic au point d'appel 1) du côté est. Des zones de transition de vitesse sont en place environ 5 milles avant d'entrer dans la zone de ralentissement. Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette mesure, d'autres zones de ralentissement mises en place et le programme ECHO, veuillez consulter le https://www.portvancouver.com/echo/. Un capteur acoustique submergé est mouillé à 0,25 mille au sud-est de la bouée de séparation du trafic « J ».

127 **Pachena Bay**, située à 2,8 milles au SE de Cape Beale, est exposée à la forte houle habituellement présente et ne devrait pas être utilisée comme mouillage. Un abri pour les embarcations se trouve dans l'entrée de la **Pachena River**, mais la connaissance des lieux est recommandée pour emprunter la rivière.

128 **Seabird Rocks**, au large de l'entrée de Pachena Bay, sont dénudés. **Pachena Point**, à 3 milles au SE de Seabird Rocks, est accore.

129 Le **feu** *(177) de Seabird Rocks*, sur le plus gros rocher, est situé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

130 Le **feu** *(178) de Pachena Point* est situé sur une tour blanche. Une grosse maison blanche au toit rouge se trouve près à l'ouest du feu.

131 Les renseignements météorologiques pour Pachena Point figurent dans les annexes.

132 **Tsusiat River**, à 7 milles à l'ESE de Pachena Point, a à son embouchure **Tsusiat Falls**, que l'on peut voir sur une grande distance. Ces chutes, uniques en leur genre sur cette partie de la côte, sont utiles pour établir une position.

Carte 3647

133 **Nitinat Narrows** *(48°40'N, 124°51'W)*, dont l'entrée se trouve entre **Tsuquanah Point** et **Whyac Point**, mène à environ 1 mille au nord de **Nitinat Lake**. **Nitinat Bar**, dont les profondeurs varient entre 0,9 m et 2 m, traverse l'entrée de Nitinat Narrows. **Saw Tooth Rocks** (nom local) se trouvent au sud de Tsuquanah Point et forment la partie visible de Nitinat Bar. Un gros rocher d'une hauteur de 1 m gît du côté NW des approches.

134 **Avertissement. — L'exposition à la houle océanique, en particulier avec une marée de jusant, crée une mer grosse et confuse sur Nitinat Bar. Des conditions météorologiques défavorables accentuent le danger. Aucun navire ne devrait tenter d'entrer dans ces conditions – des navires ont coulé et des vies ont été perdues en cet endroit.**

135 La station de courant secondaire de Nitinat Bar (9102), dont la station de référence est Tofino, est men-

tionnée dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 6*.

136 On peut tenter l'accès à n'importe quel moment dans le courant de flot, mais de préférence à l'étale de haute mer dans des eaux calmes. La connaissance des lieux est fortement recommandée. Peu après l'embouchure, le chenal rétrécit à quelque 30 m et plusieurs rochers, à moins de 2 m de profondeur, se trouvent dans le mi-chenal.

137 La plupart des bâtiments de la réserve des Premières Nations sont en ruine. Un ponton dans Cannery Bay est utilisé par un bateau qui transporte des randonneurs qui empruntent la West Coast Trail. On a signalé qu'il y a beaucoup de bois fondrier dans le Nitinat Lake, lequel sert de port de reste aux bateaux de pêche et aux remorqueurs.

Juan de Fuca Strait — côté nord

Carte 3606

138 **Carmanah Point** *(48°37'N, 124°45'W)* est le point d'entrée NW vers le Juan de Fuca Strait.

139 Le **feu** *(180) de Carmanah Point* est situé sur une tour blanche.

140 **Bonilla Point**, à environ 2 milles au SE de Carmanah Point, s'incline graduellement vers la mer. À partir de cet endroit, des récifs s'étendent sur environ 0,6 mille à l'ouest et au sud. À l'intérieur de Bonilla Point, les montagnes atteignent plus de 1 000 m.

140.1 Depuis le 1er juin 2022, le déplacement latéral volontaire dans le cadre du programme ECHO est en vigueur pour tous les remorqueurs et chalands qui transitent par la zone côtière canadienne du Strait of Juan de Fuca afin de réduire l'incidence de la navigation commerciale sur les baleines en péril dans cette aire d'alimentation clé. Lorsque cela est sécuritaire et possible sur le plan opérationnel, les remorqueurs sont priés de se déplacer au sud de l'aire d'alimentation connue des épaulards et de naviguer soit dans la voie de navigation sortante, soit dans la zone de déplacement latéral vers la côte, en maintenant une distance tampon de 1 000 m par rapport au dispositif de séparation du trafic. La zone de déplacement latéral vers la côte fait 1 500 m de large et se trouve dans la zone comprise entre les coordonnées *123° 52,3532' W,* 48° 18.6222' N *et* 124° 31,5563' W, 48° 28,8886' N*, couvrant une distance d'environ 28 milles.* Cette initiative restera en vigueur 24 heures sur 24 jusqu'à 23 h 59 HAP le 31 octobre 2022. *Pour obtenir de plus amples renseignements sur le déplacement latéral et le programme ECHO, consulter le : https://www.portvancouver.com/echo/.*

Carte 3647

141 **Port San Juan**, dont l'entrée se trouve entre **Owen Point** *(48°33'N, 124°30'W)* et **San Juan Point** *(48°32'N, 124°27'W)*, est facilement reconnaissable du large, apparaissant comme un trou entre deux chaînes de montagnes. Il s'agit du premier **mouillage** sur la rive nord en direction ouest à partir de Sooke. Le bras de mer s'avance sur quelque 3,5 milles à l'intérieur des terres et se termine par une plage de sable boueux.

142 Port San Juan est exposé à des coups de vent du sud-ouest et à une grosse mer, et il y a souvent de la houle dans la partie du bras de mer qui se dirige vers le large. Même s'il est possible pour un navire muni de bons apparaux de mouillage d'étaler un coup de vent s'il est ancré dans la partie la plus protégée de Port San Juan, on recommande de chercher un abri dans Neah Bay dès qu'on annonce la venue d'un coup de vent du SW.

143 *La **bouée lumineuse à sifflet** YK (183) de Port San Juan*, à 0,7 mille au SE de Owen Point, est une **bouée de mi-chenal**.

144 **Kellett Rock**, du côté ouest de l'entrée à quelque 0,5 mille au NE de **Owen Island**, est à découvre de 0,9 m. **Quartertide Rocks** est à découvert de 0,9 à 2,3 m. Le rivage au NE de Owen Point est bordé d'îlots et de bordures rocheuses.

145 **Cerantes Rocks**, du côté est de l'entrée, est composé d'un gros rocher de 15 m de haut et de plusieurs petits rochers. **Hammond Rocks** est un groupe de rochers émergés et découvrants; le plus haut atteint 9 m. **Woods Nose** est une petite pointe bordée de plusieurs îlots bas. Le rivage au NE de San Juan Point est bordé de rochers et de hauts-fonds.

146 Un **câble sous-marin** abandonné va de près du SE de San Juan Point jusqu'à près du NE de **Adze Head**.

147 Du **mouillage** est disponible par 10 à 16 m n'importe où dans le port, sur un fond sablonneux. **Thrasher Cove** offre un bon mouillage pour les embarcations, de l'embouchure de **Hobbs Creek**, ou au large de la rive est, à environ 0,4 mille au NE du quai communautaire.

148 **Gordon River**, à l'extrémité nord de Port San Juan, a une barre en travers de l'entrée et un épi découvrant qui s'étend à partir du point d'entrée est. Une rampe de mise à l'eau en gravier se trouve sur la rive sud, juste avant la section découvrante. Des **bouées** privées marquent la section découvrante du chenal qui mène à **Browns Creek**.

149 *Port Renfrew Marina and RV Park* (250-483-1878) occupe l'extrémité nord de Browns Creek et est utilisé par des bateaux de pêche sportive. Des postes d'amarrage, du carburant, de l'eau douce, des emplacements de camping et une rampe de mise à l'eau y sont disponibles. Avec des profondeurs variant entre 1 et 5 m

et un chenal presque infranchissable à marée basse, le port de plaisance ne convient pas à tous les bateaux. Un panneau indiquant une limite de vitesse de 5 mi/h est placé sur la rive près de l'entrée du port de plaisance. Le port de plaisance est ouvert de mai à la mi-octobre.

150 On a signalé que le fond de cette zone est jonché de débris de coupe; la zone a été utilisée comme aire de flottage du temps du grand chantier forestier qui était situé à proximité.

151 **San Juan River**, au sud de Gordon River, est bordée d'un platin découvrant, et un pont, d'une hauteur libre de 4 m, traverse son entrée. En 1979, la route la plus profonde traversant la barre se trouvait près de la rive sud, découvrant de 0,4 m. Un **pipeline sous-marin** (émissaire) situé sur la rive sud, à 0,2 mille à l'ouest du pont, est signalé par un panneau. Une rampe de mise à l'eau en gravier et un ponton non relié à la rive se trouvent près à l'ouest du pont.

152 Des **câbles aériens**, offrant une hauteur libre de 8 m, traversent la rivière à 0,6 mille à l'est du pont. Des pieux bordent la rive sud de la rivière entre le pont et les câbles.

153 **Port Renfrew**, dans **Snuggery Cove**, du côté est de Port San Juan, est la gare routière ouest de la route 14 qui mène à Victoria. La route en grande partie asphaltée entre Port Renfrew et Cowichan Bay fait partie de la Pacific Marine Circle Route. Dans la communauté de Port Renfrew, on retrouve un bureau de poste, un magasin général, des restaurants, de l'hébergement et un téléphone public. Des douches et une buanderie sont disponibles au camping pour véhicules récréatifs situé à proximité.

154 Le **quai communautaire** a une approche de 160 m de long qui mène à une tête de quai de 33 m sur 15 m offrant une profondeur de 4,5 m le long de sa face nord.

154.1 *La Pacifique Gateway Marina (250-412-5509) est située à l'ouest du quai communautaire.* Du mouillage, de l'essence, du diesel, une rampe de mise à l'eau et des postes d'amarrage en eau profonde pour voiliers sont disponibles. Le port de plaisance est ouvert à l'année et peut accueillir des navires d'une longueur maximale de 24,4 m. La transformation du poisson est faite localement et peut être fournie sur le quai.

155 Les prédictions de la marée pour Port Renfrew (8525) se trouvent dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volumes 5* et *6*.

Carte 3606

156 La zone d'exercices et d'entraînement au tir des Forces canadiennes commence à **Sombrio Point** *(48°29'N, 124°17'W)*, et s'étend jusqu'à Sheringham Point. Pour plus de détails, voir les *Avis aux navigateurs 1 à 46, Édition annuelle*.

157 **Jordan River**, à 2 milles à l'est de **San Simon Point**, est traversée par un gros pont à son embouchure. **River Jordan**, une communauté située tout près à l'est de l'embouchure de la rivière, a un bureau de poste.

158 Un **pipeline sous-marin** s'avance sur 0,6 mille au SSW depuis River Jordan.

159 La station de courant secondaire River Jordan (1110), dont la station de référence est Juan de Fuca Strait (est), est mentionnée dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

160 Les différences des marées pour **Point No Point** (7010) *(48°24'N, 123°58'W)*, dont la station de référence est Sooke, sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

161 **Orveas Bay** se situe entre **Sheringham Point** *(48°23'N, 123°55'W)* et **Otter Point**, à 4 milles au SE. Une **bouée** lumineuse SADO privée (Nation T'Souke) est située à environ 2,2 milles au NW de Otter Point.

162 Le **feu** *(186) de Sheringham Point* est situé sur une tour blanche.

Carte 3410

163 **Sooke Bay** *(48°22'N, 123°46'W)* a une petite lagune à son embouchure, qui est une aire de flottage. Le chenal d'accès à la lagune est entretenu par une entité privée. Un gros bâtiment s'élève sur le côté ouest de la lagune. Une rampe de mise à l'eau et un ponton se trouvent à l'ouest de l'entrée de la lagune, et une autre rampe est située à 0,2 mille au SE de l'entrée de la lagune. Une **bouée** lumineuse SADO privée (Nation T'Souke) est située à environ 0,6 mille au NW de Muir Point.

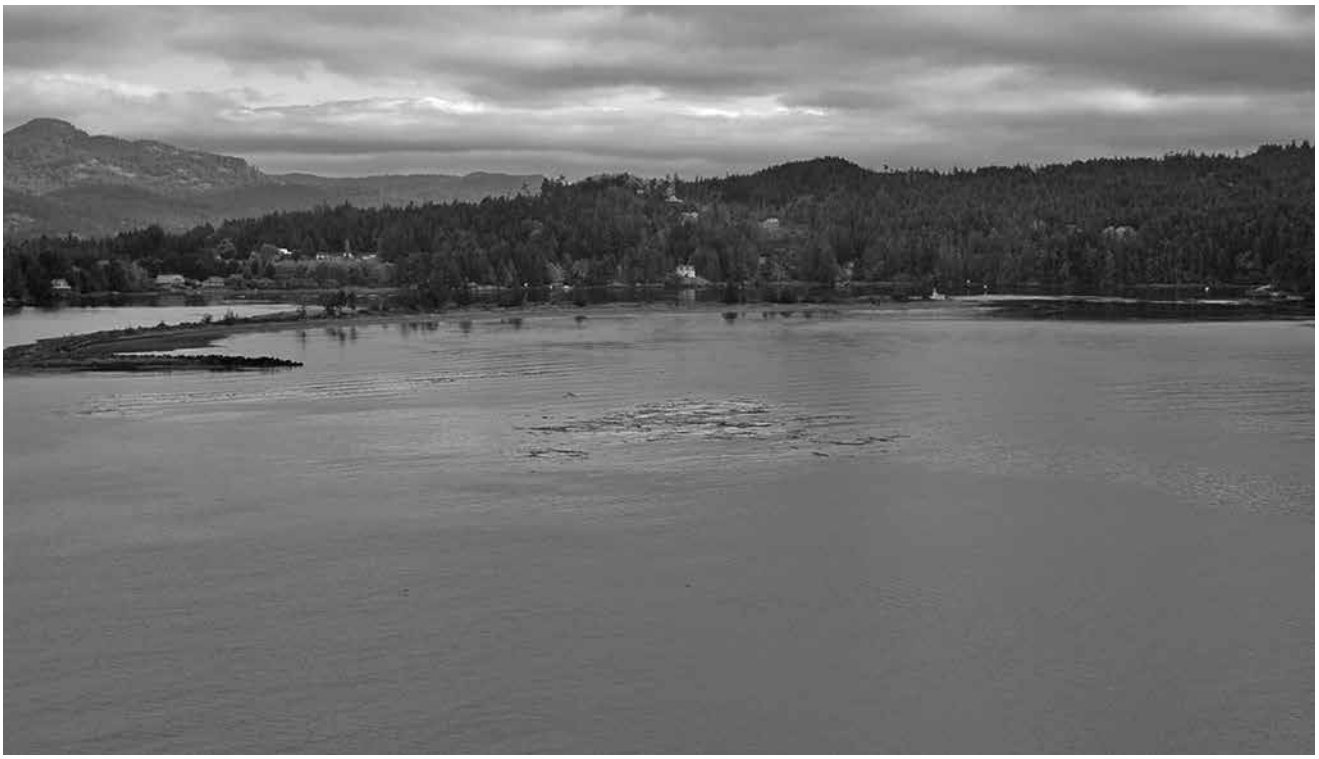
164 La côte entre **Muir Point** du côté est de Sooke Bay et de Parsons Point, l'extrémité ouest de l'entrée de Sooke Harbour, est connue localement sous le nom de **Sooke Bluffs**.

166 Au moment de contourner **Possession Point** *(48°20'N, 123°43'W)*, il convient de laisser un bon dégagement afin d'éviter les rochers avoisinants. **Secretary (Donaldson) Island** est accidentée et arborée. Une falaise abrupte et boisée, à peu près à mi-chemin entre Secretary (Donaldson) Island et **Beechey Head**, est connue localement sous le nom de **Beechey Trap**.

167 Les forts **courants de marée** qui entrent dans Becher Bay et en sortent, au NE de Beechey Head, sont de 3 kn ou plus. Ils causent des rides de marée et des raz de courant dans les environs de Beechey Head.

SOOKE HARBOUR ET WHIFFIN SPIT (2005)

ENTRÉE DE SOOKE HARBOUR (2005)



Sooke Harbour et approches

Carte 3411

168 **Sooke Inlet** *(48°21'N, 123°43'W)*, l'entrée de Sooke Harbour et de Sooke Basin, s'ouvre entre **Parsons Point** et **Company Point**. **Parsons Spit** s'étend au large de Parsons Point et est recouvert de rochers découvrants et submergés. Dans toute la zone, on peut voir de nombreux petits flotteurs de pêche attachés à des engins de pêche. Une **bouée** lumineuse SADO privée (Nation T'Souke) est située à environ 0,2 mille au SE de Parsons Spit.

169 **Sooke Harbour** est utilisé principalement par les navires de pêche commerciale et sportive. L'entrée de Sooke Harbour n'est visible par les embarcations que près de **Simpson Point** en raison du tronçon de Whiffin Spit vers Grant Rocks.

170 **Avertissement. — La circulation peut être dense et dangereuse dans Sooke Harbour. De nombreux navires naviguent à grande vitesse malgré les dangers indiqués sur la carte; les navires ont tendance à passer du mauvais côté des bouées latérales et cardinales.**

171 **Soyez prudent lorsque vous entrez dans Sooke Inlet et Sooke Harbour. De nombreux navires se retrouvent en situation périlleuse parce qu'ils n'ont pas pris les précautions adéquates contre les dangers pour la navigation.** Réglez-vous sur l'alignement extérieur de Sooke Harbour avant de traverser la barre. Il y a une profondeur minimale de 4,2 m au-dessus de la barre qui traverse l'entrée entre Parsons Point et Simpson Point. Dans la partie étroite du chenal, à l'est de Whiffin Spit, il y a un virage serré dans le chenal et il faut prendre soin de ne pas être emporté vers Grant Rocks par forts courants de marée. Lorsque vous vous dirigez vers le quai public, suivez le chenal balisé par des bouées. De nombreux hauts-fonds couverts de zostère se trouvent dans le port.

172 **Whiffin Spit** est bas et sablonneux, et couvert d'arbres et d'arbustes. **Grant Rocks**, au SE de Whiffin Spit, est situé dans une vaste zone de hauts-fonds marquée par plusieurs têtes. Le moins profond découvre de 1,4 m. Les courants dans les parages peuvent être forts.

173 Le **feu** *(188) de Whiffin Spit,* à l'extrémité est de l'épi, repose sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure. Un bâtiment blanc se trouve à proximité. Un signal de brume émis sur demande seulement par la radio de la Garde côtière de Victoria (VAK), consiste en un coup de klaxon toutes les 30 secondes.

174 Les **feux** *(188.1, 188.12) de l'alignement extérieur de Sooke Harbour*, orientés à 049½°, mènent à l'ouest de Grant Rocks.

175 Les **feux** *(188.2, 188.22) de l'alignement intérieur de Sooke Harbour*, orientés à 007½°, mènent à l'écart du récif à l'est de Whiffin Spit.

176 La **bouée cardinale sud VA** et la **bouée cardinale est VB** marquent l'angle SE d'une zone découvrante au centre du port. Des **bouées de bâbord et de tribord** jalonnent le chenal menant au quai public, le chenal à l'ouest de **Woodward Point** menant vers le nord jusqu'à Sooke Basin, et le chenal à l'ouest de **Middle Ground**. Des bouées d'amarrage privées sont situées le long des bords de certaines zones découvrantes. Une **bouée** lumineuse SADO privée (Nation T'Souke) est située à environ 84 m au SE de Woodward Point.

177 La **balise de jour de Eliza Point** a une **marque de jour de tribord**.

178 Un câble téléphonique traverse le port en direction WNW à partir de 0,1 mille au SW de **Eliza Point**.

179 Des pieux se trouvent au NE de **Christie Point**. Bon nombre des vieux pieux entre **Harrison Harrison** et Whiffin Spit ont pourri.

181 Les renseignements météorologiques pour Pachena Point figurent dans les annexes.

182 Les prédictions de la marée pour Sooke (7020) se trouvent dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

183 Les **courants de marée** sont d'une force considérable autour de l'extrémité de Whiffin Spit, atteignant 4 kn pendant les grandes marées. À Sooke, l'étale de courant, d'une durée d'environ 20 minutes, se produit à la pleine mer ou autour de ce moment.

184 Aucune zone particulière n'est réservée au mouillage. Du **mouillage** libre peut être obtenu à l'extérieur de la barre à environ 0,5 mille au large, par des profondeurs d'environ 20 m. Pendant la saison de pêche, les navires mouillent souvent dans la zone située juste au nord de Whiffin Spit.

185 La communauté de **Sooke** est située sur le côté ouest du port et offre une variété de commerces et de services, dont un bureau de poste, des épiceries, une quincaillerie, une buanderie, de l'hébergement et des restaurants. Les magasins sont accessibles à pied depuis le quai public.

186 Sooke est reliée à Victoria par une route, et un service régulier d'autobus est disponible.

187 *Sooke Harbour Resort & Marina* (250-642-3236) se trouve à 100 m au nord des feux d'alignement de Sooke Harbour. Du mouillage, des toilettes, des douches, de l'électricité et une buanderie sont disponibles pour les visiteurs.

188 Une série de vieux ducs-d'albe s'étend sur environ 200 m au SSW des ruines d'un quai d'emballeurs de poissons, au SW du quai public.

PORT POUR PETITS BATEAUX ET QUAI PUBLIC DE SOOKE (2005)

189 Le **quai public** de la *Harbour Authority of Sooke* (250-642-4431) a une voie d'approche de 74 m qui mène à une tête de quai de 15 m sur 18 m. Un gros bâtiment au toit rouge se trouve sur la tête de quai. Des pontons, d'une longueur d'environ 90 m chacun, sont fixés du côté NE de la tête de quai et offrent des profondeurs d'environ 3 m tout le long. De l'électricité, de l'eau douce, un téléphone, une grue de 3 000 lb ainsi que des services de récupération des déchets et des huiles usées sont disponibles. Du carburant peut être livré par camion. Des épiceries et une quincaillerie sont disponibles à distance de marche. Une usine de fabrication de glace et un poste d'achat de poisson se trouvent à côté. Un navire de sauvetage de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) y est mouillé. Certains quais sont habituellement occupés par des bateaux de pêche commerciale, mais des postes d'amarrage temporaires sont disponibles.

190 On entre dans **Sooke Basin** du côté NE de Sooke Harbour, entre **Trollope Point** et **Hill Head**. Il faut naviguer prudemment dans l'entrée de Sooke Basin en raison de l'étroitesse du chenal et des vastes zones découvrantes créées par l'ensablement provenant de la **Sooke River**. **Billings Spit**, qui s'étend au sud de **Billings Point**, fait partie de ces zones découvrantes. Les profondeurs dans ces zones sont sujettes à changement et de forts courants peuvent y être rencontrés.

191 La route privilégiée entre Sooke Harbour et Sooke Basin se trouve au NE de Middle Ground. La route NW est un chenal secondaire et, en raison des changements bathymétriques, il faut connaître les lieux pour y naviguer en toute sécurité. Il faut entrer dans Sooke Basin après la basse mer et pendant la journée lorsque des bancs découvrants sont visibles.

192 La route en direction NE jusqu'à Sooke Basin longe la côte entre Eliza Point et Trollope Point à une distance d'un peu moins de 0,1 mille et juste à l'extérieur de la lisière de varech qui borde le rivage pendant les mois d'été. La rive sud entre Trollope Point et Hill Head devrait être privilégiée, car Billings Spit s'avance vers le sud jusqu'au milieu du chenal. Durant les grandes marées, de forts **courants de marée** sont possibles entre Trollope Point et Hill Head.

193 La route secondaire suit le chenal balisé qui mène au NW de Middle Ground. Après avoir passé la dernière **bouée espar**, continuer parallèlement à la rive jusqu'à ce que deux pontons aient été franchis et qu'une maison à double pignon se trouve par le travers, puis tourner en direction SE pour faire face à l'île au large de Trollope Point.

194 Un **câble et un pipeline** traversent le chenal d'accès à Sooke Basin près de Billings Point. Une **conduite** d'eau traverse Sooke Basin à environ 0,3 mille à l'est de Hill Head.

195 Les différences des marées pour Sooke Basin (7024), dont la station de référence est Sooke, sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

196 *Sooke Marine Industries Ltd.* (250-642-3523) peut effectuer des réparations de coque et de moteur. Leurs voies maritimes passent à 0,4 mille au NE de Billings Point.

197 *Sunny Shores Resort & Marina* (250-642-5731) se trouve à 1,3 mille au NE de Billings Point, près à l'ouest de Goodridge Peninsula. De l'essence et du diesel sont disponibles au quai de ravitaillement. Des postes d'amarrage, de l'électricité, des toilettes, des douches, une buanderie, un point de mise à sec, des services de réparation,

un magasin, une rampe de mise à l'eau et des installations récréatives sont disponibles pour les visiteurs.

198 **Goodridge Peninsula**, à 1,5 mille au NE de Billings Point, est dénudée. À l'emplacement d'une ancienne scierie, il ne reste qu'un château d'eau de 37 m de haut à l'extrémité ouest. De nombreux pieux et ducs-d'albe gisent dans les approches de **Cooper Cove**, qui s'ouvre à l'est de la presqu'île. Une zone de mouillage malsain comptant de nombreux chicots se trouve à l'entrée de Cooper Cove, et les quais de l'anse sont en mauvais état.

199 **Hutchinson Cove**, dont l'entrée est à l'est de **Lorimer Point**, est un bon **mouillage**, mais l'anse est exposée aux vents du SW.

200 **Kellett Point**, à 0,7 mille au sud de Hutchinson Cove, est le point d'entrée nord de **Roche Cove**. Un pont situé à 0,2 mille dans l'entrée de Roche Cove laisse une hauteur libre de 4 m et limite le chenal à une largeur de 5 m. **Kellett Reef**, à 0,2 mille à l'ouest de Kellett Point, présente deux têtes découvrantes.

201 La **balise de jour de Kellett Reef**, sur la tête ouest du récif, a une **marque de jour de jonction/bifurcation**; il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

202 **Goodridge Islands** se trouvent à environ 0,4 mille à l'ouest de Kellett Point; au sud de ces îles est située l'entrée de **Anderson Cove**. Une **bouée** lumineuse SADO privée (Nation T'Souke) est située à environ 0,2 mille au NW de Goodridge Islands.

Becher Bay et approches

Carte 3410

203 **Becher Bay** *(48°19'N, 123°37'W)*, dont l'entrée est située entre **Alldridge Point** et **Smyth Head**, s'ouvre jusqu'au Juan de Fuca Strait et compte plusieurs îles et de nombreux rochers à moins de 0,1 mille de ses rives. On trouvera probablement du bois fondrier dans la baie. Des réserves des Premières Nations sont situées sur les rives nord et est, et sur plusieurs îles de la baie. **Bedford Islands** se trouvent près au sud du point d'entrée est, et **Frazer Island** ainsi que plusieurs petites îles sont situées au large de la rive est.

204 Les différences des marées pour Becher Bay (7030), dont la station de référence est Sooke, sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

205 Les **courants de marée** dans Becher Bay sont particulièrement forts; il faut porter une attention particulière aux renseignements cartographiques. Les forts courants de marée qui entrent dans Becher Bay et en sortent, au NE de Beechey Head, sont de 3 kn ou plus. Ils causent des rides de marée et des raz de courant dans les parages de Beechey Head. Les vagues d'ouest s'accentuent avec les courants de jusant (plus de 3 kn), produisant une mer courte et agitée.

206 Un **câble sous-marin** (alimentation électrique) se dirige vers le NNE depuis la baie sans nom située du côté est de Wolf Island jusqu'à la rive de l'île de Vancouver.

207 Un **pipeline sous-marin** (émissaire d'égout) part du côté est de Becher Bay jusqu'à un point de rejet au SE de Frazer Island.

208 *Becher Bay Marina* (250-642-3816) est située sur le côté ouest de Becher Bay, dans Campbell Cove. Les pontons sont enlevés pendant les mois d'hiver. Un amarrage limité est disponible pour les visiteurs; il y a des toilettes, des douches et une rampe de mise à l'eau.

209 *Cheanuh Marina* (250-478-4880), un **port de plaisance** offrant des services complets du côté nord de Becher Bay, au NE de **Caffery Point**, est protégé par un **brise-lames** flottant.

210 **Campbell Cove**, du côté ouest de Becher Bay, s'ouvre entre **Creyke Point** et **Wolf Island**. Un rocher marqué par une balise de jour privée découvre de 1,7 m à 0,2 mille au NNW Creyke Point.

211 Du **mouillage** exposé aux conditions météorologiques du SE peut être obtenu dans **Murder Bay**, du côté nord de Campbell Cove. Plusieurs caissons en ruine et une **bouée d'amarrage** privée se trouvent au large du côté ouest de Wolf Island. On a signalé qu'un mouillage bien protégé se trouvait au NE de Wolf Island. Il faut prendre soin d'éviter le câble cartographié situé près du rivage, du côté ouest de cette zone. En restant à l'est de la grande jetée dans la baie du côté NE de l'île, on peut éviter ce câble.

212 Une **bouée d'amarrage** privée se trouve à 0,25 mille au SE de **Hoskyn Point**. Des **bouées d'amarrage** privées se trouvent à l'est de Yates Point.

213 Le côté est de Becher Bay entre **Yates Point** et **John Parker Islands** est une aire de flottage. De nombreux pieux et ducs-d'albe se trouvent au NE de Yates Point.

214 **Church Hill** *(48°19'N, 123°35'W)*, qui s'élève au NE de **Church Point**, présente des falaises abruptes sur sa face SE. **Church Island**, **Little Church Island** et **Swordfish Island** sont dénudées.

215 Du **mouillage malsain** à 1,5 mille au SW de Church Point cache un épais treillis métallique.

216 **Christopher Point** est une pointe basse et escarpée où l'on retrouve les vestiges d'un emplacement de canon. **Whirl Bay** offre du **mouillage** temporaire dans des conditions favorables.

Race Rocks

Cartes 3410, 3440, 3461, 3606

217 **Race Rocks** *(48°18'N, 123°32'W)* sont un groupe de rochers bas et dénudés. **Great Race Rock**, qui fait 9 m de haut, est le plus grand du groupe, les autres étant considérablement plus petits. **Rosedale Rock**, situé à 0,4 mille au SE de Great Race Rock, est couvert de 1,2 m d'eau et constitue le danger le plus au large dans cette direction. **West Race Rocks**, **North Race Rocks** et de nombreuses roches découvrantes et submergées, où se produisent d'importants raz de courant et remous dangereux par mauvais temps, gisent dans un rayon de 0,4 mille autour de Great Race Rock.

218 Une **turbine** de puissance générée par la marée fixée au fond, à 0,2 mille au NW de Great Race Rock, est recouverte d'au moins 5 m d'eau. Un **câble sous-marin** (alimentation électrique) s'étend de l'éolienne à Great Race Rock.

219 Race Rocks est une zone d'intérêt au titre de la Stratégie sur les zones de protection marines. Une fois la désignation en tant que zone de protection marine faite, des règlements seront ajoutés à la *Loi sur les océans*.

220 **Avertissement. — Les conditions de vent et la séquence des vagues peuvent faire en sorte que des rides de marées, des contre-courants ou des courants de marée deviennent soudainement très dangereux. De grosses houles et des ondes stationnaires peuvent survenir avec peu de signes avant-coureurs. Ces phénomènes peuvent être dangereux, en particulier pour les embarcations.**

221 Le **feu** *(189) de Race Rocks*, sur Great Race Rock, est situé sur une haute tour avec des bandes noires et blanches. Des bâtiments blancs aux toits rouges se trouvent à proximité. Le signal de brume consiste en trois coups de klaxon toutes les minutes.

222 La **bouée lumineuse de Rosedale Rock V15** *(189.1)*, près au sud du rocher, est une **bouée de bâbord**.

223 Des prédictions concernant les heures et les taux de courant maximal ainsi que les heures d'étale de mer sont présentées sous forme de tableaux quotidiens pour la station de courant Juan de Fuca – Est (1100), qui est située à 4 milles au sud de Race Rocks *(48°14'N, 123°32'W)*. Ces prédictions se trouvent dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

224 Pour entendre sans frais les conditions météorologiques maritimes dans le Juan de Fuca Strait, appeler *Environnement Canada* au 1-604-664-9010.

225 **Race Passage** se trouve entre les dangers qui entourent Race Rocks et ceux qui bordent Bentinck Island. Il peut être emprunté par des embarcations par beau temps, à condition que celles-ci aient la puissance nécessaire pour compenser le courant de marée qui le traverse. Dans ce passage, privilégier le côté de Bentinck Island en restant juste à l'extérieur de la ligne de varech, car le danger le plus au large du côté sud du chenal est couvert à la pleine mer et les tourbillons les plus forts se trouvent à proximité. Bien que le passage soit profond, il ne devrait pas être utilisé par des navires de haute mer.

226 Les **courants de marée** dans Race Passage atteignent 7 kn au flot et 7,5 kn au jusant. Des prédictions concernant les heures et les taux du courant maximal et l'heure d'étale de mer sont présentées sous forme de tableaux quotidiens pour la station de courant de Race Passage (1200) dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

227 **Avertissement. — Des rides de marées dangereuses se forment. On rencontre souvent de fortes rides de marées à Christopher Point et près des îles au large de Church Point.**

228 Les *Forces canadiennes* ont établi un champ de tir de démolition sur **Bentinck Island**. Le champ forme un cercle d'un rayon de 1 mille centré sur *(48°18'42"N, 123°32'36"W)*. Des essais périodiques de petites charges explosives peuvent entraîner la chute d'objets volants dans les alentours. Lorsque des drapeaux rouges sont hissés pour indiquer que des essais sont en cours, gardez une distance d'au moins 1 mille. N'accostez pas sur cette île. Pour plus de détails, voir les *Avis aux navigateurs 1 à 46, Édition annuelle*. Une **bouée d'amarrage** privée du côté est de l'île marque l'**épave** du *Barnard Castle*, à une profondeur minimale de 5,3 m.

229 **Eemdyk Passage** sépare Bentinck Island de l'île de Vancouver au NW.

230 Les **courants de marée** dans Eemdyk Passage sont très forts et atteignent 6 kn.

231 Un **câble aérien** (alimentation électrique), laissant une hauteur libre de 9,8 m, traverse Eemdyk Passage.

De Race Rocks à Royal Roads

Cartes 3410, 3440

232 Pedder Bay, Parry Bay et Royal Roads, qui sont séparées par William Head et Albert Head, forment la côte entre **Edye Point** *(48°19'N, 123°32'W)* et le point d'entrée ouest de Esquimalt Harbour. Les rives sont généralement hautes et boisées et, dans Parry Bay et Royal Roads, il y a des plages de sable adossées à des falaises abruptes par endroits.

233 **Avertissement. — On peut rencontrer des concentrations d'embarcations dans les parages de**

Pedder Bay et de Victoria. On peut y voir des courses de voiliers, des pêcheurs et des navigateurs de plaisance.

234 Des zones d'exercice des *Forces canadiennes* sont établies dans les approches des ports d'Esquimalt et de Victoria. Pour plus de détails, voir les *Avis aux navigateurs 1 à 46, Édition annuelle*.

Carte 3410

235 Il existe une zone d'accès contrôlé entre **Fossil Point** et **Helgesen Point**. Pour plus de détails, voir les *Avis aux navigateurs 1 à 46, Édition annuelle*.

236 **Pedder Bay** *(48°20'N, 123°33'W)* offre du **mouillage** par 10 à 12 m à environ 0,3 mille à l'ENE de **Manor Point**. Bien que le fond soit de bonne tenue, la baie est exposée aux vents du SE, et un coup de vent provenant de cette direction en ferait un mouillage dangereux et indésirable. **Ned Point** se trouve du côté nord de l'entrée de Pedder Bay. **Anchor Rock**, qui fait 2 m de haut et est bordé par un rebord découvrant, gît à 0,2 mille à l'ouest.

237 Des **câbles et des pipelines sous-marins** restreignent le mouillage à l'intérieur de Pedder Bay. Un câble et un pipeline traversent Pedder Bay à proximité de **Watt Point**. Des conduites d'égout passent au centre de Pedder Bay, de **Point Ash** à Helgesen Point, et un pipeline s'étend sur 0,2 mille à l'ESE de Helgesen Point.

238 Les différences des marées pour Pedder Bay (7080), dont la station de référence est Victoria, sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

239 Une **bouée d'amarrage** du *ministère de la Défense nationale (MDN)* marquée NAVY à environ 0,3 mille à l'ENE de **Fossil Point** se trouve dans les approches de Pedder Bay.

240 La **bouée de bâbord** *V11* marque les rochers qui s'avancent à l'est de Watt Point.

241 Le **quai** du *MDN* sert à charger des munitions. Sa face nord offre une longueur d'amarrage de 80 m et une profondeur minimale de 7,6 m. Des feux sont situés à son extrémité.

242 Le ponton du *Collège du Pacifique Lester B. Pearson* se trouve sur la rive nord de Pedder Bay, à environ 0,5 mille au NW de **Weir Point**.

243 *Pedder Bay RV Resort & Marina* (250-478-1771), près de la tête de la baie, est utilisé par les embarcations de pêche sportive. Du mouillage, de l'essence, des douches, une buanderie, un magasin d'équipement de pêche, un service de location d'embarcations et une rampe de mise à l'eau sont disponibles. Des postes d'amarrage sont disponibles pour les navires d'une longueur maximale de 15,2 m.

Cartes 3410, 3440

244 **William Head** *(48°20'N, 123°32'W)* est un promontoire relativement bas sur lequel les bâtiments de brique rouge d'un pénitencier fédéral sont bien visibles.

245 Les différences des marées pour William Head (7082), dont la station de référence est Victoria, sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

246 **Mary Hill**, située à 0,8 mille à l'ouest de William Head, présente des pentes herbeuses du côté sud. **Quarantine Cove** donne sur le terrain du pénitencier.

247 Le mouillage est interdit dans **Parry Bay**, sauf dans la zone adjacente à Parker Bay. Ce **mouillage** ne doit être utilisé que par beau temps ou lorsqu'il est nécessaire de s'abriter des forts vents de l'ouest.

248 **Haystock Islets** sont dénudés et presque reliés à la rive à la basse mer par des vasières découvrantes à l'embouchure de **Witty's Lagoon**, qui est une réserve ornithologique.

249 Un **câble sous-marin** gît le long de Parry Bay.

250 Une **distance mesurée** de 1 852 m dans la direction 027°41′ – 207°41′ se trouve dans Parry Bay. Les limites sont indiquées par des **balises de jour** portant des **marques de jour** qui représentent un losange orange fluorescent. La première balise du passage nord se trouve sur l'îlot est de Haystock Islets.

251 Un **mauvais fond**, considéré comme dangereux pour les navires qui pêchent ou remorquent de l'équipement sous-marin, se trouve dans un rayon de 0,5 mille des coordonnées*48°21'44"N, 123°29'20"W*.

Carte 3440

252 **Albert Head** *(48°23'N, 123°29'W)* est une saillie modérément élevée qui descend jusqu'au bord de l'eau. Son extrémité est dénudée, mais le reste est boisé. Une jetée du *MDN*, à laquelle est attachée un ponton, se trouve dans une petite baie du côté ouest. **Coghlan Rock**, situé à 0,4 mille au nord d'Albert Head, est couvert par 6,1 m d'eau.

254 Une **épave** à 1,8 mille à l'ESE et une autre à 2,1 milles à l'est de Albert Head *(48°23'N, 123°26'W)*, à une profondeur d'environ 70 m, sont considérées comme un danger pour les fil ets et l'équipement sous-marin remorqué.

256 **Constance Bank**, couvert de moins de 20 m d'eau, fait environ 2 milles de long et 1 mille de large; son extrémité NE se trouve à quelque 5,5 milles à l'ESE de Albert Head. Plusieurs hauts-fonds s'y trouvent, et la profondeur minimale de 15,5 m se trouve près de son côté NW. Les navires ne doivent pas mouiller sur le banc, car le fond est rocheux. De fortes rides de marée se produisent parfois sur le banc.

257 La *bouée lumineuse d'avertissement de Victoria Harbour VH (203)*, *(48°22'31"N, 123°23'34"W)* se trouve dans les approches des ports d'Esquimalt et de Victoria. Elle

est équipée d'une **balise radar** (—•—).

258 Une station d'embarquement des pilotes pour l'*Administration de pilotage du Pacifique* se trouve dans un rayon de 2 milles de la bouée lumineuse d'avertissement de Victoria Harbour.

260 Le dôme blanc du *Dominion Astrophysical Observatory*, sur **Observatory Hill** *(48°31.2'N, 123°25.1'W)*, est bien visible par les approches des ports de Victoria et d'Esquimalt.

261 Il y a une zone d'accès contrôlé dans les approches de Esquimalt Harbour. Pour plus de détails, voir les *Avis aux navigateurs 1 à 46, Édition annuelle*.

262 Le mouillage dans **Royal Roads** (48º25'N, 123º27'W)est interdit. Pour être autorisé à y mouiller, il faut demander la permission à un responsable d'Esquimalt Harbour en communiquant avec le capitaine de Queen's Harbour, sur le canal VHF 10 ou par téléphone au 250-363-2160.

263 La pêche est interdite dans le secteur de Royal Roads, à environ 1,7 mille au NE de Albert Head, et dans l'entrée de Esquimalt Harbour, entre Fisgard Island et Duntze Head.

264 Des **câbles sous-marins**, dont certains servent au transport de l'électricité, sont immergés dans les approches de Esquimalt Harbour.

265 Une **bouée** d'amarrage orange et blanche non lumineuse du *MDN* mouille au SSW de Fisgard Island.

Esquimalt Harbour et Victoria Harbour

Généralités

1 Le présent chapitre porte sur Esquimalt Harbour et ses approches, Victoria Harbour et ses approches, et sur le littoral entre Victoria Harbour et Discovery Island.

Esquimalt Harbour et ses approches

Carte 3419

2 **Esquimalt Lagoon** est séparée en partie de Royal Roads par **Coburg Peninsula**. On y accède à courte distance au sud de **Gotha Point** *(48°26'N, 123°27'W)* par un chenal étroit et peu profond parcouru de forts courants qui n'est pas recommandé pour les navires. Esquimalt Lagoon est une réserve ornithologique.

3 À l'approche d'Esquimalt Harbour, on remarque des grues à tour bien visibles. Elles sont équipées de feux d'obstacle aérien rouges.

4 Comme indiqué sur *Carte 3419 du Service hydrographique du Canada*, la pêche est interdite dans l'entrée d'Esquimalt Harbour et dans la zone à l'est de **McCarthy Island**. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *site Web de Pêches et Océans Canada* pour connaître les interdictions de pêche ou avis de consommation les plus récents pour la zone de pêche 19-2 Esquimalt Harbour.

5 **Les limites d'Esquimalt Harbour** *(48°26'N, 123°26.5'W)* s'entendent de toutes les eaux navigables, y compris les estrans, situées dans Juan de Fuca Strait, au nord d'une ligne astronomique est-ouest passant par l'extrémité sud de l'île la plus au sud des Brothers Islands.

6 Des zones d'accès contrôlé existent dans les approches et à l'intérieur d'Esquimalt Harbour; voir les *Avis aux navigateurs 1 à 46, Édition annuelle*.

7 Esquimalt est une *base navale des Forces canadiennes* et un port pour la réparation des grands navires de commerce. Les installations de réparation et de radoub sont utilisées par des vraquiers, des pétroliers et des navires à passagers. Le plus gros navire à avoir utilisé ces installations au cours des dernières années mesurait environ 295 m. Pour de plus amples renseignements, consultez le site https://www.canada.ca/fr/marine/organisation/port-esquimalt.html.

ENTRÉE D'ESQUIMALT HARBOUR (2005)

ESQUIMALT HARBOUR (2005)

8 Esquimalt Harbour est administré par le *ministère de la Défense nationale* et est géré conformément à la *Loi maritime du Canada*, au *Règlement sur l'exploitation des ports naturels et des ports aménagés de Transports Canada*, et aux *pratiques et procédures locales*.

9 Tous les navires qui entrent dans Esquimalt Harbour ou qui en sortent sont priés de communiquer avec la section des Opérations du bureau du capitaine de port de Sa Majesté (CPSM) par voie VHF maritime 10 ou par téléphone en composant le 250-363-2160.

10 Les navires se rendant directement à Esquimalt doivent communiquer par radio leur heure d'arrivée prévue aux douanes de Victoria. Un préavis fait en sorte que des agents des douanes peuvent monter à bord du navire à son arrivée.

11 Il est possible de se procurer des vivres de toutes sortes en grande quantité à Victoria. De l'eau douce est disponible à tous les quais et à toutes les jetées. Les installations de ravitaillement en carburant (jetée F) sont réservées aux navires militaires. Les navires commerciaux stationnés à la *cale sèche d'Esquimalt* doivent prendre des arrangements avec *Service public et Approvisionnement Canada et la cale sèche d'Esquimalt*.

12 Esquimalt Harbour compte deux cales sèches dans Esquimalt Harbour. La *cale sèche d'Esquimalt* (250-216-2770) est la plus grande cale sèche civile de la côte ouest des Amériques. Elle peut accueillir 90 % de tous les navires exploités sur la côte ouest et la plupart des navires jusqu'à 100 000 tpl. Elle est détenue et exploitée par *Services publics et Approvisionnement Canada* et donnée en sous-traitance à un certain nombre d'entreprises privées pour la réparation et le radoub des navires. Elle a été modifiée pour permettre la réparation des stabilisateurs des navires de croisière.

Cale sèche d'Esquimalt
Longueur extrême : 357,8 m
Largeur à l'entrée : 41,1 m
Hauteur au-dessus du radier à la pleine mer de vive-eau moyenne : 12,2 m
Hauteur au-dessus des tins : 12 m
Équipement : Un pont roulant de 150 tonnes et deux ponts roulants de 50 tonnes.

Cale sèche des Forces canadiennes
Longueur extrême : 146,6 m
Largeur du fond du quai : 19,8 m
Hauteur au-dessus du radier à la pleine mer de vive-eau moyenne : 8,8 m
Hauteur au-dessus des tins à l'entrée : 7,8 m
Profondeur au-dessus des tins à la tête : 7,5 m

Utilisé par les navires militaires et auxiliaires seulement

13 Les différences de marées pour Esquimalt (7110), dont la station de référence est Victoria, sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

14 **Les courants de marée** dans Esquimalt Harbour et sur une certaine distance à l'extérieur sont faibles. À l'entrée, entre Scroggs Rocks et Macaulay Point, l'extrémité ouest de l'entrée de Victoria Harbour, les courants de marée roulent parallèlement au rivage à une vitesse de ½ à 2 nœuds. Le courant de flot coule vers le SE et le jusant vers le NW.

15 Les embarcations de plaisance ne peuvent s'ancrer qu'au nord d'une ligne tracée entre la pointe sud de **Richards Island** et la pointe nord de **Smart Island**. Chaque bateau de plaisance ancré dans Esquimalt Harbour doit être amarré à l'aide de deux ancres, et de la manière indiquée par un responsable du port. L'amarrage en double à un bateau de plaisance qui mouille est interdit. Un responsable du port doit d'abord approuver le lieu de mouillage dans toute autre zone

Tableau 2.1 Principales installations portuaires – Esquimalt Harbour

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Élévation (m)	Remarques
Jetée A – face nord	230	8,3 – 8,9	1,8	Duc d'Albe d'amarrage à 30 m de l'extrémité ouest. Grue distributrice, eau douce, électricité, téléphone et passerelle d'embarquement. Jetée conçue pour l'accostage des bâtiments de la classe Provider à une vitesse de 0,19 m/s.
Jetée A – face est	60	3,2 – 4,3	1,8	Eau douce, électricité, téléphone et passerelle d'embarquement.
Jetée B – face est	En construction	En construction	En construction	Attention – Nouvelle jetée B en construction. Les travaux de construction des jetées navales et des flotteurs sont en cours. Des chalands de construction seront en activité dans tout le port.
Jetée B – face ouest	En construction	En construction	En construction	Attention – Nouvelle jetée B en construction. Les travaux de construction des jetées navales et des flotteurs sont en cours. Des chalands de construction seront en activité dans tout le port.
Jetée C (appontements intérieurs)	139	8,9	2,3	Une grue mobile est utilisée pour tous les postes d'amarrage.
Jetée C – face ouest, appontement ouest	200	6,6 – 11,3	2,3	
Jetée C – face est, appontement est	200	2,7 – 9,6	2,3	
Jetée Y	57	4 – 6		Jetée des navires de défense côtière. Eau douce, électricité, téléphones et passerelle d'embarquement.
Jetée sud de la cale sèche d'Esquimalt (Services publics et Approvisionnement Canada)	290	7,4 – 10,2	2,1	Eau douce (non potable), électricité, téléphones et passerelle d'embarquement.
Quai de débarquement nord de la cale sèche d'Esquimalt (Services publics et Approvisionnement Canada)	244	9,1	1,3	Une grue de 150 tonnes, eau douce (non potable), électricité, téléphone et passerelle d'embarquement.
Jetée D – face nord	137	7,9	1,4	Jetée utilisée pour la manutention du matériel et de l'équipement navals.
Jetée D – face est	137	4 – 5,7	1,4	Entreposage ouvert de 8 129 m².
Jetée F – côté nord	230	10 – 10,4	1,7	Jetée de mazoutage – chargement du combustible de soute à 3 000 barils/heure. Chargement du carburant diesel à 91 kl/heure. Eau douce, téléphones et passerelle d'embarquement. Une balise de jour de bâbord marque le récif découvrant à l'extrémité intérieure.
Jetée F – côté sud	198	7,4 – 9,3	1,7	Jetée de mazoutage – chargement du combustible de soute à 3 000 barils/heure. Chargement du carburant diesel à 91 kl/heure. Eau douce, téléphones et passerelle d'embarquement. Flotteur de 30 m à l'extrémité intérieure.
Jetée de ravitaillement				Prolongement sud de la jetée F. Elle est utilisée pour le ravitaillement des petits bâtiments.
Jetée G (jetée Colwood)	60	7,9		

du port. Rendez-vous à l'adresse https://www.canada.ca/fr/marine/organisation/port-esquimalt.html pour obtenir de plus amples renseignements.

15.1 Un **brise-lames**, marqué par quatre **feux** jaunes clignotants, est situé au NE de **Yew Point**.

16 **Brothers Islands**, au SE de l'entrée d'Esquimalt Harbour, se composent de deux groupes d'îles et d'îlots. On trouve quelques buissons à la pointe nord de la plus grande île, d'une altitude de 12 m, tandis que les autres îles sont dénudées. Le passage entre les îles et le rivage est dangereux.

17 Les **Scroggs Rocks**, au NW des Brothers Islands et au sud de l'entrée est d'Esquimalt Harbour, sont deux rochers asséchants.

18 Le **feu** *de Scroggs Rocks (196),* qui gît sur le rocher, est muni d'un **réflecteur radar** et placé à une hauteur de 7,3 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

19 **Fisgard Island**, à l'extrémité ouest de l'entrée d'Esquimalt Harbour, est dénudée et reliée à **Rodd Point** par une chaussée.

20 Le **feu** *à secteurs de Fisgard (197)*, sur Fisgard Island, se trouve à une hauteur de 21,6 m au sommet d'une tour blanche et est illuminé la nuit. Un bâtiment rouge de deux étages est attenant au phare et fait partie des *lieux historiques nationaux Fort Rodd Hill* et du *Phare-de-Fisgard*.

21 La ***bouée lumineuse*** *V17 (198) de Fisgard Island*, au large de l'extrémité est de la zone de petits fonds qui borde l'île, est une **bouée de bâbord**.

22 **Duntze Head**, à l'entrée est d'Esquimalt Harbour, constitue la pointe d'une presqu'île sur laquelle se trouve la *base des Forces canadiennes*. La pointe située à 0,2 mille au SE de Duntze Head est connue localement sous le nom de **Black Rock**. On peut y voir une tourelle. On remarque un bâtiment de couleur crème à 0,2 mille au SE de Duntze Head. Une tour de signalisation abandonnée sur la colline **Grant Knoll** au nord de Duntze Head n'est pas visible depuis les approches extérieures.

23 Les **quais** et les jetées dans **Constance Cove** et le long de la rive SW d'Esquimalt Harbour font partie de la *base des Forces canadiennes d'Esquimalt*. Ils sont utilisés pour l'amarrage des navires de la *Marine canadienne*, des navires du gouvernement et des navires des *marines* visiteuses. Les détails sont indiqués dans le tableau 2.1. Des travaux de construction sur les jetées A et B se poursuivent jusqu'à nouvel ordre. Six pieux sur lesquels sont placés des **feux** jaunes clignotants marquent la limite des travaux de construction de la jetée B. Les navigateurs sont priés de faire preuve de prudence lorsqu'ils transitent par la zone.

26 **Lang Cove** et **Pilgrim Cove** se trouvent au fond de Constance Cove. Les quais flottants de l'*Association de voile des Forces canadiennes* se trouvent dans Lang Cove. À l'entrée de Pilgrim Cove se trouve le haut-fond **Malacca Patch**, qui est marqué par une **balise de jour de bifurcation tribord**.

27 Des feux rouges fixes sont visibles au sommet des grues du chantier naval à une hauteur de 69 m. Des feux sont placés aux extrémités de la plupart des jetées.

28 **Munroe Head** est situé à l'ouest de la *cale sèche d'Esquimalt*.

29 Les **feux** *d'alignement d'Inskip Islands (199, 200)*, placés sur la plus grande des **Inskip Islands** et orientés à 015°, indiquent l'entrée d'Esquimalt Harbour.

29.1 Un **rocher** découvrant gît à 60 m au SSE du feu d'alignement le plus au nord des Inskip Islands.

30 **Paddy Passage** mène entre les Inskip Islands et **Ashe Head**.

31 **Whale Rock**, qui est situé à une profondeur de 2 m, se trouve à 0,2 mille à l'WNW des Inskip Islands.

32 La ***bouée lumineuse*** *VC (202) de Whale Rock* est une **bouée de bifurcation tribord**.

33 Une **balise de jour**, avec une **marque de jour bâbord**, marque une bordure asséchante du côté nord de la jetée F.

34 D'anciennes aires de flottage se trouvent au nord des Inskip Islands dans **Plumper Bay**.

35 **Avertissement. — Des débris de billes de bois et des corps-morts reposent sur le fond dans la zone située au nord d'une ligne reliant Ashe Head, Whale Rock et McCarthy Island.**

35.1 Deux zones de travaux d'assainissement consistant à recouvrir les débris de bois d'une couche de sable épaisse de 0,30 m à 0,60 m sont indiquées comme **obstacles** sur les cartes. Une des zones de travaux (110 m sur 190 m) est située à 0,1 mille au NE de Paterson Point. L'autre zone (110 m sur 200 m) est située à 0,1 mille au NW des Inskip Islands. On y trouve un dépôt de **roches** d'une hauteur de 1,5 m.

36 **Thetis Cove**, **Limekiln Cove** et **Tovey Bay** échancrent la rive NE d'Esquimalt Harbour. Le fond du port, à partir de **Cole Island** au centre, est une vaste vasière. Cette île fait partie de l'*arrondissement historique des Sites-Navals-d'Esquimalt*. Elle servait à entreposer des munitions; des bâtiments abandonnés se trouvent sur sa rive est.

37 **Paterson Point** et **Smart Island** se trouvent du côté ouest du havre au SSE de Cole Island. Un **rocher** qui émerge de 1,7 m d'eau gît près à l'est de Paterson Point et est marquée par une **bouée** privée.

38 **Saxe Point** *(48°25'N, 123°25'W)* est bordée de falaises. Un parc se trouve sur la pointe. Les **Gillingham Islands** sont des îles dénudées. Le passage entre les Gillingham Islands et **Royal Point** n'est pas recommandé en raison de la présence de rochers submergés.

FLEMING BAY (2005)

39 La **balise de jour des Gillingham Islands**, sur le récif asséchant au SE, porte deux **marques de jour de bâbord**.

40 **Fleming Bay**, protégée par un **brise-lames**, est utilisée par les embarcations. On y trouve des pontons et une rampe de mise à l'eau utilisés par la *Esquimalt Anglers' Association*. Des **câbles sous-marins** traversent l'entrée de Fleming Bay, et un câble (à fibres optiques) traverse la baie vers le sud, puis continue vers l'est, le long de la rive nord du Juan de Fuca Strait. Des **conduites sous-marines** s'avancent dans la mer depuis la rive nord de la baie.

41 La **balise de jour de Fleming Bay**, à l'extrémité du brise-lames, porte deux **marques de jour de tribord**.

Victoria Harbour et approches

Carte 3412

42 **Brotchie Ledge** *(48°24'N, 123°23'W)*, dans les approches SE vers Victoria Harbour, a un fond rocheux couvert de varech.

43 Le **feu** *de Brotchie Ledge (205)* est situé sur une tour blanche avec une bande verte dans la partie supérieure.

44 La ***bouée lumineuse*** *à l'entrée de Victoria Harbour V21 (204.5)*, à 0,2 mille au sud de Harrison Island, est une **bouée de bâbord**.

45 **Victoria Harbour** s'ouvre entre **Macaulay Point** et le **brise-lames** d'Ogden Point. **Inner Harbour** s'étend de Laurel Point jusqu'au pont de la rue Johnson.

46 On reconnaît l'entrée du port à son brise-lames et au long bâtiment gris, bas, situé à proximité au nord, du côté est de l'entrée. **McLoughlin Point** se trouve du côté ouest de l'entrée. Le soir, la ligne d'horizon illuminée de Victoria est bien visible.

47 Les navires de haute mer sont accueillis dans des terminaux situés du côté est du port, entre Ogden Point et Shoal Point. Les détails se trouvent dans le tableau 2.2.

48 Victoria Harbour est un port public désigné et ses limites sont définies comme l'ensemble des eaux navigables, de l'entrée du port (une ligne droite reliant l'extrémité du brise-lames d'Ogden Point et Macaulay Point) jusqu'au pont à chevalets situé près de Halkett Island, dans Upper Harbour.

49 Le port appartient à *Transports Canada*, et tout ce qui a trait à la sécurité de la navigation, à l'hydroaéroport et au plan de circulation est supervisé par le capitaine du port, que l'on peut joindre au 250-363-3578. Les ports de plaisance situés dans le port, ainsi que le *terminal pour navires de croisière d'Ogden Point*, sont administrés par l'*Administration portuaire du Grand Victoria* (250-383-8300); www.victoriaharbour.org.

APPROCHES DE VICTORIA HARBOUR (2005)

Tableau 2.2 Principales installations portuaires — Victoria Harbour

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Quais d'Ogden Point Jetée A – Côté sud	305	10,7	–	Utilisé par les navires de croisière de mai à octobre. Ravitaillement en eau douce à raison de 18 tonnes/heure. Puissance 120v/100 ampères. 11 612 m² de stockage couvert, 6 ha de stockage ouvert.
Quais d'Ogden Point Jetée A – Côté nord	244	9,8 – 10,7	–	Comme ci-dessus
Quais d'Ogden Point Jetée B – Côté nord	244	10,7 – 12,5	–	Comme ci-dessus
Quais d'Ogden Point Jetée B – Côté sud	244	9,4 – 11,3	–	Comme ci-dessus
Garde côtière canadienne	220	3,1 – 9	–	Nord de la jetée F utilisée pour le ravitaillement des navires auxiliaires.

50 Les règlements portuaires sont régis par *Transports Canada* et strictement appliqués par le capitaine du port. Les procédures portuaires sont décrites dans le document *Port public de Victoria – organisation du trafic*, publié par *Transports Canada;* www.tc.gc.ca/fra/pacifique/marin-1521.html.

51 *La station d'embarcation de sauvetage de la Garde côtière canadienne à Victoria et l'Unité 35 de recherche et de sauvetage de la Marine royale canadienne (MRC-SAR) sont situées dans Victoria Harbour.*

81 Les règlements de Victoria Harbour sont les *Pratiques et procédures concernant les ports publics*, ainsi que plusieurs règles spéciales qui régissent les procédures de ravitaillement en carburant, le remorquage et la distance de remorquage, les limites de vitesse dans certaines zones, les mouillages interdits, les zones de pêche interdites, le rejet des eaux usées et l'amarrage.

82 Victoria est un point d'entrée et le **bureau de douane** est situé à Raymur Point, entre *Fisherman's Wharf* et l'établissement *Coast Harbourside Hotel and Marina*. Un quai des douanes est situé sur le côté sud de Middle Harbour et peut accueillir des navires d'une longueur maximale de 49 m (160 pi); 1-888-226-7277.

83 Des fournitures de toutes sortes y sont disponibles en grande quantité, et la plupart des quais sont pourvus d'eau douce. Du mazout peut être livré par chaland, à condition de donner un préavis suffisant. Du diesel, du pétrole de chauffage, de l'essence et divers lubrifiants peuvent également être fournis.

84 Les réparations de la coque et de la machinerie peuvent être effectuées à Victoria ou à Esquimalt. Les gros navires doivent se rendre à la cale sèche d'Esquimalt pour effectuer des réparations sous-marines.

85 *Seaspan Coastal Intermodal* dispose de remorqueurs de haute mer entièrement équipés pour le remorquage et le sauvetage, ainsi que des petits remorqueurs pour aider à l'amarrage et au désamarrage.

MIDDLE HARBOUR (2005)

86 *BC Ferries* dessert fréquemment Vancouver et les Gulf Islands par Swartz Bay, située à 27 km au nord de Victoria. Black Ball Transport of Seattle assure un service régulier de traversier pour passagers et voitures à destination de Port Angeles tout au long de l'année. *Victoria Clipper* exploite un catamaran de passagers entre Victoria et Seattle. *Victoria-Express* exploite un service de passagers à destination de Port Angeles et de Friday Harbour.

87 Des services d'autobus fréquents desservent Vancouver et d'autres points situés sur l'île de Vancouver.

89 Des services aériens réguliers vers Vancouver, Seattle et d'autres destinations avec des correspondances vers le continent nord-américain et d'autres parties du monde sont offerts à l'*aéroport international de Victoria*, à 24 km au nord de Victoria. Des vols en hydravion vers Vancouver, Seattle et d'autres destinations sont possibles à partir de Inner Harbour. Un service d'hélicoptère vers Vancouver est offert à partir de l'héliport de **Camel Point**.

90 Des héliports se trouvent à la *base de la Garde côtière canadienne* au sud de Shoal Point, au sud de **Camel Point**, et aux hôpitaux.

91 **Des câbles sous-marins**, notamment des lignes électriques, traversent le havre à plusieurs endroits.

92 Les prédictions de la marée pour Victoria (7120) se trouvent dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

93 Des **courants de marée** de 2 kn s'écoulent en travers de l'entrée du port, entre Macaulay Point et Brotchie Ledge. Le courant de flot coule vers le SE et le jusant vers le NW. Dans Inner Harbour, les courants de marée ne présentent aucune difficulté. Ce n'est que dans Upper Harbour et Gorge Waters que l'on rencontrera des vitesses importantes. La station de courant secondaire du pont Gorge-Tillicum (1305), dont la station de référence est Victoria, est mentionnée dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

94 Les renseignements météorologiques pour l'*aéroport international de Victoria* figurent dans les annexes.

95 Une **conduite sous-marine** (égout de décharge) s'avance à 1 mille au large de la côte est de Macaulay Point.

96 **Ogden Point** *(48°25'N, 123°23,5'W)*, le point d'entrée est de Victoria Harbour, accueille le principal **brise-lames** du port, qui s'étend vers l'ouest. Les eaux entourant le brise-lames d'Ogden Point constituent un sanctuaire marin et sont fermées aux plongeurs parce que ces derniers ont capturé ou tué de nombreuses espèces marines. En raison du

OGDEN POINT (2007)

grand nombre de personnes pêchant à partir du brise-lames, le capitaine de port demande à tous les navires de réduire leur vitesse, d'éviter les remous et de prévoir un dégagement plus grand lorsqu'ils franchissent cette zone.

97 **Avertissement. — Par vents forts SE ou SW, il faut faire très attention en longeant les jetées de Ogden Point et être prêt à jeter l'ancre. Un coup de vent SW peut rendre les jetées inaccessibles. Dans ce cas, on recommande aux navires de se rendre à un mouillage en attendant que les conditions s'améliorent.**

98 Le **feu** *du brise-lames d'Ogden Point (204)*, à l'extrémité du brise-lames, est situé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie inférieure.

99 Immédiatement au nord du brise-lames d'Ogden Point se trouvent le quai et le ponton de l'*Administration de pilotage du Pacifique* et le terminal pour navires de croisière d'Ogden Point. Un long bâtiment gris, bas et bien visible se trouve sur la jetée A. Deux feux rouges fixes d'obstacle aérien sont placés le long de la passerelle reliée au côté ouest de la jetée B du terminal d'Ogden Point; un au centre et un au bout. Les feux sont exploités par des particuliers.

100 Une **épave** se trouve près de l'héliport de **Camel Point**.

101 La *base de la Garde côtière de Victoria* se trouve entre Ogden Point et **Shoal Point**. Des feux rouges fixes se trouvent sur le coin SW du quai et de l'héliport. Une rampe d'accès pour aéroglisseurs se trouve à courte distance au SE du feu. Une **bouée d'avertissement** *VQ* se trouve au sud de Shoal Point.

102 Le **feu** *de Shoal Point (207)*, à l'ouest de la pointe, est situé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure, et est muni d'une balise aéronautique.

102.1 Une ligne de 6 **bouées** de renseignement jaunes qui signalent aux navires de garder leur droite s'étend de Shoal Point à Laurel Point. Ces bouées sont munies de feux jaunes qui clignotent lorsque la luminosité est faible.

103 Le *NCSM Malahat*, un navire de la *Réserve navale des Forces canadiennes*, se trouve près à l'est de Shoal Point.

104 *Victoria Marine Fuels* (250-381-5221), situé à Fisherman's Wharf, vend de l'essence et du diesel.

105 *Fisherman's Wharf* (250-383-8326) offre des postes d'amarrage pour les bateaux de plaisance, les bateaux d'habitation, les bateaux de pêche et les maisons flottantes de passage. On y offre de l'électricité, Internet sans fil, de l'eau, un service de vidange, des douches et des toilettes. Plusieurs restaurants flottants bordent le quai.

JAMES BAY (2005)

106 *Coast Victoria Harbourside Hotel and Marina* (250-360-1211) se trouve à l'est de **Raymur Point**. Un gardien de quai est de service de 10 h 30 à 19 h pour aider au mouillage. On peut avoir accès à de l'électricité, à l'Internet, à de l'eau, à un service de vidange et aux installations de l'hôtel.

107 Le **feu** *de Laurel Point (209)* est à l'extrémité NW de la pointe. Il repose sur une tour carrée blanche avec une bande rouge dans la partie supérieure, et est muni d'une balise aéronautique.

108 Les édifices du parlement provincial se trouvent près de l'extrémité sud de **James Bay**, située au SE de **Laurel Point**, et l'*Empress Hotel*, près de son extrémité est.

109 Le *terminal de clipper* du côté ouest de James Bay fait 148 m de long et assure un service de passagers quotidien jusqu'à Seattle. Le prolongement de ce quai vers le SE, d'une longueur de 162 m, est utilisé par Black Ball Transport, qui assure un service quotidien jusqu'à Port Angeles pour les véhicules et les passagers.

110 Les *quais flottants (rue Government)* (250-383-8326), devant l'*Empress Hotel*, sont à une distance de 3,2 m et de 2 m du fond de l'eau à l'extérieur et à l'intérieur du ponton principal, respectivement. Cette installation est utilisée par les embarcations de plaisance en visite et est réservée aux événements spéciaux. On y trouve de l'électricité, l'Internet, de l'eau, des toilettes, des douches et une buanderie.

111 Le *quai de Ship Point* (250-383-8326), du côté NE de James Bay, fait 155 m de long sur sa face sud et offre une profondeur de 6,3 m le long du bord. On retrouve des profondeurs de 4,1 m à quelque 15 m au large de la face du quai. Le côté nord de la jetée attenante fait 64 m de long et offre une profondeur minimale de 5,3 m. Le *quai de Ship Point* est utilisé par les petits navires de passagers, les yachts, les bateaux de pêche et les navires de plaisance. Un ponton, attaché au côté SE du quai, est utilisé par les navires de plaisance et certains navires commerciaux pour les opérations de ramassage et de débarquement. Au nord du

PORT DE PLAISANCE DE LA RUE WHARF (2005)

quai de Ship Point, on trouve des terminaux pour hydravions et des pontons pour embarcations.

112 Le *port de plaisance de la rue Wharf* (250-383-8326), près du quai des douanes au nord, consiste en un grand ponton en T auquel sont rattachés de nombreux pontons. Les navires de passage ont accès à des postes d'amarrage, à l'électricité, à Internet, à de l'eau, à des toilettes, à des douches et à un service de collecte des ordures. Des installations pour hydravions se trouvent à courte distance au nord.

113 Le *port de plaisance de la rue Johnson* (250-383-8326) permet un amarrage temporaire et mensuel en hiver, mais les installations sont limitées. Le quai est situé au sud du pont de la rue Johnson.

114 Le **port de plaisance** *Mermaid's Wharf* (250-383-8326) est situé à proximité, au nord du pont de la rue Johnson. Il n'offre qu'un amarrage à long terme. Il y est interdit de vivre à bord de son bateau.

115 Le **pont de la rue Johnson** *(Ville de Victoria)* est un pont basculant à simple volée situé à l'extrémité NE d'Inner Harbour. Un pontier est de service de 9 h à 16 h, sept jours sur sept, sauf les 25, 26 décembre et le 1er janvier. Les samedis et dimanches, le pontier peut occasionnellement quitter le pont pendant de courtes périodes pour répondre aux appels d'urgence de la Ville. Communiquer avec le pontier par le canal VHF 12 (156,6 MHz), indicatif d'appel VAH20, ou par téléphone au 250-385-5717. En dehors des heures de service, un pontier est disponible sur demande pour la levée du pont (250-385-5717); un préavis de 90 minutes est recommandé.

116 Un **feu** rouge clignotant sur les côtés nord et sud de la jetée est est en fonction 24 heures sur 24. Un **feu** vert clignotant sur les côtés nord et sud de la jetée ouest est en fonction 24 heures sur 24.

116.1 Un **feu** rouge sur les côtés nord et sud de la travée mobile placée au centre du chenal reste allumé en tout temps lorsque le pont est abaissé. Pendant que le pont est en mouvement (pour être ouvert ou fermé), le feu clignote jusqu'à

PONT DE LA RUE JOHNSON — TRAVÉE BAISSÉE (2018)

PONT DE LA RUE JOHNSON — TRAVÉE LEVÉE (2018)

ce que le pont soit complètement immobile, puis il s'éteint. Un **feu** vert sur les côtés nord et sud commence à clignoter lorsque le pont est en position complètement ouverte et à l'arrêt. Ce feu vert indique que le navire peut passer.

116.2 Des **feux** d'obstruction aérienne se trouvent sur les côtés nord et sud de la travée. Ils sont placés à l'extrémité libre de la travée mobile (côté ouest de la travée mobile). Les feux s'allument lorsque le pont est entièrement ouvert.

117 Les navigateurs doivent maintenir une veille sur le canal 12 pendant la traversée du pont. Le pontier peut ainsi aviser le trafic en transit de tout changement dans la circulation des navires à proximité du pont.

118 La hauteur libre sous le pont de la rue Johnson, lorsque ce dernier est fermé, est de 5,9 m au milieu du chenal. Ce dégagement augmente du côté ouest, mais diminue vers le côté est pour atteindre une valeur de 4,9 m. La largeur du chenal entre les pieux de défense est de 40 m.

119 La **balise de jour de Discovery Rock**, à environ 0,1 mille au NE de Tuzo Rock à l'extrémité SE d'un épi asséchant, porte une **marque de jour de bâbord** sur un pieu en acier.

120 Le **feu** *de Tuzo Rock (210)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

121 Des condominiums et un hôtel bordent la rive nord entre **Lime Bay** et **Songhees Point**. **Tuzo Rock**, à courte distance à l'est de Songhees Point, est asséchant.

Victoria International Marina (778-432-0477) est une marina de luxe offrant des services complets et 28 postes d'amarrage. Les navires non motorisés peuvent passer sous la marina le long du rivage de Songhees Point. Avant de transiter, tous les navires qui entrent dans la marina doivent communiquer avec le capitaine du port par le canal VHF 18A.

121.2 Des **bouées** de renseignement du côté nord du havre délimitent une zone réservée aux pagayeurs. Les embarcations non motorisées doivent demeurer au nord de ces bouées. Les bouées sont blanches, sauf une qui est jaune et noir. Celle-ci marque l'extrémité de la piste des hydravions en plus de la zone réservée aux pagayeurs.

122 **Pelly Island**, du côté nord de Middle Harbour *(non identifié sur la carte)* à environ 0,3 mille à l'ENE de Berens Island, atteint une hauteur d'environ 1 m et est dénudée. **Sleeper Rock**, non loin à l'ouest de Pelly Island, est une roche asséchante marquée à son extrémité sud par une **balise de jour de bâbord**.

WEST BAY (2007)

123 Le **feu** *de Pelly Island (208)* est à l'extrémité sud de l'île. Il est situé sur une tour blanche avec une bande verte au sommet et est équipé d'une balise aéronautique.

124 On pénètre dans **West Bay** entre Berens Island et **Colvile Island**. Un chenal, dragué jusqu'à une profondeur de 1,5 m, conduit au NW le long d'une série de pilotis, à travers West Bay, jusqu'à des ports de plaisance qui n'offrent pas de services aux navires de passage. 30 m à l'est des pieux se trouve un **abri à poissons** dont les profondeurs sont inconnues. L'extrémité du chenal est marquée par la **bouée de bâbord***V23*, et le côté nord, par des ducs d'Albe.

125 Le **feu** *de Berens Island (206)*, à l'extrémité SE de l'île, repose sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte au sommet, et est équipé d'une balise aéronautique.

126 **Work Island** et **Berens Island** se trouvent à proximité au sud et à l'est de Work Point. Berens Island est surmontée d'une bordure rocheuse qui s'avance vers l'est à partir de sa pointe NE.

127 **Rose Bay**, entre McLoughlin Point et **Work Point**, a un **brise-lames** en enrochement qui protège les pontons du côté ouest. Deux rochers se trouvent au milieu de la baie.

128 **Upper Harbour**, entre le pont de la rue Johnson et le pont de Point Ellice, est entouré d'un complexe industriel. Le développement résidentiel remplace graduellement bon nombre des anciennes industries. *Canoe Brewpub, Marina and Restaurant* (250-361-1940), sur le côté est, peut approvisionner en eau et en électricité. *Point Hope Maritime* (250-385-3623), du côté ouest, est un chantier naval offrant des services complets de réparation et de radoub pour tous les types de navires commerciaux et privés. L'entreprise possède un ber roulant de 1 200 tonnes qui peut lever des navires ayant un tirant d'eau de 3 à 4 m et d'au plus 48 m de long, ainsi que des navires plus gros avec des tirants d'eau moindre. Elle dispose également d'une cale sèche flottante de 200 tonnes qui fait 26 m de long sur 9 m de large.

129 Le **pont de Point Ellice (rue Bay)**, à l'extrémité nord d'Upper Harbour, laisse une hauteur libre de 8,9 m. Des feux sous le pont indiquent le chenal de navigation.

130 **Selkirk Water** s'étend du pont de Point Ellice jusqu'à Chapman Point.

131 La **balise de jour de Sister Rocks** est munie d'une **marque de jour de bâbord** et marque l'extrémité nord de ces rochers.

132 **Halkett Island** a un haut-fond qui s'avance au SW; son extrémité est signalée par la **bouée de tribord** *V24*. Le *Fairway Gorge Paddling Club* se trouve à l'est de Halkett Island.

133 **Selkirk Trestle** traverse Selkirk Water. Cet ancien pont ferroviaire est aujourd'hui utilisé par les piétons et les cyclistes. Le chenal de navigation sous le pont laisse une hauteur libre de 1,8 m et une largeur de 4,9 m. Une section étroite du pont, où des poutres ont été enlevées pour permettre le passage de petits navires sans soulever le pont, laisse une hauteur libre de 5,5 m. Le pont est habituellement en position fermée, mais on peut en demander l'ouverture au besoin en communiquant avec le pontier du pont de la rue Johnson de 8 h à 16 h tous les jours.

134 Un **câble sous-marin** traverse Selkirk Water à mi-chemin entre Selkirk Trestle et Chapman Point. Des **conduites sous-marines** traversent Selkirk Water à **Chapman Point**. Une **conduite** est orientée vers Gorge Waters à partir de la rive sud au SSW de Chapman Point.

135 **Gorge Waters** va vers le NW de Chapman Point à **Portage Inlet**. De nombreux flotteurs privés bordent les rives.

136 Le **pont Gorges-Tillicum**, qui offre une hauteur libre de 7,3 m, traverse Gorge Waters à **The Gorge**. Le **pont Craigflower**, qui laisse une hauteur libre de 2,4 m, se trouve à l'entrée de Portage Inlet.

137 Les **courants de marée** traversant The Gorge sont extrêmement forts, avec des vitesses maximales de 6 kn et des remous. La station de courant secondaire du pont Gorge-Tillicum (1305), dont la station de référence est Victoria, est mentionnée dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

138 **Avertissement. — Le capitaine du port signale avoir secouru chaque année un certain nombre de navires chavirés à cet endroit.**

139 Le marnage dans Portage Inlet représente environ 50 % de celui de Victoria. De plus, les heures varient grandement par rapport à Victoria. Un long étale à la pleine mer est suivi d'une petite baisse jusqu'à la prochaine basse mer. Cette basse mer se produit à quelque 1,8 m à marée montante à Victoria.

De Victoria Harbour à Discovery Island

Carte 3440

140 Entre Victoria et Cadboro Point *(48°27'N, 123°16'W)*, la côte est bordée au large par de nombreux îles et rochers. Les navires de haute mer à destination de Vancouver ou de New Westminster évitent ces dangers en suivant le dispositif de séparation du trafic et passent à l'est de Discovery Island. Les caboteurs et autres navires à tirant d'eau modéré passent parfois entre les îles en empruntant Mayor Channel, Baynes Channel ou Plumper Passage.

Carte 3424

141 **Clover Point** *(48°24'N, 123°21'W)* est une pointe basse, dénudée et reconnaissable en raison du grand parc de stationnement qui la couronne. Elle est éclairée par des lampadaires la nuit.

142 Les différences de marées pour Clover Point (7115), dont la station de référence est Victoria, se trouvent dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

143 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) s'avance jusqu'à 0,3 mille au large à partir du côté est de Clover Point. Des **câbles sous-marins** abandonnés traversent les entrées de **Ross Bay** et de **Gonzales Bay**. Un **câble sous-marin**, avec un ensemble d'anodes à son extrémité, s'avance vers le large sur environ 130 m à partir de la rive NE de Ross Bay. Des **conduites sous-marines** (égouts pluviaux) s'avancent vers le sud dans Ross Bay et Gonzales Bay.

144 Un **grand mât de drapeau** est bien visible sur **Beacon Hill**. Un château d'eau cylindrique gris, situé à 1,3 mille au NNE de Clover Point, se distingue en raison d'un immeuble d'appartements remarquable situé non loin au nord. Un dôme blanc et un monument historique sont visibles sur **Gonzales Hill** au nord de **Harling Point**.

145 Les **Trial Islands** *(48°24'N, 123°18'W)*, rocheuses et dénudées, semblent ne former qu'une seule île quel que soit l'endroit d'où on les regarde. **Staines Point** se trouve à

TRIAL ISLANDS (2005)

l'extrémité sud de la plus grande des îles. Les Trial Islands sont une réserve écologique.

146 Le **feu** *des Trial Islands (212)* est placé sur une tour blanche, près de l'extrémité de Staines Point. Des bâtiments blancs aux toits rouges se trouvent à proximité.

146.1 Une plate-forme SADO flottante privée munie d'un feu jaune se trouve à environ 300 m à l'WSW de Staines Point.

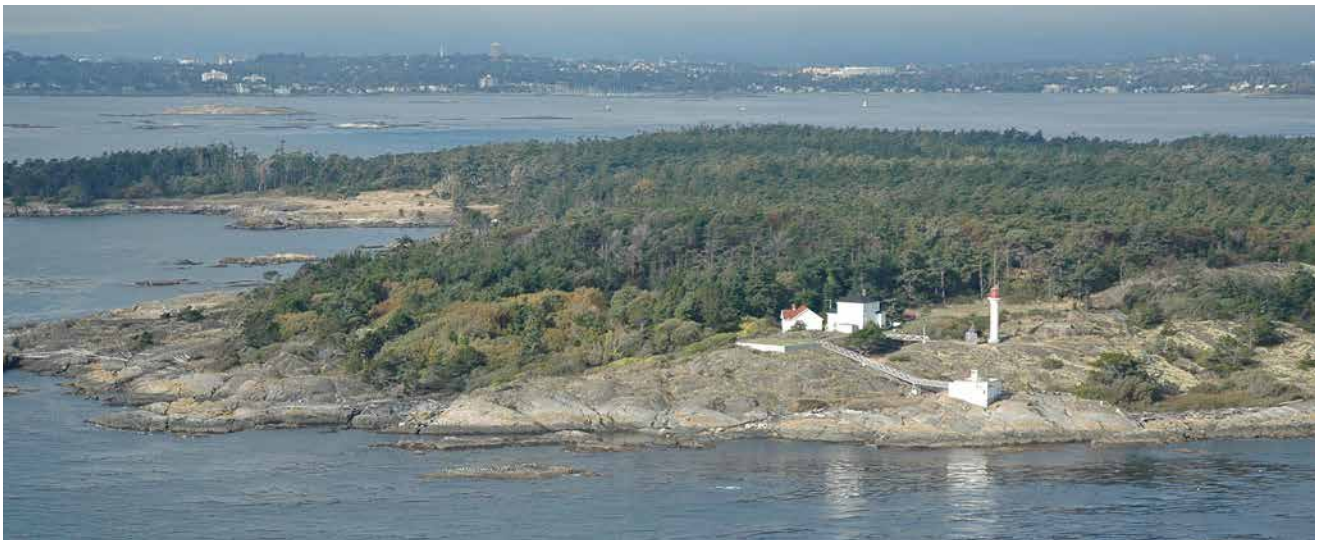
147 Des tours radio, hautes de 56 m, se dressent au centre de la plus grande des Trial Islands. Des feux rouges d'obstacle aérien, disposés verticalement, sont placés sur chaque tour.

148 Les **courants de marée** atteignent 3 à 6 kn dans les parages des Trial Islands et de fortes **rides de marée** se forment au large de Staines Point, en particulier en raison du courant de flot. **Lorsqu'un vent fort s'oppose au courant de marée, il y a formation d'une mer forte et agitée, dangereuse pour les petits navires. Il est donc recommandé de passer bien au large de Staines Point.**

149 Enterprise Channel, connu localement sous le nom de Trial Island Pass, se situe entre les Trial Islands et la côte sud de l'île de Vancouver. Il est conseillé de connaître les lieux avant d'essayer de passer par ce chenal. Le chenal est sinueux et large de moins de 0,1 mille dans sa partie la plus étroite. Les courants de marée roulent à 3 kn et il y a énormément de varech. **Mouat Reef**, qui émerge de 0,9 m, est situé du côté nord de l'entrée est et est recouvert de 1,5 m d'eau à quelque 0,1 mille au SW de celle-ci. Ce récif

ENTERPRISE CHANNEL (2005)

FEU DE DISCOVERY ISLAND (2005)



est marqué par la **bouée cardinale sud** *VE* et est recouvert de varech en été et en automne.

150 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout), à l'ouest de **McMicking Point**, s'avance de 0,1 mille vers le sud dans Enterprise Channel. Un **câble sous-marin** abandonné traverse le chenal depuis un point situé à courte distance à l'est de **Kitty Islet** à l'extrémité nord des Trial Islands. D'autres **câbles** traversent l'entrée ouest entre Harling Point et les Trial Islands. Une **canalisation d'égout** s'avance vers le NE depuis le côté ouest de l'anse, puis vers le nord jusqu'à l'entrée.

151 **Brodie Rock** *(48°24'N, 123°17'W)* est une aiguille rocheuse d'une hauteur de 4,7 m qui surmonte une crête recouverte par 20 m d'eau.

152 **Gonzales Point** *(48°25'N, 123°18'W)*, connue localement sous le nom de **Golf Course Point**, est une pointe basse, rocheuse, dénudée et dont le côté est est assez escarpé. On remarque bien les allées vertes du *Victoria Golf Club* au NW de Gonzales Point.

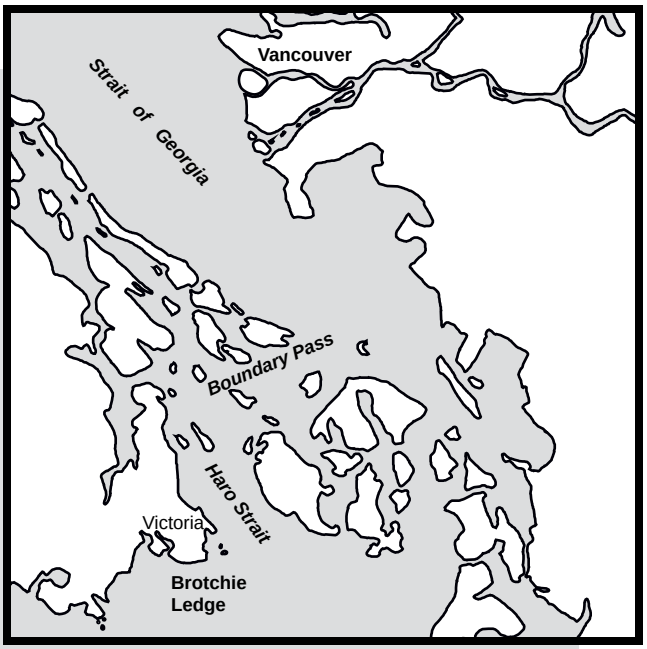
153 Les **Chain Islets**, un groupe de rochers épars et d'îlots sur un haut-fond étendu, sont situées à 1 mille au NE de Gonzales Point. **Great Chain Island**, la grande île du groupe, est dénudée. Le varech borde des zones de hauts-fonds dans ses parages. Les Chain Islets et leurs environs font partie d'une réserve écologique.

154 **Discovery Island** *(48°25'N, 123°14'W)* se trouve à la jonction de Juan de Fuca Strait et de Haro Strait. C'est une île boisée qui culmine à 38 m à **Pandora Hill**. Le *parc provincial marin de Discovery Island* constitue la moitié sud de l'île.

155 Le **feu** *de Discovery Island (216)*, à l'extrémité est de l'île, est placé sur une tour blanche. Un bâtiment blanc au toit gris se trouve à proximité.

156 De lourdes **rides de marée**, souvent dangereuses pour les embarcations, se forment dans les parages de Discovery Island, particulièrement à proximité de **Sea Bird Point** et au large des fonds dangereux devant **Commodore Point**.

De Brotchie Ledge à Vancouver — Haro Strait, Boundary Pass et SE du Strait of Georgia



Généralités

1 Le présent chapitre décrit la route principale entre le poste d'embarquement des pilotes de Victoria (Brotchie Ledge), par le Haro Strait et Boundary Pass, jusqu'aux approches du fleuve Fraser, de Vancouver et de Howe Sound. La partie SE du Strait of Georgia est incluse.

2 Les côtes américaines des **San Juan Islands** qui bordent le côté est du Haro Strait et le côté sud de Boundary Pass sont brièvement décrites. Pour des renseignements complets, consulter le *United States Coast Pilot 7*.

3 La principale route de navigation vers Vancouver suit le dispositif de séparation du trafic au sud et à l'est de Discovery Island, puis passe dans le Haro Strait à l'est de Sidney Island et par Boundary Pass, et entre dans le Strait of Georgia entre East Point (Saturna Island) et Alden Point (Patos Island).

3.1 Depuis le 1er juin 2022, le projet de ralentissement volontaire du programme ECHO est en vigueur pour tous les navires commerciaux et gouvernementaux qui transitent par le Haro Strait et Boundary Pass afin de réduire l'incidence de la navigation commerciale sur les baleines en péril dans ces zones importantes. Si cela est sécuritaire et réalisable sur le plan opérationnel, les navires commerciaux et gouvernementaux sont priés de ne pas dépasser les vitesses suivantes :

- 11 nœuds – vraquiers, navires-citernes, transporteurs de marchandises diverses et navires appartenant à l'État;
- 14,5 nœuds – navires porte-véhicules, navires de croisière et navires porte-conteneurs.

Le ralentissement volontaire des navires s'effectue entre le dispositif de séparation du trafic maritime situé à l'extrémité sud du Haro Strait et celui situé à l'extrémité nord de Boundary Pass. Pour de plus amples renseignements sur cette mesure et le programme ECHO, veuillez consulter la page Web https://www.portvancouver.com/echo/.

4 À partir de l'extrémité nord du Haro Strait et du côté nord de Boundary Pass, on peut accéder à plusieurs chenaux qui séparent les Gulf Islands. Satellite Channel, Swanson Channel, Trincomali Channel et Stuart Channel mènent à des ports le long de la côte de l'Île de Vancouver. Active Pass et Porlier Pass relient les chenaux des Gulf Islands au Strait of Georgia. Active Pass est utilisée par de grands traversiers qui relient le continent à l'Île de Vancouver. Porlier Pass est généralement utilisée par les navires de charge à destination

des ports situés le long de la côte est de l'Île de Vancouver depuis le Strait of Georgia.

5 Les embarcations de plaisance sont nombreuses dans la zone. Des bateaux de pêche sportive et commerciale se rassemblent habituellement près des entrées des passages étroits et au large de gros promontoires où la pêche est bonne.

6 De nombreuses plantes et de nombreux animaux marins vivent dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et on doit les approcher avec prudence. Voir les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique* pour en savoir plus sur les lignes directrices pour l'observation des baleines, *les zones de protection marine* et les *réserves écologiques*.

Haro Strait et Boundary Pass

Cartes 3440, 3441, 3461, 3462

7 Le **Haro Strait** *(48°35'N, 123°14'W)* est situé entre le Juan de Fuca Strait et le Boundary Pass et englobe les eaux comprises entre San Juan Island et l'Île de Vancouver. Sa limite sud est une ligne reliant Sea Bird Point (Discovery Island) et Cattle Point (San Juan Island). À l'ouest, la limite est une ligne reliant Cadboro Point (Île de Vancouver) et l'extrémité nord de la partie est de Chatham Island qui se prolonge jusqu'à la rive nord de Discovery Island. La limite nord est une ligne qui part de l'extrémité nord de la Saanich Peninsula, passe par Harry Point (Piers Island) jusqu'à Kanaka Bluff (Portland Island), puis continue de l'extrémité nord de Portland Island jusqu'à Reynard Point (Moresby Island) et de Point Fairfax (Moresby Island) jusqu'à Turn Point (Stuart Island). La limite est s'étend de l'extrémité sud de Stuart Island jusqu'à McCracken Point (Henry Island), puis de l'extrémité sud de Henry Island jusqu'au point d'entrée SW de Mitchell Bay sur San Juan Island.

8 **Boundary Pass**, entre le Haro Strait et le Strait of Georgia, englobe la zone comprise entre Stuart Island et Patos Island. La limite sud est une ligne reliant Turn Point (Stuart Island) et Point Fairfax (Moresby Island). La limite NW est une ligne reliant Pelorus Point (Moresby Island) et Wallace Point (North Pender Island), puis qui se prolonge vers Tilly Point (South Pender Island) et enfin de Teece Point à Taylor Point (Saturna Island). La limite nord est une ligne entre East Point (Saturna Island) et Alden Point (Patos Island). La limite SE est une ligne reliant Alden Point (Patos Island) et Point Hammond (Waldron Island), puis se prolongeant de Sandy Point (Waldron Island) jusqu'à Charles Point (Stuart Island).

9 Le Haro Strait et Boundary Pass sont profonds et en grande partie larges. **La plus grande prudence et vigilance s'imposent en raison des récifs dans certaines parties ainsi que de la vitesse et de la direction variables des courants de marée.**

10 La **frontière internationale** entre le Canada et les États-Unis passe au centre du Haro Strait et de Boundary Pass.

11 Les *Services du trafic maritime (STM)* pour le Haro Strait et Boundary Pass sont situés dans le secteur un de la *zone de trafic de Vancouver*, administrée par le *centre de trafic de Victoria*. La fréquence assignée est le canal 11 (156,55 MHz). Les détails sont fournis dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*. Voir le tableau 3.1 pour un résumé des **points d'appel** dans cette zone.

Tableau 3.1 Points d'appel — Haro Strait et Boundary Pass

Numéro	Nom	Description
5	Hein Bank	Ligne entre le point *48°22'00"N, 123°02'01"W* et le point *48°27'03"N, 122°57'45"W*
6	Turn Point	Cercle de 3 milles marins de rayon centré sur le point *48°41'20"N, 123°14'10"W*
7	East Point	Ligne entre le point *48°47'00"N, 123°02'42"W* et le point *48°47'24"N, 122°58'13"W*

12 Le **point d'appel 5, Hein Bank,** est une ligne reliant *Hein Bank* et le *feu de Cattle Point (221)* sur San Juan Island. Il est administré par les *centres de trafic de Victoria* et de *Seattle*.

13 Le **point d'appel 6, Turn Point,** se trouve dans les approches du Haro Strait et est un cercle de 3 milles de rayon centré sur *le feu de Turn Point (255)*.

14 Le **point d'appel 7, East Point,** est une ligne joignant le *feu à secteurs de Saturna Island (264)* au *feu à secteurs de Patos Island (265)*. On encourage les navigateurs à appeler à 3 milles marins du *feu de East point* lorsqu'ils entrent dans Boundary Pass ou en sortent.

15 Le dispositif de séparation du trafic menant au SE dans les eaux des États-Unis conduit dans la zone du *Service du trafic maritime du Puget Sound*, auquel il est obligatoire de faire un compte rendu. Pour les détails et les règlements, consulter le *United States Coast Pilot 7*.

16 Des renseignements sur le secteur d'exploitation particulier (SEP) de Turn Point sont disponibles dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*, *Partie 3*.

TURN POINT – SECTEUR D'EXPLOITATION PARTICULIER (SEP)

Le SEP de Turn Point a été créé pour renforcer l'ordre dans lequel s'effectue la circulation des biens et services, le caractère prévisible, l'efficience et la sécurité dans ce domaine,

et pour réduire davantage les risques d'accident pour les navires qui traversent les eaux frontalières du Haro Strait et le passage frontalier situé à proximité de Turn Point à Stuart Island, dans l'État de Washington.

Le SEP de Turn Point est formé des eaux canadiennes et américaines comprises dans le quadrilatère délimité par les coordonnées suivantes :

- *48 41.324 N, 123 14.245 W (feu de Turn Point, LL255/US 19790);*
- *48 42.400 N, 123 13.967 W;*
- *48 41.087 N, 123 17.631 W (feu du Arachne Reef, LL254,3);*
- *48 39.732 N, 123 16.438 W (feu de Tom Point, LL225).*

Application

Ces procédures s'appliquent à tous les navires canadiens et américains des Services de trafic maritime se trouvant dans la zone opérationnelle de Turn Point ou qui s'en approchent à partir du passage frontalier, au sud du Haro Strait; et à partir du Haro Strait et faisant route vers le nord en direction de Boundary Pass ou du Swanson Channel, mais elles ne s'appliquent pas aux navires faisant route vers le sud à partir du Swanson Channel.

Procédures applicables au mouvement

a) Tout participant des STM qui remorque à l'arrière doit utiliser une haussière aussi courte que le permettent la sécurité et les bonnes pratiques de navigation.

b) Tout participant des STM d'une longueur de 100 m ou plus devra faire de son mieux conformément aux usages en matière de sécurité et aux pratiques de l'industrie :

i) il ne devra pas entrer dans le SEP de Turn Point lorsqu'un autre participant des STM de 100 m ou plus s'y trouve déjà, sauf :

1) s'il le suit à une distance minimale de 0,5 mille marin (5 encablures);

2) lors d'un dépassement dans le SEP, avec l'assentiment du centre des SCTM de Victoria, il devra s'assurer qu'il n'y a pas de trafic en sens inverse, en respectant une distance minimale d'approche d'au moins 0,5 mille marin (5 encablures);

3) en sortant de Boundary Pass en cas de rencontre avec un navire entrant en provenance du Haro Strait qui est déjà dans le SEP; n'entrer qu'une fois que le navire sortant a dépassé le cap vecteur du navire entrant qui a amorcé son virage et maintenir une distance d'approche d'au moins 0,5 mille marin (5 encablures);

4) en provenance du Haro Strait et en cas de rencontre avec un navire sortant de Boundary Pass déjà dans le SEP; n'entrer qu'une fois que le navire sortant a franchi une ligne de relèvement entre Turn Point et Arachne Reef et maintenir une distance minimale d'approche d'au moins 0,5 mille marin (5 encablures).

ii) il devra maintenir une distance d'au moins 0,3 mille marin (3 encablures) de Turn Point.

Tous les participants des STM qui s'approchent du SEP de Turn Point doivent faire des arrangements sécuritaires de croisement avec les autres participants des STM à Monarch Head ou à Blunden Islet en direction sud, ainsi qu'au feu de Lime Kiln (LL222/US19695) ou au feu de Kellett Bluff (LL229/US19720) en direction nord. Ces arrangements doivent être faits au plus tard au moment d'atteindre le point d'appel 6 à Gowlland Point (LL253/US19800) en direction sud et environ par le travers de la bouée lumineuse de jonction « A » de Haro Strait (LL255.1/US19775), en direction nord.

17 Une **anomalie magnétique** locale a été observée jusqu'à 4° de variation par rapport à la normale du côté est du Haro Strait, à proximité de **Bellevue Point** *(48°32'N, 123°11'W)*.

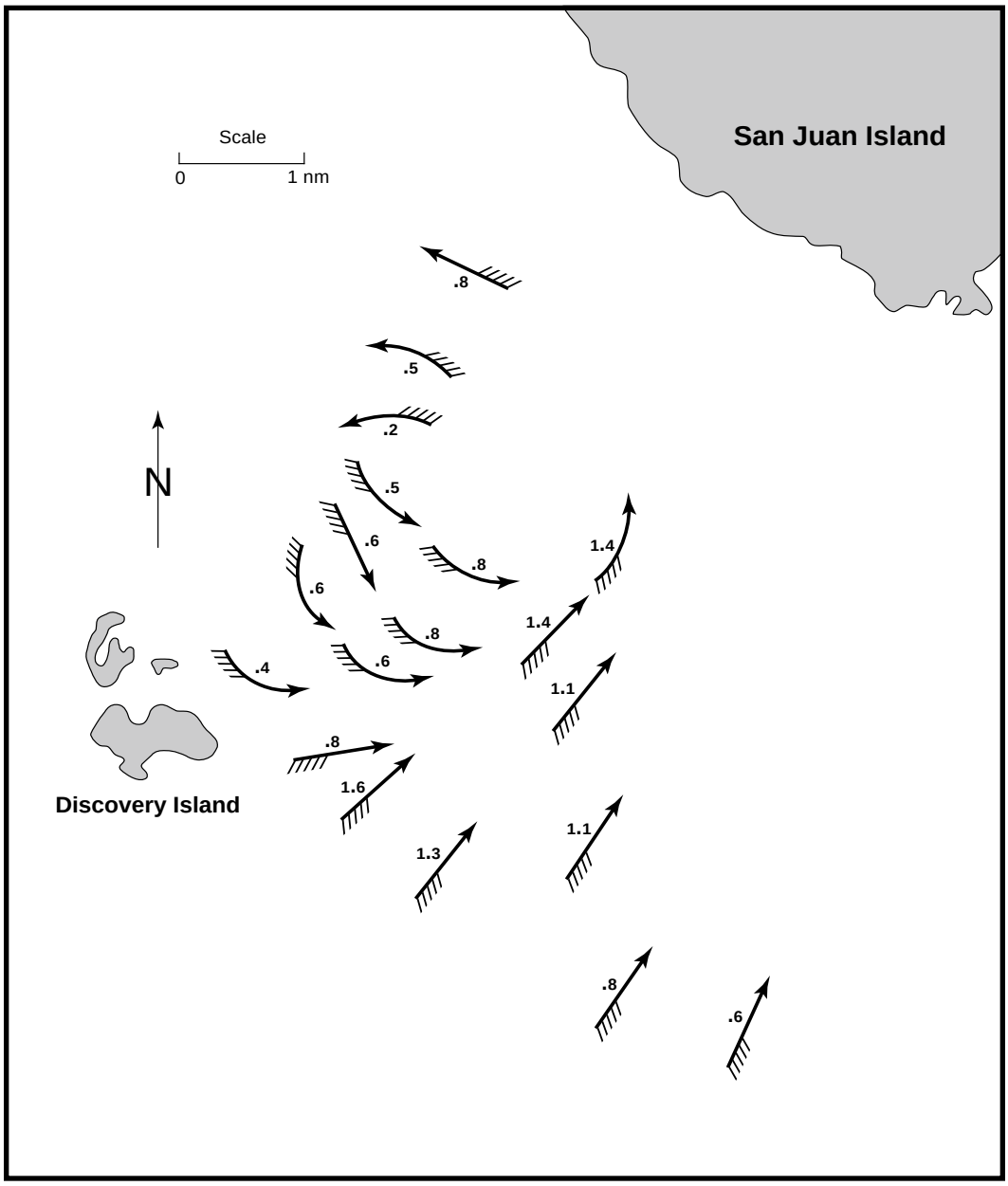
18 Les différences des marées le long du Haro Strait et de Boundary Pass, dont la station de référence est Fulford Harbour (7330), sont indiquées pour Finnerty Cove (7140), Saanichton Bay (7255), Sidney (7260), Swartz Bay (7270), Narvaez Bay (7345) et Bedwell Harbour (7350) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

19 Les stations de courant secondaires de Haro Strait (1230) *(48°35'N, 123°14'W)*, Boundary Pass (1260) *(48°45'N, 123°05'W)* et Sidney Channel (1232) *(48°37'N, 123°20'W)*, dont la station de référence est Race Passage (1200), sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

20 Entre l'entrée sud du Haro Strait et Turn Point, le **courant de marée** traverse le chenal principal du Haro Strait au jusant. Durant le flot, un énorme tourbillon se forme à l'est de Discovery Island; voir la figure 3.1. Le courant de flot principal qui longe la rive sud de Discovery Island porte au NE vers San Juan Island, ce qui crée un fort courant portant au nord le long de San Juan Island et un courant portant au sud dans la partie ouest du Haro Strait au large de Discovery Island.

21 Cette tendance du courant de flot à se limiter à une bande étroite le long de la côte canadienne, de Staines Point (Trial Island) à Sea Bird Point (Discovery Island), crée un tourbillon à l'extrémité sud de Haro Strait et retarde l'inversion du **courant de marée** et le jusant au large de Sidney Island. Il peut s'écouler de 1 h 10 à 2 h 30 par rapport à l'heure prévue avant que le courant ne s'inverse à Race Passage.

FIGURE 3.1 TOURBILLON CRÉÉ PAR LE COURANT DE FLOT DANS LA PARTIE SUD DU HARO STRAIT



Un tourbillon est créé par le courant de flot à l'extrémité sud du Haro Strait. Les vitesses (en nœuds) sont indiquées pour une hauteur de marée de 6 pieds (1,8 m) à Fulford Harbour.

22 Du côté américain du Haro Strait, lorsque les **courants de marée** au large de Kellett Bluff atteignent leur vitesse maximale, le flot porte à peu près au nord et le jusant à environ 170°. La vitesse maximale, généralement plus élevée au jusant, peut atteindre 4 nœuds. Lorsqu'il atteint Turn Point, le courant de flot se divise. Le courant principal se dirige vers Active Pass dans une direction d'environ 340°, tandis que le courant plus faible bifurque vers Boundary Pass. Par conséquent, à Turn Point, la direction du flot est variable, le flot portant parfois vers l'extrémité est de South Pender Island et contournant fréquemment le côté nord de Stuart Island. Au plus fort du flot, le courant remonte au centre de Boundary Pass en direction de Patos Island.

23 À une position où Turn Point relève de 216° et se trouve à 1,3 mille, le jusant commence rapidement et, pendant la première heure, sa direction est d'environ 284°, avant de

passer à 260°. Lors des grandes marées, la vitesse maximale au jusant est de 4 nœuds.

24 D'importantes rides de marée se forment autour de Discovery Island entre Henry Island et Turn Point et sur le **courant de marée** portant au sud autour de Turn Point. Par mauvais temps, d'importantes **rides de marée** se forment sur les petits bancs gisant à mi-chenal à l'est et au NE de Fulford Reef *(48°26'N, 123°14'W)*.

25 Près de l'extrémité est de Boundary Pass, à la station de courant secondaire Boundary Pass *(48°45'N, 123°05'W)*, pendant la première heure du flot, la direction du courant est de 014° et devient 070° à peu près au moment où il atteint sa vitesse maximale. Le jusant commence en portant à 195°, puis porte à 216° au moment où il atteint sa vitesse maximale. La durée de l'étale à la pleine mer et à la basse mer est de 10 à 12 minutes. Au jusant, le courant augmente rapidement, formant des tourbillons, alors que le flot est plus régulier.

26 Entre Saturna Island et Patos Island, **les courants de marée** sont forts et quelque peu erratiques, avec la formation de rides et de tourbillons. La prudence s'impose lorsque l'on navigue dans cette zone. Il n'y a presque pas de rides de marée dans le passage entre Patos Island et les Sucia Islands, et les courants de marée y sont plus réguliers. Ils sont moins forts et plus réguliers que ceux qui s'écoulent entre Saturna Island et Patos Island.

27 Un **câble sous-marin** (fibre optique) traverse les approches sud du Haro Strait. Un **câble sous-marin** traverse le Haro Strait entre un point à 1 mille au nord de Ten Mile Point et un point sur San Juan Island, 1,2 mille au nord de Bellevue Point. Un **câble sous-marin** (fibre optique) est posé à partir de Cordova Bay, puis vers le nord et l'est dans le Haro Strait et Boundary Pass, puis à travers le Strait of Georgia.

28 *Washington State Ferries* exploite un **traversier** qui relie Sidney (C.-B.) et Anacortes (État de Washington), avec un arrêt à Friday Harbour, en traversant l'extrémité nord du Haro Strait. Les itinéraires inscrits sur les cartes sont des indications générales des déplacements des traversiers.

Haro Strait — Approches sud

Cartes 3440, 3461, 3462

29 **Hein Bank** *(48°21'N, 123°03'W)* git dans le Juan de Fuca Strait et aux abords de l'entrée sud du Haro Strait. Sa profondeur minimale est de 4,1 m.

31 La *bouée lumineuse 1 de Hein Bank (US 16362)*, à 1 mille au NNE du banc, est une **bouée de bâbord** équipée d'un **Racon** (— • —).

32 **Middle Bank** *(48°25'N, 123°06'W)* est recouvert d'au moins 19,8 m d'eau. Par gros temps, des rides de marée se forment sur ce banc et à proximité.

33 **Cattle Point** *(48°27'N, 122°58'W)* constitue l'extrémité sud de San Juan Island. **Salmon Bank**, un épi peu profond, s'avance de 1,5 mille au SSW depuis Cattle Point.

34 Le **feu** de *Cattle Point (221)* est placé sur une tour.

35 La *bouée lumineuse à gong 3 de Salmon Bank (US 16365)*, à l'extrémité sud du banc, est une **bouée de bâbord**.

36 **San Juan Island**, du côté est du Haro Strait, est accidentée et partiellement boisée. **Mount Dallas** *(48°31.3'N, 123°07,9'W)*, la plus haute de plusieurs collines, s'élève abruptement de la rive ouest à une altitude de 329 m.

37 **Eagle Point** se trouve à 3 milles à l'WNW de Cattle Point. La rive au NW de Eagle Point est abrupte et rocheuse. **Pile Point** se trouve 2,7 milles à l'WNW de Eagle Point. **Kanaka Bay**, à courte distance à l'est de Pile Point, est une petite anse fréquentée par des bateaux de pêche.

38 Pendant la saison de pêche, de juin à octobre, de nombreux bateaux de pêche mouillent la nuit près du littoral, généralement entre Cattle Point et Pile Point.

Haro Strait — Extrémité sud

Carte 3440

39 *Le feu de Lime Kiln (222) (48°31'N, 123°09'W), sur un promontoire du côté nord de* ***Deadman Bay****, est placé sur une tour octogonale.* Deux bâtiments se trouvent au SE du feu.

40 **Alpha Islet**, l'îlot le plus éloigné du groupe des Chatham Islands, d'une hauteur de 5 m, est dénudé.

41 **Fulford Reef**, 0,8 mille au NW de Alpha Islet, est formé d'un groupe de récifs asséchants. Le plus élevé émerge de 1,5 m.

42 La ***bouée lumineuse*** *« VK » de Fulford Reef (215.5)*, au nord du récif, est une **bouée cardinale nord**.

43 **Beaumont Shoal** *(48°27'N, 123°11'W)*, au centre de la zone de séparation du trafic, est recouvert de 17,1 m d'eau. Plusieurs aiguilles pointent dans la zone de séparation au nord et au sud de Beaumont Shoal. Un haut-fond, recouvert d'au moins 13,4 m d'eau, git 1,1 mille au nord de Beaumont Shoal.

44 La ***bouée lumineuse*** *« DV » du Haro Strait (216.4)*, à courte distance au sud de Beaumont Shoal, est une **bouée cardinale sud**.

Haro Strait — Extrémité nord

Carte 3441

45 **Little D'Arcy Island** *(48°34'N, 123°16'W)*, 1,5 mille au NW des Kelp Reefs, est boisée.

46 Les **Unit Rocks**, 0,5 mille au SE de Little D'Arcy Island, consistent en un groupe de rochers submergés et asséchants, dont le plus haut émerge de 1,8 m. Les Unit Rocks font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

47 **Hughes Passage** sépare D'Arcy Island de Sidney Island au nord et mène vers l'ouest, du chenal de navigation principal de Haro Strait dans Sidney Channel. Sur son côté sud, il est encombré de rochers asséchants et émergés s'étendant sur 0,3 mille au nord depuis D'Arcy Island et Little D'Arcy Island. Les **Sallas Rocks**, 0,5 mille au sud de Sidney Island, encombrent le côté nord de ce passage. Le rocher le plus élevé de ce groupe est haut de 10 m.

48 **Wymond Point**, 0,9 mille à l'ENE de Sallas Rocks, constitue l'extrémité SE de Sidney Island.

49 **Halibut Island**, 1,1 mille au NNW de Hamley Point, est boisée. Des zones de hauts-fonds se trouvent au sud et au SE de l'île.

50 *La **bouée lumineuse** « UT » de Mandarte Island (225.1)*, 0,4 mille au nord de Halibut Island, est une **bouée cardinale est** qui marque des rochers asséchants qui s'étendent au NW de l'île.

51 **Gooch Island** *(48°40'N, 123°17'W)* est boisée. Une tour de guet rouge et blanche bien visible et une maison attenante se trouvent sur la partie NW de l'île. **Rum Island** se trouve près de l'extrémité est de Gooch Island; **Tom Point**en constitue son extrémité est. Rum Island, aussi connue sous le nom d'Isle-de-Lis, fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*, et il n'est permis de camper que dans les zones désignées.

52 Le ***feu** à secteurs de Tom Point (225)*, sur un îlot à l'est de la pointe, est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans la partie supérieure.

53 Le *NCSM Mackenzie* a été coulé en 1995 à courte distance au nord de Gooch Island **pour devenir un récif artificiel** pour les plongeurs. Il s'agissait d'un *destroyer d'escorte de la Marine royale du Canada* mesurant 111 m de long. Il est marqué par des **bouées** qui sont alourdies par la végétation marine et qui peuvent donc présenter un danger. **Les courants, en particulier pendant les forts jusants, peuvent être puissants et dangereux pour les plongeurs et les navires qui les accompagnent.** Pour plus de détails, consulter le site www.artificialreefsocietybc.ca.

54 **Cooper Reef**, 0,5 mille au nord de Tom Point, émerge de 2,1 m. **Arachne Reef**, 1 mille au NW, a trois têtes asséchantes et gît au milieu de l'entrée est de Prevost Passage.

55 Le **feu** de *Arachne Reef (254.3)*, sur le côté nord du récif, est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

56 Un site d'immersion en mer non actif est situé au point de coordonnées *48°41'N, 123°16.6'W*.

57 **Moresby Island** *(48°43'N, 123°19'W)* a une colline proéminente près du milieu de son extrémité sud. **Fairfax Point** constitue l'extrémité sud de Moresby Island. Un rocher dénudé et accore de 4 m de haut se trouve à courte distance au SE.

58 Le **feu** de *Fairfax Point (254.5),* sur un rocher dénudé à courte distance au SE de la pointe est placé une tour blanche.

59 **Kellett Bluff** *(48°35'N, 123°12'W)*, l'extrémité SW de Henry Island, est abrupte, rocheuse et bien visible depuis le nord et le sud. **Mosquito Pass** et **Roche Harbor** séparent **Henry Island** de San Juan Island.

60 Le **feu** de *Kellett Bluff (229)* est placé sur un petit bâtiment blanc et porte une **marque de jour en forme de losange** blanc et noir.

61 **McCracken Point** constitue l'extrémité nord de Henry Island. **Battleship Island**, petite et haute de 9 m, se trouve à 0,2 mille au WNW de McCracken Point. **Danger Shoal**, 0,9 mille au nord de Battleship Island, est recouvert de 1,8 m d'eau et est couvert de varech.

62 La *bouée de jonction lumineuse « A » du Haro Strait (LL255.1/US19775)* est une **bouée de bifurcation bâbord**.

63 **Stuart Island** *(48°40'N, 123°12'W)* est boisée et sa partie centrale est dominée par deux collines. **Turn Point**, l'extrémité NW de Stuart Island, est une falaise abrupte et accore.

64 Le **feu** de *Turn Point (255)* est placé sur une tour blanche. Le feu est masqué de 260°30′ à 357°. Un bâtiment blanc avec un toit rouge se trouve à courte distance au SE.

Boundary Pass — Côté nord

65 **Pelorus Point** *(48°43'N, 123°17'W)* constitue l'extrémité est de Moresby Island et le point d'entrée SW du Swanson Channel. **Tilly Point**, 3,5 milles à l'ENE de Pelorus Point, constitue le point d'entrée SE de Bedwell Harbour et du Swanson Channel. La rive de South Pender Island, entre Tilly Point et **Gowlland Point** (1 mille à l'est), est bordée par des rochers; on ne doit pas s'en approcher à moins de 0,2 mille environ.

66 Le **feu** de *Gowlland Point (253)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

67 L'entrée de **Plumper Sound** se trouve entre **Blunden Islet** et **Taylor Point**, 2 milles au NE.

EAST POINT (2007)

68 Blunden Islet, un îlot rocheux et peu boisé, fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; le camping y est interdit. Des **rides de marée** se forment dans les environs de Blunden Islet.

69 Une tour de télévision bien visible, située à 1,7 mille WNW de Taylor Point, s'élève près du sommet du **Mount Warburton Pike**. La tour fait 497 m de haut et est équipée de feux rouges d'obstacle aérien disposés verticalement.

70 Les **Java Islets**, 0,8 mille à l'est de Taylor Point, sont dénudés et rocheux. Ils font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

71 **Narvaez Bay**, dans laquelle on entre au NE de **Monarch Head**, est exempte de dangers. On recommande d'y **mouiller** par beau temps seulement, car la baie est exposée à l'est. Les vents forts qui soufflent de cette direction forment une grosse mer. Les hautes terres du côté sud de la baie et la plupart des terres situées au fond de la baie font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

72 Les différences de marées pour Narvaez Bay(7345), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

73 **East Point**, l'extrémité est de **Saturna Island**, est modérément accore, mais elle doit être contournée à bonne distance en raison des fortes **rides de marée**, des raz de courant et des tourbillons. Les eaux entourant East Point et englobant Boiling Reef font partie d'une zone protégée par *Parcs Canada*. Un **câble sous-marin** est posé 1,25 mille au sud entre Narvaez Bay et East Point.

73.1 Une zone de restriction pour la protection des épaulards est en vigueur du 1er juin au 30 novembre. Pour de plus amples renseignements, consulter les *Avis aux navigateurs, édition annuelle 1 à 46, section A2, Avis 5*.

74 Le **feu** *à secteurs de l'île Saturna (264)*, sur East Point, est placé sur une tour à claire-voie à une hauteur de 31,1 m. Un **feu** supplémentaire placé à une hauteur de 36,9 m, est visible sur tout l'horizon.

75 **Boiling Reef** s'étend sur 0,4 mille au NE de East Point; un rocher de 2 m de haut se dresse au centre du récif.

Boundary Pass — Côté sud

76 **Prevost Harbor** *(48°41'N, 123°12'W)* offre un bon abri et un bon **mouillage**. On entre dans Prevost Harbor à l'ouest de **Satellite Island**.

77 **Waldron Island** *(48°42'N, 123°02'W)* est escarpée et rocheuse sur son côté est, mais plate avec des plages de sable sur ses côtés nord et ouest. La partie la plus élevée de l'île se trouve près de **Point Disney**, son extrémité sud.

78 **Cowlitz Bay**, du côté SW de Waldron Island, offre un **mouillage** par beau temps. **Mouatt Reef**, dans la partie sud de la baie, se trouve à 0,5 mille au nord de Point Disney.

79 **Skipjack Island**, au nord de Waldron Island, a une altitude de 37 m et est boisée. Il faut éviter le passage entre Skipjack Island et Point Hammond en raison des forts **courants de marée**.

80 Le **feu** de *Skipjack Island (US 19805)*, du côté NW de l'île, porte deux **marques de jour en forme de losange** blanc et noir. Le feu est masqué de 261° à 347°.

Boundary Pass — Extrémité est

Carte 3462

81 **Point Hammond** *(48°43'N, 123°01'W)*, l'extrémité nord de Waldron Island, est une haute falaise de sable jaune. **Bare Island**, 0,5 mille au NNW de Point Hammond, est herbeuse et sans arbres.

82 La ***bouée à cloche lumineuse*** *« DB » (264.5)* de Boundary Pass Shoal, 2,1 milles au NE de Skipjack Island, est une **bouée de danger isolé**.

83 **Patos Island** *(48°47'N, 122°57'W)* est boisée sauf près de **Alden Point**, à son extrémité ouest. **Active Cove**, à l'extrémité SW de l'île, est signalée comme étant un bon **mouillage** pour les petits navires, mais la connaissance des lieux est conseillée. Un raz se produit dans les approches.

84 Le **feu** *à secteurs de Patos Island (265)*, sur Alden Point, est placé sur la tour blanche d'un bâtiment. Des bâtiments blancs aux toits rouges se dressent à proximité.

85 Les **Sucia Islands** se trouvent à 1,4 mille au SE de Patos Island. La majeure partie de la zone est un parc marin de l'État de Washington. Des **bouées d'amarrage** pour les embarcations de plaisance sont mouillées dans Ewing Cove et Echo Bay. Il est possible de mouiller dans Echo Bay, qui a un fond plat de sable et de vase, mais Ewing Cove, qui offre une prise médiocre pour les ancres, n'est pas recommandée. Des récifs s'avancent sur 1,5 mille à l'ouest des Sucia Islands jusqu'à **West Bank**. **Clements Reef**, 0,5 mille au nord des Sucia Islands, est marqué à son extrémité NW par une **bouée de tribord**, et à son extrémité SE par une **bouée de danger**.

86 Les **courants de marée** entre Saturna Island et Patos Island sont forts et quelque peu erratiques, et il y a formation de rides de marée et de tourbillons. Le passage entre Patos Island et les Sucia Islands est presque dépourvu de rides de marée et les courants de marée y sont plus réguliers.

87 **Savage Point** *(48°48'N, 123°04'W)*, l'extrémité nord de **Tumbo Island**, se trouve dans le Strait of Georgia dans les approches de Boundary Pass. **Tumbo Reef** s'étend sur 0,6 mille à l'ENE de Savage Point et est recouvert de 0,9 m d'eau. **Tumbo Point**, l'extrémité est de Tumbo Island, a un fond malsain qui s'étend sur 0,5 mille au NE.

88 **Rosenfeld Rock**, 0,7 mille au NE de Tumbo Point et à environ 1 mille au NNE de East Point, est recouvert de 2,7 m d'eau et est habituellement couvert de varech. Il doit être contourné à bonne distance en raison de la force des rides de marée et des tourbillons.

89 La ***bouée lumineuse*** *« U59 » de Rosenfeld Rock (263)*, à l'est du rocher, est une **bouée de bâbord** équipée d'un Racon (— • — •).

Strait of Georgia — Partie SE

90 En venant du sud, on accède au **Strait of Georgia** par Boundary Pass ou par le Rosario Strait. Le côté ouest de la partie SE du détroit est formé par les côtes est des îles Saturna, Samuel, Mayne, Galiano, Valdes, Gabriola et Vancouver. Boat Passage, Georgeson Passage, Active Pass, Porlier Pass et Gabriola Passage sont les passages entre ces îles qui mènent à l'ouest jusqu'aux chenaux qui séparent les Gulf Islands. Les chenaux Fairway, Rainbow et Horswell, entre Gabriola Island et l'Île de Vancouver, sont les chenaux d'accès au port de Nanaimo.

91 **Avertissement. — Il faut rester à au moins 2 milles de la rive entre Boundary Pass et Active Pass. Elle est bordée par des dangers qui masquent les feux de Georgina Point et d'East Point.**

92 Lorsque l'on pénètre dans le Strait of Georgia par Boundary Pass ou le Rosario Strait, le promontoire de Point Roberts ressemble à une île ou à un élément plat et boisé et constitue un excellent point de repère. Les hautes piles de charbon, les chargeurs de navires et les portiques à conteneurs des terminaux de Westshore et de Deltaport, 4 milles au NW de Point Roberts, constituent également de bons repères.

93 Entre Point Roberts et l'entrée de Burrard Inlet, 20 milles au NNW, la rive est du Strait of Georgia est bordée par les battures et les vasières asséchantes du delta du fleuve Fraser qui s'avancent jusqu'à 5 milles au large. La limite extérieure du port de Vancouver, à l'ouest de ces bancs de sable et de vase, s'étend de la frontière internationale jusqu'à Point Grey, puis vers le nord en traversant l'entrée de Burrard Inlet jusqu'à Point Atkinson.

94 La **frontière internationale** entre le Canada et les États-Unis passe au milieu de Boundary Pass, continue le long de la partie SE du Strait of Georgia, jusqu'à un point situé à l'ouest de Point Roberts, puis traverse Point Roberts et l'entrée de Boundary Bay jusqu'à Semiahmoo Bay et le continent.

95 Le dispositif de séparation du trafic dans le Strait of Georgia commence au nord de Boundary Pass et continue vers le nord le long du côté est du détroit jusqu'à Burrard Inlet. Tous les navires doivent respecter ce dispositif de séparation du trafic.

96 Dans les eaux canadiennes et les zones de pêche, à condition que cela n'entrave pas le passage d'un navire suivant une voie de circulation, un navire en train de pêcher peut déroger à certaines dispositions de la *Règle 10 du Règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972* et pêcher dans n'importe quelle direction dans une voie de circulation. Un navire en train d'effectuer des opérations spéciales comme le mouillage de bouées ou des levés hydrographiques, à condition'qu'il n'empêche pas les navires utilisant la route de

naviguer en toute sécurité, peut également déroger à certaines dispositions de la *Règle 10*.

97 Le dispositif de séparation du trafic commençant à l'est des Sucia Islands et continuant au SE dans le **Rosario Strait** est une composante du *Service du trafic maritime du Puget Sound* auquel se conformer obligatoirement. Des renseignements détaillés figurent dans le *United States Coast Pilot 7*.

98 Un *système commun de trafic maritime (CVTS)* entre le Canada et les États-Unis a été établi dans la partie du Strait of Georgia qui est traversée par la frontière internationale. La partie SE du Strait of Georgia, à l'exception des approches de Howe Sound, de Burrard Inlet, du port de Vancouver et du fleuve Fraser, se trouve dans le secteur un de la *zone de trafic de Vancouver*. Elle est administrée par le *centre de trafic de Victoria* et la fréquence assignée est le canal 11 (156,55 MHz). Les détails sont fournis dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*. Voir le tableau 3.2 pour un sommaire des **points d'appel** dans cette zone.

99 Le **point d'appel 8 Patos Island** est une ligne joignant le *feu à secteur de Patos Island (265)* à la *bouée lumineuse à gong « A » (US 19910) d'Alden Bank*. Il est administré par les *centres de trafic de Victoria* et de *Seattle*.

100 Le **point d'appel 11 Active Pass**, à l' extrémité est d'Active Pass, se trouve à 3 milles au NE du **feu** d'*Active Pass (275)*.

Tableau 3.2 Points d'appel — SE du Strait of Georgia

Numéro	Nom	Description
8	PatosIsland	Ligne joignant les positions *48°47'24"N, 122°58'13"W* et *48°50'24"N, 122°52'32"W*
11	ActivePass	Arc dont le centre est situé à la position *48°52'24.5"N, 123°17'24.5"W*, rayon de 3 milles marins
12	Sand Heads	Ligne orientée 000°–180° (Vrai) passant par la position *49°06'23"N, 123°18'04"W*.
14	East PorlierPass	Arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs « LL » de Virago Rock*(289.3),49°00'46.5"N, 123°35'29.5"W*, rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 180° – 265° (Vrai)
15A	Iona	Ligne joignant les positions *49°12'18"N, 123°15'50"W* et *49°12'18"N, 123°25'53"W*

101 Le **point d'appel 12 Sand Heads** marque le passage du secteur un au secteur deux et est une ligne orientée 000°-180° passant par le **feu** de *Sand Heads (311)*.

102 Le **point d'appel 14 East Porlier Pass** est centré sur le **feu** *à secteurs de Virago Rock (289.3).* Il faut appeler avant l'entrée ou après la sortie du Porlier Pass.

103 Le **point d'appel 15A Iona** marque le passage du secteur un *(centre de trafic de Victoria)* au secteur trois *(centre de trafic de Victoria)*. Il s'agit de la ligne franc sud du *feu du brise-lames Iona* croisant la ligne formée avec le point *15B (Cape Roger Curtis)*.

104 Les **traversiers**, selon des horaires réguliers et fréquents, traversent le dispositif de séparation du trafic dans le Strait of Georgia entre Tsawwassen *(49°00'N, 123°08'W)* et Active Pass *(48°53'N, 123°18'W)*, Tsawwassen et Nanaimo (Duke Point) *(49°10'N, 123°54'W)* et entre le fleuve Fraser et Active Pass et Nanaimo. Une autre route de traversiers traverse la partie SE du Strait of Georgia entre Horseshoe Bay *(49°23'N, 123°16'W)* et Departure Bay *(49°12'N, 123°58'W)*. Les itinéraires inscrits sur les cartes sont des indications générales des déplacements des traversiers.

105 Il peut y avoir de grandes concentrations de navires de pêche n'importe où dans le Strait of Georgia entre le 1er juillet et le 1er novembre environ, et de façon sporadique tout au long de l'année.

106 Des zones **malsaines** (sites d'élimination), activées en vertu d'un permis délivré par la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, sont situées aux positions suivantes : *49°17'N, 123°36'W; 49°21'N, 123°29'W; 49°06'N, 123°20'W* and *49°15'N, 123°55'W*. Une zone de déversement d'explosifs abandonnée est située à la position *49°22'N, 123°57'W*.

107 Un **câble sous-marin** (fibre optique) traverse le Strait of Georgia à partir de Point Roberts par Boundary Pass. Des **câbles sous-marins** traversent la partie SE du Strait of Georgia, de Point Roberts à Mayne Island, à 1 mille environ au SE de Active Pass. Une **zone de câbles** traverse le Strait of Georgia, sa limite sud étant une ligne reliant Salamanca Point, sur Galiano Island, et un point situé à 0,7 mille au nord du *feu de Point Roberts*, et sa limite nord une ligne reliant un point sur Galiano Island, 4 milles à l'WNW de Salamanca Point, et un point sur Roberts Bank, 5,9 milles au NW de Point Roberts. Un **câble sous-marin** est posé d'un point situé à 5 milles au SE de Dionisio Point sur Galiano Island jusqu'au bras central du fleuve Fraser. Un **câble sous-marin** est posé de l'entrée de Burrard Inlet, dans une direction WSW, jusqu'au centre du Strait of Georgia, puis continue dans une direction WNW. Un **câble sous-marin** est posé d'un point situé à courte distance à l'ouest de Jericho Beach, passe par Spanish Bank, puis traverse le Strait of Georgia jusqu'à Qualicum Beach. Un **câble sous-marin** traverse le Strait of Georgia depuis Bowen Island aux environs de Cape Roger Curtis *(49°20'36"N, 123°25'43"W)* jusqu'à French Creek *(49°20'39"N, 124°21'10"W)* sur l'Île de Vancouver. Plusieurs **câbles abandonnés** traversent le Strait of Georgia depuis Burrard Inlet jusqu'au Nanaimo Harbour.

108 Les prédictions des marées dans la partie SE du Strait of Georgia sont données pour Point Atkinson (7795).

Les différences des marées, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées pour Tumbo Channel (7510), la côte nord de Samuel Island (7515), Georgina Point (7525), Whaler Bay (7532), Dionisio Point (7535), Valdes Island (7542), Silva Bay (7550), Nanaimo (7917), Nanoose Bay (7930), Winchelsea Islands (7935), Northwest Bay (7938), Blaine (7570), White Rock (7577), Crescent Beach (7579), Tsawwassen (7590), Sand Heads (7594) et Roberts Creek (7824). Ces prédictions et différences de marée sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

109 L'*Atlas des courants - Juan de Fuca Strait à Strait of Georgia* est disponible auprès des distributeurs de cartes autorisés du Service hydrographique du Canada. Une liste des distributeurs autorisés se trouve dans le catalogue de cartes du Service hydrographique du Canada ou à l'adresse www.cartes.gc.ca.

110 Les courants de surface dans le Strait of Georgia sont produits par l'effet combiné des marées, des vents et de l'écoulement du fleuve Fraser. Dans la partie principale du détroit, chacun des facteurs est capable de générer séparément des courants de surface d'une force comparable. Cependant, dans les passages qui permettent d'entrer dans le détroit, c'est la charge hydraulique, ou la différence de hauteur de marée entre les deux extrémités du passage, qui détermine la vitesse et la direction des courants. Les autres effets ne deviendront importants qu'à l'approche de l'étale. Près du rivage et dans les passages restreints, la topographie du fond et la forme du rivage influenceront également fortement le mouvement des eaux de surface. Les remontées d'eau et les contre-courants sont deux des caractéristiques les plus courantes des influences topographiques.

111 Dans le chenal principal du Strait of Georgia, les courants de marée portent au NW durant le flot et au SE durant le jusant. La rotation de la Terre a pour effet de faire dévier ces courants légèrement sur la droite de la direction de leur mouvement (effet de Coriolis), ce qui fait que le flot est un peu plus fort et dure plus longtemps du côté est que du côté ouest du détroit. Le jusant, par contre, est un peu plus fort et dure plus longtemps du côté ouest pour la même raison. Les courants de marée atteignent leur vitesse maximum de plus de 2 nœuds dans le sud du détroit, au sud d'une ligne entre Point Roberts et Active Pass.

112 En raison de la nature de la marée dans le Strait of Georgia, le flot et le jusant maximums pour une marée donnée se produisent à peu près entre la pleine mer et la basse mer. L'étale de la pleine mer et celle de la basse mer se produisent localement moins d'une heure avant la pleine mer et la basse mer, respectivement. Comme les heures de la marée sur l'ensemble du détroit ne diffèrent que de 18 minutes au plus de celles de Point Atkinson, les prévisions de marée à cette station servent de référence pour déterminer les marées et les courants de marée ailleurs dans le détroit. Ce n'est pas le cas, toutefois, pour les principaux passages, comme Porlier Pass, Active Pass, Gabriola Passage et First Narrows, dans lesquels les courants de marée ne sont pas liés à ceux du détroit. Les prédictions des courants pour ces passages sont publiées sous des en-têtes distincts dans les *Tables des marées et des courants du Canada*. De plus, la structure en jet des courants qui traversent ces passages va modifier les mouvements de surface sur environ 1 mille dans le détroit.

113 L'écoulement d'eau douce du fleuve Fraser est un facteur important qui influe sur les courants de surface dans la partie centrale du Strait of Georgia. C'est particulièrement le cas de mai à septembre, lorsque l'écoulement du fleuve dans le détroit au large de Sand Heads dépasse habituellement 2 800 m^3 par seconde. Pendant la période durant laquelle l'écoulement est maximal, à la fin du mois de juin, une grande partie de la superficie de cette zone est recouverte d'une couche de 1 à 9 m d'eau saumâtre et limoneuse. Sous l'influence du vent et de la charge hydraulique entre l'embouchure du fleuve et le détroit, cette couche supérieure d'eau relativement légère peut se déplacer d'une manière qui diffère considérablement des courants de marée dans les eaux océaniques plus salées en dessous d'elle.

114 Pendant les périodes de vents légers, on a observé qu'au jusant, le panache de surface de l'eau douce s'écoulant du bras principal près de Steveston conserve sa direction SW en direction d'Active Pass, malgré le fait que les courants de marée portent au SE. Si le flot qui s'ensuit est faible, cette partie du panache peut alors atteindre les environs des Gulf Islands en un cycle de marée (12 heures et demie) après avoir dérivé à travers le détroit à des vitesses typiques de 1 à 2 nœuds. Si le flot n'est pas faible, par vents légers, le panache se déplacera vers le nord. D'autre part, les eaux d'écoulement du fleuve Fraser qui entrent dans le détroit durant le flot commencent immédiatement à s'incurver vers le nord. Elles peuvent ensuite atteindre Burrard Inlet ou continuer à dériver vers le nord en direction de Sechelt Peninsula. Les vitesses de dérive typiques de la couche de surface à ce moment-là se situent entre 1 et 2 nœuds, ce qui est comparable aux courants de marée dans cette région.

115 Au cours de l'été, la vitesse de l'eau du fleuve s'écoulant dans le détroit peut atteindre plus de 4 nœuds un peu avant l'heure de la basse mer inférieure, mais cette vitesse est réduite à environ 1 nœud un peu avant l'heure de la pleine mer supérieure. La vitesse est ralentie jusqu'à environ 1 nœud à quelques milles de Sand Heads. En hiver, lorsque l'écoulement est faible, moins de 570 m^3 par seconde, les courants de flot inversent l'écoulement du fleuve de sorte que les courants qui en résultent remontent jusqu'à l'intérieur des terres jusqu'à New Westminster.

116 Au large du delta du fleuve Fraser, au nord de la jetée de Steveston, les courants de surface sont souvent persistants

vers le sud. Ce courant littoral est habituellement confiné à quelque 2 à 3 milles à l'ouest du rivage et sa vitesse peut atteindre 1 nœud ou plus. Il s'agit très probablement d'un élément découlant des conditions océanographiques qui prévalent en été et à l'automne, et qui est moins fréquent en hiver et au début du printemps.

117 À la marée montante et à proximité de Roberts Bank ou de Sturgeon Bank, l'écoulement de l'eau sur ces bancs crée un courant dans leur direction.

118 À condition que leur vitesse dépasse 15 nœuds, l'effet des vents devient également important en déplaçant la couche d'eau saumâtre moins salée en surface au-dessus de l'eau plus salée qui se trouve en dessous. Sous l'influence de tels vents, la couche supérieure glissera dans la direction du vent comme une plaque d'« eau glissante » lubrifiée. Par exemple, une couche type de 5 m d'épaisseur dérivera à environ 1 nœud dans des conditions de vents de 15 nœuds. Lorsque la vitesse du vent dépasse 25 nœuds et qu'une couche en surface assez étendue d'eau moins salée est produite par l'écoulement du fleuve Fraser, les courants de surface seront principalement influencés par le vent, tandis que les marées n'auront qu'une influence secondaire.

119 Il existe des mouvements de dérive mal compris dans le Strait of Georgia, appelés courants résiduels, qui, sous l'action combinée du vent, des marées et de l'écoulement du fleuve Fraser, peuvent faire en sorte que le mouvement des courants diffère considérablement de ce qui est attendu. Comme ces courants sont imprévisibles, les navigateurs ne doivent pas s'attendre à ce que les courants de surface se comportent de manière tout à fait régulière, même lorsque toutes les influences observables ont été prises en compte.

120 Les renseignements météorologiques pour l'*aéroport de Nanaimo* et l'*aéroport international de Vancouver* figurent dans les annexes.

121 **Avertissement. — Une mer forte et confuse est formée par les vents soufflant à contre-courant du courant de flot au large des entrées de Boundary Pass, Active Pass et Porlier Pass, ainsi que par les vents soufflant contre le courant de marée de jusant au large du fleuve Fraser et dans les abords de Vancouver Harbour et de Howe Sound.**

122 Pendant les mois d'été, les effets de la crue du fleuve Fraser et des forts vents du NW qui soufflent presque tous les après-midi créent des conditions difficiles pour les petites embarcations le long de la partie ouest du Strait of Georgia. Les traversées vers la terre ferme ou les voyages le long des côtes est des Gulf Islands doivent être effectués tôt le matin, mais le moment le plus préférable est la fin de l'après-midi ou le début de la soirée, lorsque les vents s'apaisent.

123 En hiver, l'air arctique provenant de l'intérieur s'engouffre dans Howe Sound, entraînant la formation de coups de vent de terre appelés vents de Squamish. Ces vents se propagent en jet au-dessus du Strait of Georgia. En raison de la position abritée du phare de Point Atkinson, ses rapports ne mentionnent pas les vents de Squamish.

Boundary Bay — Semiahmoo Bay

Carte 3463

124 **Boundary Bay** est une échancrure entre les falaises blanches formant l'extrémité est de Point Roberts *(48°59'N, 123°03'W)* et **Kwomais Point**, 6,5 milles au NE. La majeure partie de la baie est remplie de battures.

125 La **frontière internationale** entre le Canada et les États-Unis traverse Boundary Bay. Elle est marquée par plusieurs feux. Consulter le *United States Coast Pilot 7* pour obtenir des renseignements sur les eaux américaines.

126 La pêche de nuit au filet dérivant intensive dans la zone de Point Roberts à Blaine rend la navigation de nuit difficile.

127 La ***bouée à cloche lumineuse*** *« 4 » (300) de Point Roberts*, à l'extrémité d'une bordure rocheuse s'étendant au SE à partir de l'extrémité SE de Point Roberts, est une **bouée de tribord**.

128 Les **feux** *de frontière internationale « C », « D », « E », « F », « G » et « H » (303, 304, 304.3, 304.5, 305, 305.5)* marquent la frontière.

129 Des chenaux étroits et peu profonds traversent les battures de **Mud Bay**, dans la partie NE de Boundary Bay, au travers desquelles se déversent les **Nicomekl River** et **Serpentine River**. Ces canaux convergent à **Blackie Spit** *(non référencé sur la carte)*.

130 Le **feu** de *Crescent Beach (299.5)*, à l'embouchure de la Nicomekl River, est placé sur un duc d'Albe et porte une **marque de jour de tribord**.

131 Le **feu** de *Crescent Channel (299.6)*, 0,4 mille au SW de Blackie Spit, est placé sur un duc d'Albe et porte une **marque de jour de tribord**.

132 Le chenal menant à Crescent Beach et à la Nicomekl River est marqué par des **marques de jour de bâbord** et de **tribord** placées sur des **ducs d'Albe** et par les feux susmentionnés.

132.1 Les navigateurs sont priés de noter que les profondeurs indiquées dans les parages de Boundary Bay sont susceptibles de changer en raison de l'**ensablement**.

133 La limite de vitesse affichée dans la Nicomekl River est de 4 nœuds.

134 **Crescent Beach**, sur Blackie Spit, est un quartier résidentiel habité à l'année qui compte plusieurs restaurants et boutiques. Le **quai public** de Blackie Spit, est long de 58 m, et un appontement de 12 m y est rattaché sur son côté NE. La *Crescent Beach*

Marina (604-538-9666) offre un service complet consistant en des poss'bilités d'amarrage temporaire et d'effectuer d's réparations, un quai de ravitaillement en carburant et un magasin d'articles de marine. Une **conduite sous-marine** est posée en travers de la Nicomekl River, non loin à l'est de la marina.

135 Le **pont ferroviaire de Burlington Northern Santa Fe (Burlington Northern Santa Fe [BNSF] Railway Bridge)** (604-538-3233) a une travée tournante qui porte un feu qui est rouge lorsque la travée est fermée et vert lorsqu'elle est ouverte. La travée tournante laisse une hauteur libre de 2,7 m lorsqu'elle est fermée et le chevalet laisse une hauteur libre de 3,7 m. Un gabarit de hauteur se trouve à l'extrémité NW du pont.

136 Un pontier est disponible de 6 h 30 à 22 h 30, sept jours par semaine. Le signal pour demander l'ouverture du pont consiste en trois coups de sirène. Il est également possible de téléphoner avant 15 h 30 à la *marina de Crescent Beach*, au 604-538-9666, au moins une heure avant l'heure d'arrivée.

137 Les différences des marées pour Crescent Beach (7579), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

138 **White Rock** est une collectivité côtière située sur la rive nord de **Semiahmoo Bay.** On y trouve des commerces, des restaurants, des écoles et des installations récréatives. White Rock est un point d'entrée canadien pour le dédouanement utilisé par les embarcations de plaisance (téléphone : 1-888-226-7277).

139 Le **feu** du *brise-lames de White Rock (299.7)*, à courte distance à l'ouest du **brise-lames**, est placé sur un **duc d'Albe**.

140 L'**appontement** de la *Ville de White Rock* se trouve à l'extrémité d'une longue jetée s'avançant vers le sud au travers de l'estran asséchant. La jetée est longue de 470 m et large de 5 m. Les quais situés à l'extrémité de la jetée sont protégés par un **brise-lames** en pierre.

137 Les différences des marées pour White Rock (7577), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

De Point Roberts à Point Grey

142 La côte au nord de Point Roberts jusqu'à **English Bluff**, 3 milles au nord, est constituée de falaises peu élevées. Au nord de Tsawwassen, le rivage se confond avec le delta marécageux du fleuve Fraser. Il est bas, sans relief et à peine discernable d'un navire naviguant dans le détroit. Les Roberts Bank et Sturgeon Bank bordent cette partie de la côte. Ces bancs, asséchants par plaques, sont accores et s'avancent jusqu'à 5 milles au large.

143 Le côté est du Strait of Georgia, entre la frontière internationale et Point Grey, est défini dans la *Loi maritime du Canada* comme faisant partie du port de Vancouver.

Carte 3492

144 **Point Roberts** *(48°59'N, 123°03'W)* est l'extrémité d'un promontoire remarquable qui s'avance au sud à partir du delta du fleuve Fraser. À l'extrémité SE du promontoire s'élèvent des falaises blanches surmontées d'arbres à partir desquels le terrain s'abaisse graduellement jusqu'à l'extrémité SW du promontoire qui se termine par une pointe de galets basse. De loin, en particulier du sud, Point Roberts semble être une île. Une bordure rocheuse, asséchante par endroits, s'étend sur 1 mille vers le SE à partir de l'extrémité SE du promontoire *(Carte 3463)*.

145 Le *feu de Point Roberts (301)*, à l'extrémité sud de la pointe, est placé sur une tour à claire-voie portant une **marque de jour rouge et blanche en forme de losange**.

146 L'entrée dans le *Point Roberts Marina Resort* (360-945-2255), à **South Beach**, 1 mille à l'est du *feu de Point Roberts*, qui est protégé par un **brise-lam's** détaché en pierre se fait par l'ouest. Le côté NW du chenal d'accès est marqué par des **ducs d'Albe**. Le duc d'Albe extérieur et les deux extrémités du brise-lames sont marqués par des feux privés. La **marina** offre un service complet consistant en des possibilités d'amarrag' temporaire et d'effectuer des réparations, un quai de ravitaill'ment en carburant et un magasin d'articles de marine. Un agent des douanes des États-Unis est basé à la marina.

147 **Boundary Bluff** *(49°00'N, 123°05'W)* est traversée par la frontière canado-américaine. Un monument en granit, haut de 7,6 m, se dresse au sommet de la falaise. Plusieurs feux marquent également la frontière.

148 **Tsawwassen** *(49°00'N, 123°08'W)*, dans la partie nord d'English Bluff, est le site d'un important terminal de traversiers bien visible. Une chaussée s'avance sur 1,6 mille en direction SW à partir du nord d'English Bluff. Le **terminal de Tsawwassen**, exploité par *British Columbia Ferry Services Inc.*, se trouve à l'extrémité de cette chaussée. Un service régulier et fréquent de transport de passagers et de véhicules est assuré à destination et en provenance de Swartz Bay et Nanaimo (Duke Point), sur l'Île de Vancouver, et de ports des Gulf Islands. Des feux privés et des réflecteurs radar sont placés sur les postes d'accostage des traversiers. Un **brise-lames**, d'une longueur d'environ 0,2 mille, se trouve à courte distance au sud du terminal de Tsawwassen.

149 Le **feu** *du brise-lames du terminal de Tsawwassen (307.1)* est placé sur une tour cylindrique

TERMINAL DE TSAWWASSEN (BC FERRIES) (2007)

blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure, érigée à l'extrémité ouest **brise-lames** sud.

150 Les différences des marées pour Tsawwassen (7590), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

151 Pendant les faibles marées de flot et de jusant, la vitesse et la direction des **courants de marée** au large de l'approche des *Westshore Terminals* et de *Deltaport* peuvent être différentes de celles indiquées sur la carte.

152 Une zone d'accès restreint a été établie qui comprend le bassin d'évitage adjacent au terminal à conteneurs et les approches du quai de chargement de charbon. Il est interdit en tout temps de mettre à l'eau des casiers à crabes avec flotteur à l'intérieur de la zone d'accès restreint.

153 Les **feux** *d'alignement de l'entrée du Roberts Bank (307.91, 307.92)*, orientés à 032°, sont placés entre la côte et les *Westshore Terminals* du côté SE de *Deltaport*.

154 Les *Westshore Terminals (49°01'N, 123°10'W)* et *Deltaport*, au NW du terminal de traversiers, peuvent être identifiés par de hautes piles de charbon bien visibles, des chargeurs de navires et des portiques à conteneurs portant des feux d'obstacle aérien. Les *Westshore Terminals* sont utilisés par les vraquiers qui chargent du charbon destiné à l'exportation et ils disposent de deux postes d'amarrage en eau profonde. *Deltaport* est un terminal à conteneurs pouvant accueillir trois navires post-Panamax. La *Mission to Seafarers* (aide aux marins) peut être contactée au 604-940-2740.

155 Les *Westshore Terminals* et *Deltaport* se trouvent à l'intérieur des limites du port de Vancouver et relèvent de l'*Administration portuaire Vancouver Fraser* et du capitaine du port (604-665-9086). Des remorqueurs sont disponibles pour l'accostage. Les règlements du port de Vancouver s'appliquent.

156 Les détails des **postes d'amarrage** aux *Westshore Terminals* et à *Deltaport* sont présentés dans le tableau 3.3.

157 Une rampe de chargement de chalands et un **quai** se trouvent à l'extrémité NE de *Deltaport*.

158 Le mouillage désigné R *(49°00'46"N, 123°12'14"W)* est profond d'environ 70 m. En raison de la profondeur et des conditions météorologiques dans ce secteur, le pilote doit rester à bord en tout temps pendant que le navire est à l'ancre.

159 Des hauts-fonds le long des postes d'amarrage 2 et 3 de *Deltaport*, à une profondeur de 15,8 m (2010), doivent faire l'objet d'un dragage. Le bassin dragué des *Westshore Terminals* et de *Deltaport* est marqué par les **bouées lumineuses de tribord** *« T2, T4, T6* et *T8 » (307.2, 307.3, 307.4* et *307.5),* ***la bouée d'avertissement lumineuse*** *« TB » (307.7)* et la **bouée lumineuse de bâbord** *« T1 » (307.9)*.

160 Le **Roberts Bank** s'étend au nord des *Westshore Terminals* jusqu'au chenal principal du fleuve Fraser.

161 **Avertissement. — L'eau afflue sur les bancs Roberts et Sturgeon pendant la marée montante. Si l'on navigue le long des bancs ou à proximité de ceux-ci à marée montante, il faut faire attention de ne pas s'y laisser entraîner par le flot. Un vent du NW opposé à la marée montante, ou un vent du SW soufflant contre la crue, provoquent une mer courte et forte. Dans ces conditions, de nombreux petits navires ont été submergés.**

162 La ***bouée lumineuse*** *« T14 » de Canoe Pass (308)*, à l'entrée du passage, est une **bouée de tribord** équipée d'un **Racon** (— • —).

163 Un chenal peu profond marqué par des bouées privées et des **ducs d'Albe** mène de la bouée ci-dessus jusqu'à Canoe Passage à travers le Roberts Bank. **Ce chenal est sujet à l'ensablement et aux changements; il faut donc faire preuve de prudence**.

164 Deux **d'cs d'Albe** à environ 0,6 mille l'un de l'autre, non loin à l'est de la *bouée lumineuse de Canoe Pass*,

Tableau 3.3 Principales installations portuaires — Roberts Bank

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Westshore Terminals Poste d'amarrage 1	295	23,6	8,0	Chargement de charbon et de coke. Bouées d'amarrage aux extrémités est et ouest. Un chargeur de navires sur rails Krupp d'une capacité de 7 000 tonnes par heure (t/h). Navires jusqu'à 260 000 tpl. Avec flèche horizontale – Position minimale d'ouverture : 10,4 m Position maximale d'ouverture : 38,5 m. La course longitudinale le long du quai est de 244,9 m. La hauteur libre sous la flèche à 15°, au-dessus du niveau de la PMSGM, est de 19,0 m.
Westshore Terminals Poste d'amarrage 2	184	19,4	6,7	Chargement de charbon et de coke. Poste d'amarrage de type ducs d'Albe. La distance entre les ducs d'Albe est de 184 m. Bouées d'amarrage aux extrémités NW et SW. Chargeurs de navires Swan Wooster à double quadrant. Taux de chargement combiné de 7 000 t/h. Navires jusqu'à 150 000 tpl. La hauteur libre sous la flèche à 18°, au-dessus du niveau de la PMSGM, est de 19,0 m. Le dégagement vertical du fond du convoyeur au-dessus du niveau de la PMSGM est de 19 m avec la flèche relevée à 18°. Portée maximale de la flèche depuis le poste d'amarrage : 34,9 m, avec la flèche relevée à 18°.
Terminal à conteneurs de Deltaport Poste d'amarrage 1	335	15,8	8,9	Ponts portiques ZPMC 1 à 4 – Capacité des barres de flèche : 50 tonnes anglaises (LT). Capacité des crochets : 60 LT avec une portée de 53,3 m (175 pi). Accueil de super post-Panamax de 18 m de large.
Terminal à conteneurs de Deltaport Poste d'amarrage 2	335	15,8	8,9	Ponts portiques ZPMC 5 et 6 – Capacité des barres de flèche : 50 LT. Capacité des crochets : 60 LT avec une portée de 60,5 m (198,5 pi). Accueil de super post-Panamax de 20 m de large. Pont portique ZPMC 7 – Capacité de la barre de flèche : 50 LT. Capacité du crochet : 60 LT avec une portée de 60,371 m (198 pi). Accueil de super post-Panamax de 22 m de large.
Terminal à conteneurs de Deltaport Poste d'amarrage 3	465	15,8	8,9	Trois ponts portiques quadruples de 80 LT – Peuvent hisser deux conteneurs de 40 pieds ou quatre conteneurs de 20 pieds jusqu'à une capacité maximale de 80 tonnes.

ROBERTS BANK (TERMINAUX WESTSHORE, DELTAPORT) (2007)

délimitent une zone de câbles et sont équipés de feux et de réflecteurs radar privés.

165 La ***bouée d'avertissement lumineuse*** *« TA » du Roberts Bank (309.5)*, 3,6 milles à l'WSW du *feu de Sand Heads*, est équipée d'un **Racon** (— — —).

165.1 Une ***bouée lumineuse*** *SADO* est mouillée à 6,9 milles à l'ouest de la *bouée d'avertissement lumineuse « TA » du Roberts Bank*. Une ***bouée lumineuse*** *SADO* privée est située à environ 0,2 mille au SE de la *bouée lumineuse de tribord T2*.

Carte 3463

166 Un **câble sous-marin** (fibre optique) est posé depuis Iona Island en direction SW jusqu'à 2,4 milles à l'ouest de la *bouée « T14 »*. Il s'agit de l'*installation du réseau expérimental sous-marin de Victoria (Victoria Experimental Network Under the Sea [VENUS]) dans le Strait of Georgia*. Divers instruments océanographiques sont déployés entre le nœud en eaux profondes (300 m) *(49°02'25"N, 123°25'32"W)* et le nœud en eaux peu profondes (170 m) *(49°02'33"N, 123°19'04"W)*. Toute activité sur le fond marin doit se faire loin de cette installation.

167 Le **feu** *du Roberts Bank (309)*, à courte distance à l'est de l'entrée du chenal principal du fleuve Fraser, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure et un bâtiment en béton sur **pieux**. Il est équipé d'un **Racon** (— •).

168 **Sand Heads** *(49°06'N, 123°18'W)* est le point d'entrée principal du fleuve Fraser. Le **Sturgeon Bank** borde le fleuve Fraser, à partir de Sand Heads, et s'étend sur 9 milles au nord jusqu'à l'extrémité NW de la jetée du bras nord (North Arm Jetty).

169 Le **feu** de *Sand Heads (311)*, près de l'extrémité de la jetée de Steveston (Steveston Jetty), est placé sur une tour blanche.

170 La ***bouée lumineuse*** *« S0 » du fleuve Fraser (312)*, à environ 0,7 mille au SW du feu de Sand Heads, est une **bouée de tribord**.

171 La ***bouée à cloche lumineuse*** *« S1 » de Sand Heads (310)*, à environ 0,3 mille à l'WSW du feu, est une **bouée de bâbord**.

172 La ***bouée lumineuse*** *« T10 » du Sturgeon Bank (380.5)*, 4,5 milles au nord du *feu de Sand Heads*, est une **bouée de tribord**.

173 Les différences des marées pour Sand Heads (7594), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

174 Pour entendre sans frais les conditions météorologiques maritimes dans le Strait of Georgia, appelez *Environnement Canada* au 1-604-664-9010.

175 Le **brise-lames Iona** *(49°12'N, 123°16'O)* s'étend en direction WSW à travers le Sturgeon Bank depuis Iona Island.

176 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) s'avance sur 1,6 mille à l'ouest du brise-lames.

177 Un feu privé équipé d'un réflecteur radar est placé 0,1 mille à l'ouest du brise-lames.

178 Un dôme radar en forme de balle de golf, sur lequel sont placés des feux rouges fixes, est bien visible à l'*Aéroport international de Vancouver (49°11'57"N, 123°11'09"W)*. La tour de contrôle de l'aéroport est également bien visible. Des feux d'obstacle aérien sont placés sur des **ducs d'Albe** du côté ouest de Sea Island et sur des tours à l'aéroport.

Fleuve Fraser, Pitt River et Pitt Lake Harrison River et Harrison Lake

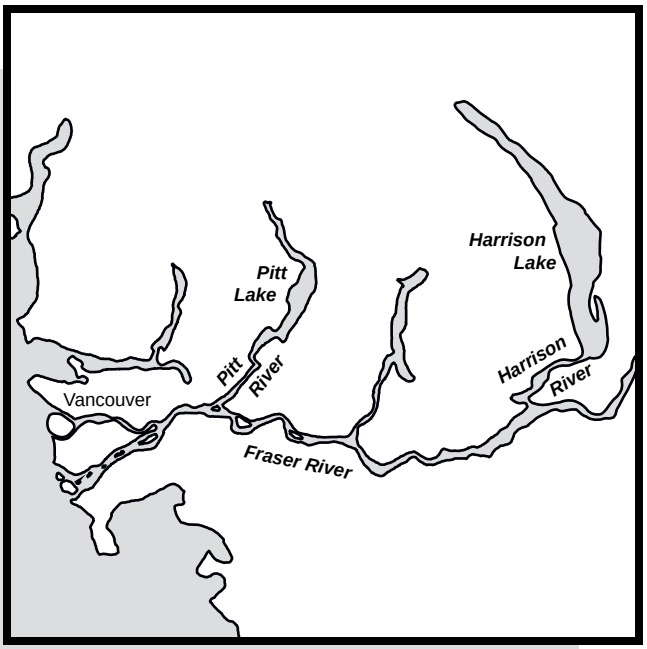
Généralités

Cartes 3463, 3490, 3491, 3492, 3488, 3489, 3062, 3061

1 Le **fleuve Fraser** prend sa source près du *parc national Jasper*, en Alberta, située à 1 370 km au NE sur le versant ouest des Montagnes Rocheuses. Il se jette dans l'océan Pacifique au Strait of Georgia. Le grand delta plat du fleuve Fraser est bordé par le **Roberts Bank** et le **Sturgeon Bank** qui s'avancent jusqu'à 5 milles au large.

2 Le fleuve est navigable par des navires de haute mer jusqu'à Douglas Island, à 24 milles de son embouchure.

En amont de Douglas Island, les petits navires peuvent naviguer jusqu'à Hope, à 73 milles de l'embouchure. Le fleuve n'est pas cartographié au-delà du confluent de la Harrison River.



3 La **Pitt River** *(49°15'N, 122°45'W)* est située dans les limites de l'*Administration portuaire Vancouver Fraser*. De nombreuses embarcations y naviguent depuis son confluent avec le fleuve Fraser jusqu'au Pitt Lake (15 milles). Elle est utilisée pour le stockage et le transport de billes de bois. Des estacades flottantes bordent les berges de la rivière et sont placées sur des zones de hauts-fonds à mi-chenal jusqu'à Grant Narrows.

4 De nombreuses embarcations naviguent sur la **Harrison River** *(49°13'N, 121°57'W)* depuis son confluent avec le fleuve Fraser jusqu'au Harrison Lake. La Harrison River est utilisée pour le transport de billes de bois et des estacades flottantes pour l'entreposage bordent ses rives.

5 Les profondeurs varient dans les trois cours d'eau en raison de l'ensablement, de l'affouillement et du dragage.

6 Le bras sud du fleuve Fraser (South Arm) est le principal endroit où se trouvent les installations de transport maritime en eau profonde. Il s'étend sur 18 milles depuis l'embouchure. Les cargaisons les plus courantes qui transitent par le port sont les véhicules, les conteneurs, les produits forestiers et l'acier.

7 Le **South Arm**, aussi connu sous le nom de chenal principal, dans lequel on entre au sud de Sand Heads *(49°06'N, 123°18'W)*, est fréquenté par des embarcations de plaisance, des navires de haute mer, des bateaux de pêche, des remorqueurs et des chalands, et accueille des estacades flottantes. Des cargos et des bateaux-pilotes manœuvrent à la station

ENTRÉE DU SOUTH ARM DU FLEUVE FRASER (2007)

STEVESTON (2007)

d'embarquement des pilotes à l'ouest de l'embouchure, non loin de Sand Heads.

8 Le bras nord **(North Arm)**, connu des caboteurs sous le nom de « The Ditch », dans lequel on entre au SW de Point Gray *(49°16'N, 123°16'W)*, est fréquenté principalement par des remorqueurs tirant ou poussant des estacades flottantes ou des chalands.

9 Le bras central **(Middle Arm)**, au sud de Sea Island, est fréquenté principalement par les embarcations de plaisance.

10 Le **Canoe Passage**, qui traverse le Roberts Bank au sud de Westham Island, est fréquenté par les pêcheurs locaux.

11 Le South Arm est délimité par une ligne tirée en direction sud en travers du fleuve à la longitude *123°19'22"W*, une ligne tirée en travers du fleuve en direction SW depuis le confluent du Kanaka Creek *(49°12'N, 122°35'W) (carte 3489)* et par une ligne tirée en direction SSW en travers de la Pitt River à Grant Narrows *(carte 3062)*. Ces limites incluent également une petite partie du North Arm, de son confluent avec le bras principal à New Westminster jusqu'à la limite ouest de la ville.

12 L'autorité en matière de navigation de l'*Administration portuaire Vancouver Fraser (APVF)* s'étend sur Burrard Inlet, Port Moody, Indian Arm, English Bay, le fleuve Fraser, Pitt River, Roberts Bank et Point Roberts.

13 Le *Port Information Guide for the Port of Vancouver* (Guide d'information du port de Vancouver) a été rédigé conformément à l'article 56 de la *Loi maritime du Canada*. Les pratiques et procédures s'appliquent à tous les utilisateurs du port, y compris les navires commerciaux, les bateaux et embarcations de plaisance et les navires locataires. Le guide est disponible (en anglais seulement) sur le site Web du *Port de Vancouver* www.portvancouver.com/marine-operations/port-information-guide/.

13.1 Le Centre des opérations est le point de contact principal de l'administration portuaire, et peut être contacté 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 365 jours par année.

Port de Vancouver
Téléphone : +1-604-665-9086
Courriel : Harbour_master@portvancouver.com
Site Web : www.portvancouver.com

13.1 Le *Safe Boating Guide – Fraser River* (Guide de sécurité nautique sur le fleuve Fraser) contient des renseignements à l'intention des conducteurs de petits bâtiments et des plaisanciers (en anglais seulement). Le *Safe Boating Guide* est disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

14 **Avertissement. — Les vents de terre rencontrant le courant de jusant, en particulier pendant les forts débits du fleuve, peuvent créer une mer forte dans l'embouchure du fleuve qui est dangereuse pour les embarcations.**

15 **Avertissement. — Les grands navires sont extrêmement limités dans leur capacité de manœuvre dans l'étroit chenal en eau profonde. Les petits navires ne sont pas toujours visibles. Les embarcations doivent demeurer particulièrement vigilantes et se tenir à l'écart.**

16 **Avertissement. — Soyez à l'affût des bûches et autres débris flottant dans la rivière. Le bois fondrier flottant à la surface ou près de celle-ci peut être difficile à voir en raison de l'opacité des eaux chargées de sédiments.**

17 La *Garde côtière canadienne* dispose d'une base dotée d'embarcations spécialisées en recherche et sauvetage à Vancouver (False Creek) *(49°16'N, 123°08'W)*.

18 Un aéroglisseur de la *Garde côtière canadienne* est stationné à l'*aéroport international de Vancouver (49°12'N, 123°12'W)*.

Chenal principal du fleuve Fraser

Carte 3490

19 Le bras sud (South Arm) du fleuve Fraser, de l'est du *feu de Sand Heads (311)* jusqu'au *feu de Shoal Point (367)* se trouve dans le secteur deux de la *zone de trafic de Vancouver* et est administré par le *centre de trafic de Victoria*. La fréquence assignée est le canal 74 (156,725 MHz). Les détails sont fournis dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*. Les **points d'appel** sont indiqués dans le tableau 4.1.

20 Le **point d'appel 12, Sand Heads,** est une ligne passant par le *feu de Sand Heads (311)*.

21 Le **point d'appel 12A, Woodward Island,** est une ligne passant par le *feu de Woodward Island (345)*.

22 Le **point d'appel 12B, Lafarge,** est à la hauteur de la *cimenterie Lafarge*.

23 Le **point d'appel 12C, Limite de la zone de Shoal Point,** est une ligne passant par le *feu de Shoal Point (367)*. Limite du secteur deux — *Centre de trafic de Victoria*.

Tableau 4.1 Points d'appel — Fleuve Fraser

Numéro	Nom	Description
12	Sand Heads	Ligne orientée 000°–180° (Vrai) passant par le point *49°06'23"N, 123°18'04"W.*
12A	Woodward Island	Ligne orientée 000°–180° (Vrai) passant par le point *49°06'23"N, 123°07'29,5"W.*
12B	Lafarge	Ligne orientée 157°–337° (vrai) passant par le point *49°09'16.5"N, 123°00'15"W.*
12C	Limite de la zone de Shoal Point	Ligne orientée 90°–270° (vrai) passant par le point *49°11'45"N, 122°54'51"W.*

23.1 Les procédures à suivre dans la zone de contrôle du trafic 4 du fleuve Fraser (TCZ-4) sont décrites dans le *Port Information Guide* (Guide d'information du port de Vancouver), disponible sur le site Web du *Port de Vancouver* (en anglais seulement). La TCZ-4 du fleuve Fraser est définie comme la zone s'étendant à partir d'un mille marin au SW du *feu de Sand Heads* vers l'est jusqu'à une ligne traversant le fleuve Fraser à New Westminster Quay.

24 Le recours au **pilotage** est obligatoire pour les navires de plus de 350 tonneaux de jauge brute enregistrée. Les services de pilotage doivent être demandés avec un préavis de douze heures avant l'arrivée du navire à la station d'embarquement des pilotes située à Brotchie Ledge (Victoria). Un pilote du fleuve Fraser embarquera à

Sand Heads pour diriger les navires de haute mer dans le fleuve Fraser. Le bureau de l'*Administration de pilotage du Pacifique* est situé à Vancouver, et son numéro de téléphone est le 604-666-6776. Pour plus de détails sur la façon d'obtenir un pilote, consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

25 Dans la TCZ-4, la plupart des navires ont besoin de l'aide d'un remorqueur pour accoster à un poste d'amarrage ou pour quitter celui-ci. Le pilote du fleuve déterminera le nombre de remorqueurs nécessaires en fonction des facteurs qui influent sur les mouvements de chaque navire.

26 Il n'y a aucun **mouillage** permanent désigné dans la zone TCZ-4, mais les navires de rang 1 sous pilotage peuvent mouiller l'ancre pour maintenir leur position en attendant un poste d'amarrage ou en cas d'urgence. Pour plus de renseignements, consulter le *Port Information Guide*.

27 Le port offre les services suivants : remorqueurs et remorqueurs de mise à poste, combustible de soute, services médicaux, installations pour les marins, services de fumigation et de quarantaine et enlèvement des ordures. Des inspections des navires et des cargaisons peuvent également être effectuées par des agents gouvernementaux. Des installations de réparations sont disponibles pour les embarcations seulement. Les réparations majeures des coques peuvent être effectuées à Vancouver.

28 En raison de la modification permanente des profondeurs résultant de l'ensablement, de l'affouillement ou du dragage, les cartes peuvent ne pas indiquer les toutes dernières mesures. Des levés sont effectués chaque année par *Services publics et Approvisionnement Canada*, et le *Port de Vancouver* maintient les paramètres du chenal en exécutant un programme de dragage d'entretien continu. Les opérations de dragage sont effectuées par la drague suceuse-porteuse à élinde traînante *FRPD 309*, stationnée au *Chantier naval Vito*, à l'ouest du pont Alex Fraser, et par la drague suceuse à désagrégateur *Columbia*. Les activités de dragage sont diffusées au moyen d'avertissements de navigation.

29 *Avadepth* est un système de prévision et de compte rendu de la profondeur de l'eau destiné aux navires hauturiers qui naviguent dans South Arm (chenal principal) entre Sand Heads et Fraser Surrey Docks. Visiter le site Web d'*Avadepth* : www2.pac.dfo-mpo.gc.ca pour de plus amples renseignements.

30 Jusqu'à Douglas Island, le South Arm est balisé par des **bouées** dont la plupart sont lumineuses. Il y a également de nombreuses structures lumineuses fixes, et la plupart des tronçons du fleuve sont balisés par des tours d'alignement lumineuses.

31 **Avertissement. — Les chenaux du fleuve Fraser changent continuellement, les bouées sont déplacées et le tracé des alignements est modifié au besoin. Pendant les crues, des bouées et des structures fixes peuvent être emportées.**

32 Le *chenal maritime en eau profonde du fleuve Fraser* se trouve dans le bras sud (South Arm) du fleuve, à partir de Sand Heads vers l'amont jusqu'à New Westminster. Les navires à fort tirant d'eau montreront la nuit trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon, ou une marque cylindrique le jour, pour indiquer qu'ils ne peuvent s'écarter du chenal dragué.

33 Le chenal de navigation extérieur est conçu pour le trafic bidirectionnel des navires ayant un tirant d'eau maximal de 10,7 m. Le chenal a une largeur variant entre 200 et 250 m.

34 Le chenal de navigation intérieur est plus profond et peut accueillir des navires hauturiers d'un tirant d'eau maximal de 11,5 m. Ce chenal est plus étroit et sa largeur varie de 130 à 170 m. Le chenal maritime intérieur est un chenal à une voie; cependant, il y a des tronçons dans le chenal qui permettent de croiser ou de rattraper des navires hauturiers à la discrétion du pilote. Le chenal de navigation intérieur peut accueillir des navires de haute mer avec un dégagement sous la quille de 1,5 m entre Sand Heads et Steveston Bend, et de 0,9 m entre Steveston Bend et New Westminster.

35 Des dragages sont également effectués aux quais du port Fraser. Pour obtenir des renseignements à jour, particulièrement au sujet d'un tirant d'eau critique, consulter les propriétaires de quais.

36 De la mi-août à la fin d'août, les niveaux d'eau commencent à baisser. Les mois de septembre, d'octobre et de novembre sont favorables pour la navigation fluviale, car le niveau de l'eau est suffisamment haut pour que les petits navires puissent atteindre Hope et la force du courant est considérablement réduite. Dès décembre, et ce jusqu'au début du printemps, le niveau d'eau est bas. En septembre, du brouillard se forme sur l'estuaire du fleuve Fraser et persiste d'octobre à février. Il est généralement plus dense tôt le matin, juste avant le lever du soleil.

37 Les différences quant à la hauteur et à l'horaire des marées pour Steveston, Deas Island et New Westminster sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

38 L'utilisation des effets de la marée pour avoir plus d'eau pour le transit des navires est une pratique courante dans le fleuve Fraser. Les temps d'attente sont raisonnablement courts en raison du cycle semi-diurne des marées. Les effets de la marée à l'embouchure du fleuve représentent environ un tiers de la profondeur moyenne de l'eau dans le fleuve, ce qui est beaucoup plus important qu'en amont à New Westminster, où ils ne représentent qu'un cinquième de la profondeur moyenne de l'eau. Pour obtenir des renseignements sur les tirants d'eau, les limites de tirant d'eau et les créneaux d'arri-

vée et de départ, s'adresser au bureau de répartition des pilotes de Vancouver au 604-666-6776.

39 Les **courants de marée** sont affectés par les conditions météorologiques dans le Strait of Georgia, la pluie et la quantité d'eau dans le fleuve. Dans le chenal en amont de Garry Point, pendant la saison des crues, l'écoulement se fait presque continuellement vers l'embouchure du fleuve, même s'il peut être freiné par la marée montante. Lorsque le niveau du fleuve est à son plus bas, il y a un courant de flot et un courant de jusant à chaque grande marée; le courant de flot commençant peu après la basse mer à Sand Heads et s'écoulant d'abord sur le fond.

40 Pendant les crues, la vitesse maximale du courant sortant est d'environ 8 à 10 nœuds. Après la crue, la vitesse tombe à 5 ou 6 nœuds.

41 À New Westminster, le **courant de marée** montant est incapable d'inverser le courant du fleuve pendant la crue. Aux autres moments, le courant s'inverse et il arrive qu'un courant de flot puisse remonter le fleuve jusqu'à Mission.

42 À marée montante dans le Strait of Georgia, l'eau salée – plus dense que l'eau douce – est poussée en amont le long du fond, formant un coin salé. Pendant les périodes de faible débit (février et mars), ce coin d'eau salée peut remonter dans le bras principal jusqu'à New Westminster.

43 Dans les tronçons inférieurs du bras principal, on a observé que le coin d'eau salée remontait vers l'amont à une vitesse de 1 nœud. Lorsque la marée descend, l'augmentation de la pente de la rivière arrête la remontée du coin d'eau salée et finit par expulser le sel du système. Ce processus peut prendre plusieurs heures après que la marée a commencé à baisser dans le Strait of Georgia. À mesure qu'il reflue vers l'embouchure, le coin d'eau se désintègre rapidement et finit par former un bouchon homogène d'eau saumâtre.

44 Les limites de pénétration dépendent en grande partie du débit du fleuve. Cependant, deux marées hautes successives d'amplitudes presque égales séparées par une basse mer plus haute peuvent pousser le coin d'eau salée 1 ou 2 milles plus en amont que prévu, lorsque le sel n'a pas été complètement évacué par le fleuve après la première marée haute.

45 Dans une situation de coin d'eau salée pleinement développé, la salinité varie généralement entre 25 ‰ à Sand Heads et 5 ‰ à la limite en amont.

46 La couche de surface du panache du fleuve Fraser est affectée par des vents forts, ce qui entraîne des courants inattendus. Le panache peut également entraîner des billes de bois, des arbres et d'autres débris qui peuvent être dangereux pour les embarcations.

47 Le fleuve Fraser est rarement gelé à New Westminster. Des morceaux de glace descendent parfois le fleuve, habituellement de Mission à Annacis Island. Dans de très rares cas, ils peuvent constituer un danger pour la navigation.

48 L'attention est attirée sur les câbles, les ponts et les conduites que l'on trouve dans diverses parties du fleuve. Le **tunnel George Massey**, situé entre Woodward Reach et Gravesend Reach sur le South Arm, est le seul point de franchissement submergé du fleuve Fraser. Les emplacements des traversées sont indiqués par des panneaux et les navigateurs sont priés d'éviter de mouiller à proximité.

49 Il est possible de croiser de nombreux bateaux de pêche avec des filets maillants dans le fleuve Fraser entre la fin juillet et la mi-août. Pendant la saison de pêche, de nombreux filets peuvent être tendus en travers du chenal. Les bateaux de pêche peuvent n'être manœuvrés que par un seul homme pouvant ne pas assurer une veille adéquate. Il faut redoubler de prudence, en particulier pendant les premières heures de l'ouverture de la pêche et pendant l'étale de marée haute, les meilleurs moments pour les prises.

50 Les embarcations doivent privilégier le côté sud du chenal lorsqu'elles remontent le fleuve et le côté nord du chenal lorsqu'elles le descendent. Pour les embarcations, le meilleur moment pour entrer dans le fleuve ou en sortir est à marée haute en l'absence de vent.

51 Le fleuve est à son niveau le plus bas durant les mois de janvier, février et mars. Le niveau commence à monter en avril, en raison de la fonte des neiges à l'intérieur des terres, et il monte rapidement tout au long du mois de mai. Le fleuve atteint son plus haut niveau en juin et demeure à ce niveau avec de faibles fluctuations jusqu'à la fin de juillet ou la mi-août. Les données historiques indiquent que la laisse de haute mer est atteinte entre la mi-mai et la mi-juillet. Pendant cette période, la force du courant entre Mission et Hope est de 4 à 7 nœuds, voire plus dans les parties étroites. En raison de ces courants de flot, le niveau du fleuve à Fort Langley *(49°10'N, 122°35'W)* atteint habituellement environ 4,3 m, mais on sait qu'il a déjà atteint 7,6 m.

De Sand Heads à Steveston

52 **Avertissement. — Les échouements et autres incidents sont fréquents dans les parages de Sand Heads, la *Garde côtière canadienne* signalant jusqu'à six incidents par jour pendant la saison estivale. S'il veulent éviter les ennuis, les conducteurs d'embarcations doivent prêter attention aux cartes, à leur position, au trafic et aux conditions naturelles.**

53 **Avertissement. — La *bouée lumineuse S2 sur le fleuve Fraser (314)* est fréquemment endommagée, en particulier par les exploitants de remorqueurs à qui il est demandé de s'assurer de prendre des mesures pour éviter tout contact avec cette bouée.**

54 Entre Sand Heads et **Garry Point** *(49°07'N, 123°12'W)* la rive nord du fleuve est bordée par la **jetée de**

Steveston (Stevenson Jetty). Elle est jalonnée par des feux et des **balises de jour**. Le côté sud du chenal est jalonné par des **bouées lumineuses de tribord** *(313.5 à 329)*.

55 **Avertissement. — La jetée Steveston présente plusieurs brèches dans lesquelles circule un courant transversal. À marée descendante, de l'eau extrêmement turbulente se forme dans les parages de l'épi rocheux au Steveston Bend.**

56 Le chenal jusqu'à Steveston est marqué par les *feux d'alignement du Wing Dam (323, 324)* et de *New Cut 1 (327, 328)*, qui sont tous placés au Steveston Bend.

57 **Scott Pond** (nom local) est un port pour bateaux de pêche privé situé au nord de Garry Point. Il est bien protégé.

58 Le *feu de Garry Point ouest (333)*, à 0,1 mille à l'ouest de la pointe, est placé sur une tour blanche avec une bande verte sur sa partie supérieure et qui est posée sur un **duc d'Albe**. Un monument bien visible est érigé sur la pointe 0,1 mille à l'est de Garry Point. Le *feu du brise-lames de Steveston (335)* est placé à l'extrémité ouest de la **barre de Steveston (Steveston Bar)**.

59 Le **mouillage** est interdit de la mi-mai à la fin octobre dans les approches du Cannery Channel et à l'extrémité ouest de celui-ci.

60 **Steveston**, du côté nord de **Cannery Channel**, connu localement sous le nom de **Cannery Basin**, est le centre de l'industrie du saumon du fleuve Fraser et est largement utilisé par les pêcheurs commerciaux. Avec le déclin de la pêche, toutes les conserveries ont fermé et le tourisme prend de plus en plus d'importance. Le *Gulf of Georgia Cannery National Historic Site* (Lieu historique national du Canada Gulf of Georgia Cannery) et le *Britannia Heritage Shipyard* (Lieu historique national du Canada du Chantier-Naval-Britannia) sont des exemples de ce changement. L'extrémité est du chenal Cannery est fermée par un épi rocheux. Steveston offre des possibilités de se ravitailler en carburant et en eau douce et d'effectuer des réparations de coques et de moteurs. On y trouve également des fournitures maritimes, des magasins, des restaurants et de l'hébergement.

61 Le **quai public** de la *Steveston Harbour Authority* (604-272-5539) se trouve à l'extrémité ouest du chenal Cannery. Les pontons sont alimentés en eau et en électricité et des installations d'élimination des huiles usées sont disponibles. Les bateaux de pêche commerciale ont la priorité, mais des postes d'amarrage pour les embarcations de plaisance de passage et une rampe de mise à l'eau sont disponibles. Pour de plus amples renseignements, consulter le site www.stevestonharbour.com.

62 Les différences de hauteur des marées et de temps pour Steveston, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

De Steveston à Tilbury Island

63 Des épis s'avancent dans le chenal du fleuve à partir de la rive sud de **Steveston Island**, connue localement sous le nom de **Shady Island**, et à partir d'un point situé 0,3 mille à l'WNW de**Blair Point**.

64 Les **câbles et conduites sous-marins** sont indiqués sur la carte.

- Une conduite et un câble abandonnés se trouvent près de Blair Point à l'ouest.
- Une zone de câbles électriques, un câble abandonné et une conduite se trouvent à Woodwards Landing.
- Des gazoducs se trouvent dans la zone d'accès restreint à Gravesend Reach.

65 Un **câble aérien** traverse le fleuve à courte distance à l'ouest de Purfleet Point (pointe ouest d'Annacis Island), avec des hauteurs libres de 25 m et 54 m.

66 Il est interdit de mouiller dans les parages du chenal Cannery et du **tunnel George Massey**.

67 **Reifel Island** *(49°06'N, 123°11'W)*, connue localement sous le nom de **Smokey Tom Island**, se trouve du côté sud de l'entrée du fleuve. L'île est une réserve ornithologique. La **digue Albion No. 2 (Albion Dyke No. 2)**, au NW de Reifel Island, longe le côté sud du chenal du fleuve.

68 Les principaux feux entre Steveston et Tilbury Island sont les suivants :

- *Les feux d'alignement de New Cut 2 (338, 338.5)* qui sont placés à l'extrémité ouest du Woodward Training Wall (mur bajoyer de Woodward).
- *Le feu nord de Woodward Island (339)* qui est placé sur le Woodward Training Wall, 0,5 mille au SW de Blair Point.
- *Les feux d'alignement (340, 341) en aval de Woodward Island* qui sont placés à mi-chemin le long du côté nord de l'île, et indiquent l'axe sur lequel s'aligner entre Steveston et le nord de Woodward Island.
- *Les feux d'alignement (342, 343) en amont de Woodward Island* qui sont placés non loin à l'est des feux en aval.
- *Le feu de Woodward Island (345)* qui est placé à l'extrémité NE du Woodward Dam.
- *Le feu ouest de Kirkland Island (346.5)* qui est placé du côté NW de l'île.
- *Les feux d'alignement (348, 348.1) de Kirkland Island* qui sont placés à l'extrémité est de l'île.
- *Le feu du brise-lames de Kirkland Island (348.2)* qui est placé à l'extrémité NE de Kirkland Island et qui porte une **marque de jour de tribord**.
- *Les feux d'alignement de Deas Island (348.5, 348.6)* qui sont placés à proximité de l'extrémité ouest de

GRAVESEND REACH (2007)

Deas Island et qui mènent vers **Woodward Reach**. Les feux d'alignement de Deas Island ne sont visibles que sur l'alignement.

- *Le feu entrant de Tilbury (352.9)*, près de la rive nord du fleuve, sur un duc d'Albe à 1 pieu, qui est installé sur la structure de l'alignement entrant antérieur.
- *Les feux d'alignement entrants de Tilbury (353, 354), près de la rive nord du fleuve au nord de* **Tilbury Island**, qui mènent vers la partie SW de Gravesend Reach.. *Ces feux ne sont visibles que sur l'alignement.*

69 Des feux privés situés sur la rive nord, 0,4 mille à l'ouest de **Gilmour Island**, sont placées aux extrémités est et ouest du **quai** de *Crown Packaging*.

70 Le **Woodward Training Wall** borde la rive sud du fleuve à la hauteur de Steveston Island, et forme les rives nord de **Woodward Island** et de **No. 1 Island**. Le **Woodward Dam**, extension du mur bajoyer, établit la connexion avec **Rose Island**, la partie SW de **Kirkland Island**.

71 Une **bouée de tribord** privée, à l'est de Woodwards Landing, marque l'entrée d'un bassin dragué utilisé par *British Columbia Ferry Services Inc*.

62 Les différences de hauteur des marées et de temps pour Deas Island, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

73 **Gravesend Reach** s'étend de Deas Island jusqu'à l'extrémité SW d'Annacis Island. Le chenal profond longe la rive NW.

73.1 Un terminal pour l'approvisionnement en carburant destiné à la V*ancouver Airport Fuel Facility Corporation* se trouve sur la rive NW de Gravesend Reach, 1 mille à l'ouest du *terminal de Tilbury*.

74 Le *terminal de Tilbury* (604-940-7238) compte deux postes d'accostage accueillant le trafic routier et le trafic ferroviaire et trois postes d'escale pouvant accueillir les navires et le service de traversier pour remorques et wagons de chemin de fer de *Seaspan Coastal Intermodal Company (SCIC)*.

74.1 La **bouée** *lumineuse SADO de contrôle de la qualité de l'eau du fleuve Fraser (354.9)* est mouillée à courte distance de la rive nord, en face du *terminal de Tilbury*.

75 Un grand réservoir de gaz blanc est bien visible sur la rive sud du fleuve, au SW de Lehigh Northwest Cement.

D'Annacis Island à New Westminster

76 Les *feux d'alignement 1 de Tilbury (351, 352)*, 0,5 mille au SW de l'alignement 2 de Tilbury, et les *feux d'alignement de Purfleet Point (355.9, 356, 357)* mènent vers la partie NE de Gravesend Reach. Ces feux ne sont visibles que sur les alignements. Des feux privés sont installés sur les quais de Gravesend Reach.

77 **City Reach**, connu localement sous le nom de **St. Mungo's Bend** ou **Mungo Bend**, s'étend le long du côté sud d'**Annacis Island**, de **Purfleet Point** jusqu'aux environs de Gundersen Slough. La zone d'amarrage des chalands (barge tie up area) entre Purfleet Point et le pont Alex Fraser, du côté nord de City Reach, est connue localement sous le nom d'Annacis BTU. Les remorqueurs qui virent avec les chalands utilisent tout le chenal dans cette zone.

78 Des **conduites sous-marines** traversent City Reach à courte distance au SW du pont Alex Fraser.

79 Les *feux d'alignement 2 de City Reach (361, 362)*, sur la rive sud, à courte distance à l'ouest du pont Alex Fraser et les *feux d'alignement 1 de City Reach (359, 360)*, sur la rive sud, 0,5 mille à l'ouest, mènent vers les parties ouest et NE de City Reach, respectivement.

80 Le **pont Alex Fraser** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)*, un pont-route à travée fixe traversant le chenal maritime principal, laisse une hauteur libre

PONT ALEX FRASER (2007)

ANNIEVILLE CHANNEL (2007)

de 57 m. Des feux rouges clignotants sont placés au sommet des tours et un feu blanc fixe est placé au centre de la travée. Une autre ligne de transport d'électricité, laissant une hauteur libre de 56 m, traverse la rivière 0,7 mille en amont du pont Alex Fraser.

81 **Gundersen Slough** a un **quai public**. Le mouillage y est limité à 8 heures.

82 Les *feux d'alignement du Annieville Channel (363, 364)*, sur la rive sud au SSW de Gundersen Slough, mènent vers ce chenal.

Cartes 3490, 3489

83 L'**Annieville Channel** *(49°11'N, 122°55'W)* s'étend de Gundersen Slough jusqu'au pont Pattullo à New Westminster. Les deux côtés du chenal sont bordés par des murs bajoyers.

84 Le **mur en pieux d'Annacis Island** et la **Annieville Dyke** forment le côté ouest du chenal le long de la côte d'Annacis Island. Un **seuil submergé** dans une rupture d'Annieville Dyke, au large de **Shoal Point**, est recouvert de 3,4 m d'eau. Le **mur de pieux du Annieville Channel** et le **mur en pierres d'Annieville** forment le côté est d'Annieville Channel. Une rupture à l'extrémité nord du mur en pierres d'Annieville laisse un **seuil submergé** recouvert de 2,6 m d'eau.

85 Tout navire qui navigue sur le fleuve Fraser entre le feu vert à clignotement rapide placé sur l'extrémité aval du mur en pieux d'Annieville et le feu vert à clignotement rapide placé sur la digue de Sapperton doit se tenir du côté du chenal principal qui est à bâbord du navire.

87 Deux **balises de jour de bâbord** marquant un **seuil submergé** sont placées sur la digue d'Annieville.

89 Le *feu nord du mur en pieux d'Annacis Island (366.8)* et une **marque de jour de bâbord** indiquent l'extrémité sud d'un **seuil submergé** au large de Shoal Point.

90 Le *feu de Shoal Point (367)* marque le côté est de l'entrée nord d'Annacis Channel.

91 Les *feux sud et nord du mur en pieux d'Annieville Channel (366.1, 366.3)* sont placés aux extrémités sud et nord du mur.

92 Le *feu 1 du mur en pierres d'Annieville (366.5)*, à l'extrémité sud du mur, porte une **marque de jour de tribord**.

93 Les *feux 3 et 4 du mur en pierres d'Annieville (366.6, 366.7)* et une balise de jour de tribord marquent la partie nord du mur. Le feu numéro 3 porte une **marque de jour de tribord**.

94 Des **conduites sous-marines** traversent l'Annieville Channel en plusieurs endroits.

95 Une **zone de câbles sous-marins** traverse le chenal principal à proximité du SkyBridge.

96 Des **seuils submergés**, à courte distance au NE et à 0,1 mille au SW du SkyBridge, recouverts par 11,5 m et 11,6 m d'eau, s'avancent à mi-chenal à partir du côté New Westminster du fleuve.

97 **SkyBridge***(Translink)*, qui enjambe le fleuve Fraser à New Westminster, est un pont léger et rapide offrant une hauteur libre de 44 m. Le passage sous la travée du SkyBridge est jalonné par un feu blanc fixe placé de chaque côté et des feux d'avertissement pour aéronefs sont placés au sommet des tours.

98 Le **pont Pattullo** *(Translink)*, un pont routier surélevé d'une portée de 137 m qui enjambe le chenal navigable et laisse une hauteur libre de 45 m, se trouve à courte distance au NE du SkyBridge. Le passage sous la travée du pont Pattullo est marqué par un feu blanc fixe de chaque côté, visible des navires venant de l'une ou l'autre direction. Le projet de remplacement du pont Pattullo est en cours. La date d'achèvement de la nouvelle construction est fixée à 2024. Le nouveau pont sera situé à environ 50 mètres en amont du pont ferroviaire de New Westminster. Veuillez vérifier les mises à jour hebdomadaires des avertissements de navigation en consultant le site Web https://www.pattullobridgereplacement.ca/construction/current-works/.

99 Le **pont-rail de New Westminster**, très près en amont du pont Pattullo, a une travée tournante de 99 m de longueur et laisse une hauteur libre de 6,7 m lorsqu'il est fermé. Il a également une travée fixe connue localement sous le nom de Log Hole, une hauteur libre de 6,7 m et une largeur libre de 113,6 m. La travée tournante ne s'ouvrira que pour les navires qui ne peuvent passer sous aucune partie du pont.

99.1 Les procédures relatives au pont-rail de New Westminster sont décrites dans le *Port Information Guide* (en anglais seulement), disponible sur le *site Web du port de Vancouver*.

100 Les *feux du pont-rail de New Westminster (368)* sont placés sur la travée centrale, les extrémités de la jetée et les extrémités amont et aval des culées. Des projecteurs placés sur la travée tournante et les piles, qui s'allument automatiquement lorsque la travée est ouverte, éclairent les chenaux de navigation nord et sud. Les feux peuvent être éteints sur demande par radio.

New Westminster — port du fleuve Fraser

104 La ville de **New Westminster** est située sur la rive nord du fleuve Fraser et sa limite ouest est adjacente au North Arm, à quelque 18 milles de l'entrée du fleuve. On y retrouve de nombreux commerces. Son éventail de commodités comprend des hôpitaux et un *YMCA*. Il n'y a pas d'installations pour embarcations de plaisance à New Westminster.

PONT TOURNANT DE NEW WESTMINSTER, PONT PATTULLO, SKY BRIDGE (2007)

105 **Fraser Surrey Docks**, administré par l'*Administration portuaire Vancouver Fraser*, est un terminal maritime polyvalent ouvert toute l'année pour la manutention de conteneurs et de marchandises diverses. Le trafic de conteneurs a connu une augmentation spectaculaire ces dernières années. On transporte entre autres des conteneurs, du bois d'œuvre, des produits de l'acier, de la pâte de bois, des cargaisons liées à des projets et des marchandises générales. Tous les postes d'amarrage sont pourvus d'eau douce, d'éclairage, d'électricité et de téléphones.

106 Les différences quant à la hauteur et à l'horaire des marées pour New Westminster, dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

107 On y trouve facilement des fournitures. On peut se procurer du combustible de soute, du diesel léger et du diesel lourd, de l'essence et des lubrifiants auprès de diverses compagnies pétrolières qui offrent des services d'allègement ou de transport par conduites.

108 Des réparations de machinerie et des réparations mineures de la coque peuvent y être entreprises. Des installations de réparation d'embarcations sont disponibles. Les réparations majeures de la coque peuvent être effectuées à Vancouver. Des remorqueurs portuaires sont disponibles.

109 Il y a une autoroute et un service de transport en commun rapide jusqu'à Vancouver, situé à 13 km, ainsi qu'une liaison ferroviaire directe avec les principales sociétés ferroviaires canadiennes et américaines. Des services aériens internationaux sont disponibles à l'*Aéroport international de Vancouver*, à environ 10 milles en aval.

110 De nombreux quais, la plupart avec des entrepôts et des liaisons ferroviaires, ainsi que des scieries, bordent le rivage. Le tableau 4.2 donne des détails sur les principales installations de chargement et de déchargement.

Chenaux secondaires du fleuve Fraser

Fleuve Fraser — North Arm

Carte 3491

111 Le North Arm, un bras du fleuve Fraser, est fréquenté par des navires à faible tirant d'eau et des remorqueurs qui remorquent des estacades, des chalands ou des barges. On trouve des ports de plaisance dans le Middle Arm. De nombreuses industries bordent les rives du North Arm. Les cargaisons manutentionnées sont des billes, du bois d'œuvre, des copeaux de bois, de la sciure de bois, des matériaux de construction, de l'acier, du fer, du sable et du gravier.

112 **Sea Island** *(49°12'N, 123°12'W)* sépare l'extrémité ouest du North Arm du Middle Arm; on y retrouve l'*Aéroport international de Vancouver*. La **tour** de contrôle de l'aéroport est bien visible.

113 **Avertissement. — Les marées extrêmes, les vents forts de l'ouest ou du nord-ouest et le débit du fleuve à l'embouchure du North Arm peuvent rendre les eaux dangereuses pour les embarcations.**

114 On entre dans le **North Arm**, connu localement comme **The Ditch**, par le Strait of Georgia au SW de Point Grey *(49°16'N, 123°16'W)*. Ce bras mène au nord de Sea Island et de**Lulu Island**, et rejoint le chenal principal du fleuve Fraser à la hauteur de New Westminster. À l'entrée, contourner à bonne distance les platins au large de Point Grey.

115 On trouve des estacades flottantes amarrées aux berges presque partout dans le North Arm. Leurs nombres et leurs tailles sont contrôlés par le port afin de ne pas obstruer le mi-chenal. Les estacades flottantes peuvent obstruer le chenal, surtout lorsque leurs remorqueurs effectuent leur remorquage juste avant la marée montante.

116 **Avertissement. — Tous les navires qui transitent par la zone devraient réduire leur sillage pour assurer la sécurité des équipages qui travaillent sur des billes de bois.**

117 Un chenal d'une largeur de 90 m est maintenu à partir de l'entrée, à la hauteur du Strait of Georgia, jusqu'au feu intérieur (feu est), situé à 2,7 milles en amont, de même qu'un chenal d'une largeur de 60 m entre cet endroit et le chenal principal à New Westminster.

118 On s'efforce de maintenir dans le chenal une profondeur de 5,5 m à la basse mer locale, de l'embouchure jusqu'au deuxième feu du North Arm situé à 0,8 mille en amont, et de 4,6 m de là jusqu'au chenal principal à New Westminster. Au nord de Mitchell Island et dans le Middle Arm jusqu'au pont Dinsmore, on maintient une profondeur de 3,6 m.

119 Le marnage dans le North Arm, pour les moyennes et grandes marées, respectivement, est de 3,3 m et de 5,0 m à l'embouchure, et il diminue avec la pente du fleuve jusqu'à New Westminster. Les différences quant à la hauteur et à l'horaire des marées pour New Westminster sont mentionnées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

120 Le courant normal du fleuve au jusant n'est pas violent, bien qu'il soit souvent assez fort pendant les crues estivales pour empêcher le remorquage. Le courant de flot est distinct, ce qui constitue un avantage certain pour le remorquage en amont du fleuve.

121 À marée montante dans le Strait of Georgia, l'eau salée – plus dense que l'eau douce – est poussée en amont le long du fond, formant un coin salé. Pendant les périodes de faible débit (février et mars), ce coin salé peut pénétrer dans North Arm jusqu'à l'extrémité est de Mitchell Island, à 10 milles en amont de l'entrée à Point Grey. Lorsque le débit du fleuve est élevé (de la mi-mai à la mi-juillet), cette limite serait réduite à 7 milles en amont (pont de la rue Oak).

Tableau 4.2 Principales installations portuaires — Fleuve Fraser

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Crown Packaging	152	6,7	–	Rampe de chargement utilisée par les chalands couverts pour le transport des pâtes et papiers.
Fraser Wharves	154	11,4	4,5	Déchargement d'automobiles des navires rouliers. Ducs d'Albe d'amarrage à 61 m en amont et en aval du quai. Entreposage ouvert de 25 ha pour 18 000 véhicules. Eau douce et téléphone.
Lehigh Northwest Cement Ltd Poste d'amarrage en haut profonde	213	9,8	–	Peut traiter le calcaire, le schiste, le ciment, le gypse, la calamine, le charbon, la geysérite et le laitier. Cadences de chargement : convoyeur principal, 1 200 tonnes/ heure; gypse : 350 tonnes/heure; ciment : 450 tonnes/heure. Téléphones et électricité (100/220/575 volts).
Lehigh Northwest Cement Ltd Poste d'amarrage pour navires côtiers	152	9,1	–	Comme ci-dessus.
Seaspan Coastal Intermodal Company Terminal de Tilbury	–	–	–	Terminal de traversiers pour camions et autorails. Deux cales de traversier avec rampes et trois postes d'amarrage. Rangement asphalté de 6 hectares.
Rivtow Marine Terminal de Tilbury	–	4,6	–	Rampe de chargement d'extrémité.
LaFarge Canada	256	6,6	–	Un convoyeur à écoutille unique traite le ciment en vrac et le clinker. Taux de chargement : 907 tonnes/heure. Taux de déchargement 543 tonnes/ heure. Élévateur Colby de 6,8 tonnes. 4 ha de stockage à ciel ouvert. Eau douce et électricité (110/220/550 volts), téléphone et passerelle à terre.
Chatterton Petrochemical	91	4,6	–	Déversement par canalisation de liquides provenant de chalands et de navires-citernes. Téléphone.
Annacis Auto Terminal South Poste d'amarrage 2	214	10,0	3,6	Déchargement d'automobiles des navires rouliers. Bornes d'amarrage en amont et en aval. 53 ha de stockage pour 25 000 véhicules. Desservi par le chemin de fer. Eau douce et électricité.
Annacis Auto Terminal North Poste d'amarrage 1	222	10,0	3,6	Comme ci-dessus.
Fraser Surrey Docks LP Zone de marchandises diverses Postes d'amarrage 2, 3 et 4	2 – 168 3 – 183 4 – 183	12,0	2 – 3,6 3 – 3,1 4 – 3,1	Manipulation de conteneurs, de bois d'œuvre, de pâtes, de papier, d'acier et de marchandises générales. Deux portiques à conteneurs de 40 tonnes, un portique à conteneurs de 65 tonnes. Gros chariots élévateurs, tracteurs de triage, remorques et porte-conteneurs. 68 ha d'entrepôts asphaltés, six entrepôts entièrement aménagés, dont trois sur rails fermés. Eau douce, électricité et téléphone.
Fraser Surrey Docks Rampe d'accostage pour chalands Poste d'amarrage 6	122	3,0	4,4	Rampe hydraulique pour chalands d'une capacité de 40 tonnes.
Fraser Surrey Docks Postes d'amarrage 7, 8 et 9	7 – 229 8 – 229 9 – 244	12,5	7 – 3,9 8 – 3,9 9 – 4,1	Manipulation de conteneurs, de bois d'œuvre, de pâtes, de papier, d'acier et de marchandises générales. Deux portiques à conteneurs de 40 tonnes, un portique à conteneurs de 65 tonnes. Gros chariots élévateurs, tracteurs de triage, remorques et porte-conteneurs. 68 ha d'entrepôts asphaltés, six entrepôts entièrement aménagés, dont trois avec rails fermés. Eau douce, électricité et téléphone. Une voie ferrée court le long du poste d'amarrage 9 et il y a également une plateforme de transport de charges lourdes pouvant soulever jusqu'à 100 tonnes.

Fraser Surrey Docks Poste d'amarrage 10	220	11,6	–	Ducs d'Albe d'amarrage pour les navires chargeant des billes de bois ou les navires chargeant sur des chalands. Équipé d'un chevalet de 60 m, capacité de 20 tonnes métriques.
Georgia Pacific	195	11,0	4,1	Déchargement de gypse en vrac par convoyeurs à trémie d'une capacité de 454 tonnes/heure. Chargement des plaques de plâtre par chariots élévateurs à fourche à raison de 45 tonnes/heure. Entreposage en vrac de 16 326 tonnes de gypse. Aire d'entreposage couverte de 2 081 m ². Fourniture d'eau douce et électricité (110/550 volts) et passerelle de quai.
Richmond Properties	–	–	–	En cours de développement. Un poste d'amarrage pour chalands de 54 m et un potentiel de 4 terminaux en eau profonde.

122 Le Strait of Georgia, à l'extrémité ouest du North Arm, fait partie du secteur trois de la *zone de trafic de Vancouver* et est administré par le *centre de trafic de Victoria*. Avant d'entrer dans le Strait of Georgia, signalez votre présence au *centre de trafic de Victoria* sur la fréquence désignée, soit le canal 12 (156,6 MHz).

123 Le *feu de Shoal Point (367)* au sud du fleuve Fraser, à l'extrémité est du North Arm, se trouve dans le secteur 2 de la *zone de trafic de Vancouver* et est administré par le *centre de trafic de Victoria*. La fréquence assignée est le canal 74 (156,725 MHz). Les détails sont fournis dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*.

124 Des **câbles et conduites sous-marins** traversent le North Arm à plusieurs endroits.

125 La jetée du **North Arm** borde le côté SW du bras, de 0,7 mille au SW de Point Grey jusqu'à Iona Island. Le **brise-lames du North Arm**, du côté nord de l'entrée, s'étend vers le SW à partir de **Noon Breakfast Point**. **Cowards Cove** est une zone draguée près au SE du brise-lames du North Arm. Elle est utilisée par les bateaux de pêche locaux et permet aux navigateurs d'évaluer les conditions locales avant de s'aventurer dans le Strait of Georgia. Une vaste aire d'entreposage de billes de bois, avec de nombreux **pieux** et **ducs d'Albe** pour arrimer les estacades, longe le côté NE du chenal sur une distance de 3 milles.

126 Le *feu Westerly (381)* se trouve près de l'extrémité NW de la jetée du North Arm. Les autres feux sur la jetée (du NW au SE) sont le *troisième feu du North Arm (384)*, qui porte une **marque de jour de tribord**, et le *feu in-*

ENTRÉE DU NORTH ARM DU FLEUVE FRASER (2007)

térieur (est) (385). Une **balise de jour de tribord** munie d'un réflecteur radar se trouve à 0,6 mille au SE du *feu Westerly*.

127 Le *feu du brise-lames du North Arm (382)*, à l'extrémité sud du brise-lames, porte une **marque de jour de bâbord**.

128 **McDonald Slough** sépare Sea Island d'**Iona Island**. **Deering Island**, connue localement sous le nom de **Celtic Island**, fait face à Iona Island; un ensemble résidentiel y a été établi. Le **bassin de mise à l'eau de McDonald Beach**, à 0,3 mille au SE de Deering Island, offre des **quais publics** et des rampes de mise à l'eau. **Richmond Island** est reliée à la rive nord par une chaussée surélevée.

129 La zone comprise entre le pont Arthur Laing et le pont ferroviaire Marpole est connue localement sous le nom de **Marpole Basin**. *River Rock Marina* (604-273-8560) est une **marina** offrant des services complets du côté sud du fleuve.

130 **Mitchell Island** comprend trois îles reliées entre elles par des dépôts de dragage. Ces îles sont connues localement, d'ouest en est, sous le nom d'**Eburne Island**, de **Twigg Island** et de Mitchell Island. Des grands chantiers navals et sites industriels se trouvent sur Mitchell Island. **Poplar Island**, à l'extrémité est du North Arm, est située entre le pont routier Queensborough et le pont ferroviaire; le mi-chenal se trouve sur son côté sud.

131 Des **câbles d'alimentation** à l'extrémité ouest de Mitchell Island laissent une hauteur libre de 28 m. Dans le chenal au nord de Mitchell Island, un câble adjacent à deux jetées laisse une hauteur libre de 24 m. Entre les jetées et le pont de la rue Knight, il y a deux câbles; la hauteur libre est de 23 m pour le premier et de 29 m pour le second. Dans le chenal au sud de Mitchell Island, un câble laissant une hauteur libre de 27 m se trouve à courte distance à l'est du pont de la rue Knight. Un câble laissant une hauteur libre de 24 m traverse le chenal à 0,1 mille à l'ouest du pont routier Queensborough.

132 Des ponts à travée fixe et tournante traversent le North Arm. Lorsqu'un navire a donné le signal approprié pour faire ouvrir un pont et qu'il décide pour une raison quelconque de ne pas franchir la travée tournante, il doit signaler que le pont peut être refermé en faisant entendre deux sons prolongés suivis de deux sons brefs avec son sifflet ou sa sirène. Si la travée tournante ne peut pas être ouverte, le pontier fera entendre une série de brefs coups de corne ou de sifflet puis hissera une boule rouge (le jour), ou fera tourner une lumière rouge (la nuit).

133 Le **pont Arthur Laing** *(Aéroport international de Vancouver)*, à l'extrémité est de Sea Island, est un pont-route à travée fixe qui laisse une hauteur libre de 19 m et un chenal d'une largeur de 97 m. Une barge de ravitaillement se trouve sous le pont.

134 Le **pont ferroviaire Marpole** *(Chemin de fer Canadien Pacifique)*, à 0,4 mille à l'est de l'extrémité NE de Sea Island, est en construction (2018).

135 Le **pont de la rue Oak** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)*, à courte distance à l'est, est un pont-route à travée fixe offrant une hauteur libre de 18 m et un chenal d'une largeur de 86 m.

136 Le **pont du North Arm de la Canada Line** *(Translink)*, à l'extrémité ouest de Mitchell Island, est un pont à train léger à travée fixe offrant une hauteur libre variant entre 16,0 m (au-dessus de l'embranchement sud du fleuve Fraser) et 18,0 m.

137 Le**pont de la rue Knight** *(TransLink)*, à l'extrémité est de Mitchell Island, est un pont-route à travée fixe qui traverse les chenaux nord et sud, laissant une hauteur libre de 12 m sous l'embranchement nord et de 19 m sous l'embranchement sud. La largeur du chenal est de 71 m

PONT ARTHUR LAING (2007)

PONT DE LA RUE KNIGHT (2007)

PONT FERROVIAIRE DU CANADIEN NATIONAL (2007)

PONT ROUTIER DE QUEENSBOROUGH (2007)

PONT FERROVIAIRE DE QUEENSBOROUGH (2007)

sous l'embranchement nord, et de 97 m sous l'embranchement sud. Les dégagements se trouvent sous la partie centrale de la travée principale.

138 Le **pont ferroviaire du Canadien National**, à 3,5 milles à l'ESE de Mitchell Island, est un pont tournant laissant une hauteur libre de 7 m lorsqu'il est fermé. La largeur des chenaux des côtés nord et sud est de 37 m. On peut communiquer avec le pontier sur le canal VHF 74, ou par téléphone au 604-522-5131. Le signal d'ouverture du pont est trois sons prolongés. Un **câble aérien** (électricité) au-dessus de la travée sud laisse une hauteur libre de 21 m.

139 Le **pont routier Queensborough** (ministère des Transports et de l'Infrastructure), 2 milles plus loin en amont, est un pont à travée fixe offrant une hauteur libre de 23 m et un chenal d'une largeur de 85 m.

140 Le**pont ferroviaire Queensborough** *(Southern Railway of British Columbia)*, à l'est de Poplar Island, est un pont à travée tournante qui relève de l'*Administration portuaire Vancouver Fraser*. Fermé, il laisse une hauteur libre de 1,3 m. La largeur du chenal du côté nord est de 26 m et celle du côté sud, de 29 m. La travée tournante ne s'ouvrira que pour les navires qui ne peuvent passer sous aucune partie du pont.

140.1 Pour faire ouvrir le pont, il faut communiquer avec le pontier sur les canaux VHF 74 et 06, ou par téléphone au 604-522-5131. Les procédures à suivre pour franchir les ponts sont décrites dans le *Port Information Guide*, disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

Fleuve Fraser — Middle Arm

143 On entre dans le **Middle Arm** *(49°11'N, 123°09'W)*, entre Sea Island et Lulu Island, par le North Arm. Sturgeon Bank obstrue son extrémité ouest et n'est traversé par aucun chenal balisé. Les profondeurs dans le Middle Arm conviennent aux embarcations.

144 Des **conduites et des câbles sous-marins** traversent le Middle Arm à plusieurs endroits; des panneaux signalent leur présence.

145 Le**pont du Middle Arm de la Canada Line** *(Translink)* est un pont à train léger à travée fixe laissant une hauteur libre de 14,1 m.

146 Le **pont de raccordement avec l'aéroport (Sea Island)** *(Ville de Richmond)* est un pont-route à travée fixe qui laisse une hauteur libre de 11 m.

147 Le **pont tournant du Morey Channel** *(Ville de Richmond)* offre une hauteur libre de 3,6 m lorsqu'il est fermé. Le signal d'ouverture du pont est trois sons prolongés. Les signaux prescrits pour les ponts tournants du North Arm s'appliquent également à ce pont. Le pont ne sera pas ouvert tous les jours entre 7 h et 9 h ou entre 16 h et 18 h, sauf en cas d'urgence. Pour l'ouverture du pont entre minuit et 7 h, composer le 604-521-0964. La largeur des chenaux des côtés est et ouest est de 18 m.

148 Des **marinas** bordent les deux rives du Middle Arm, dont *Skyline Marina* (604-273-3977), qui offre des postes d'amarrage pour les navires de passage et d'autres services. *Vancouver Marina* (604-278-9787) est une marina offrant des services complets et des postes d'amarrage pour les navires de passage. *Delta Marina* (604-273-4211) offre un amarrage limité et certains services pour les navires de passage.

149 *Delta Marina* est un lieu de dédouanement de l'*Agence des services frontaliers du Canada*.

150 Le **pont de Dinsmore** *(Ville de Richmond)* est un pont-route à travée fixe laissant une hauteur libre de 2 m et offrant une largeur de chenal de 27 m. **Morey Channel** est la partie du Middle Arm située dans les environs du pont Dinsmore.

151 Le **pont-route n° 2** *(Ville de Richmond)*, à 0,35 mille à l'ouest du pont Dinsmore, est un pont à

PONT TOURNANT DU MIDDLE ARM (2007)

PONT DINSMORE (2007)

PONT DE LA ROUTE N° 2 (2007)

travée fixe laissant une hauteur libre de 4,3 m. Dans le Middle Arm, à l'ouest du pont du chemin no 2, se trouve une aire d'amerrissage.

152 La base de la *Garde côtière canadienne* se trouve sur Sea Island, près au NE de**Swishwash Island**. Une équipe d'aéroglisseurs et de plongeurs est disponible 24 heures sur 24 pour effectuer notamment des opérations de sauvetage.

Canoe Passage

Carte 3492

153 **Canoe Passage** *(49°04'N, 123°09'W)* sépare le côté SE de **Westham Island** de la terre ferme. Au SE du pont tournant, privilégier le côté continental (sud) du chenal, et au nord du pont, le côté Westham Island (est). La connaissance des lieux est conseillée.

154 Un chenal marqué par des **ducs d'Albe** privés mène jusqu'à Canoe Passage à travers Roberts Bank. Il est utilisé par les pêcheurs locaux, mais sa profondeur varie et il est conseillé de connaître les lieux.

155 On a signalé qu'une tour blanche basse, sur le côté sud de Westham Island, serait visible à quelque 4 milles du large. Les ruines d'une ancienne conserverie de poisson, de l'autre côté du chenal par rapport à la tour, constitueraient un bon amer.

156 Le **pont Westham** *(Translink)* traverse l'extrémité NE de Canoe Passage et relie Westham Island à la municipalité de **Delta**. La travée tournante laisse une hauteur libre de 1,6 m lorsqu'elle est fermée. La travée tournante ne s'ouvre que pour les navires qui ne peuvent passer sous aucune partie du pont.

157 Du 1er avril au 30 novembre, le pontier est en service 24 heures sur 24. Du 1er décembre au 31 mars, le pontier est en service de 6 h à 22 h. Le pont est fermé au trafic maritime entre 22 h et 6 h, mais peut être ouvert en communiquant avec le pontier du pont tournant d'Annacis au 604-521-0964. Le temps d'intervention en cas d'urgence est d'environ une heure.

158 Les navires qui doivent faire ouvrir le pont doivent communiquer avec le pontier par le canal VHF 74, ou par téléphone au 604-946-0139. Les procédures à suivre pour franchir les ponts sont décrites dans le *Port Information Guide*, disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

159 Aucun navire ne doit passer sous le pont ou franchir la travée tournante à moins que le navire lui-même et tout ce qu'il peut remorquer ne soient parfaitement maîtrisés. Il est interdit de rattraper ou de tenter de rattraper un navire, ou de gêner ou de tenter de gêner un navire qui a demandé l'ouverture de la travée tournante. Un navire qui a demandé l'ouverture de la travée tournante doit demeurer à une distance sécuritaire du pont jusqu'à ce que celui-ci soit complètement ouvert.

160 Des **câbles aériens** laissant une hauteur libre de 23 m traversent Canoe Passage près du pont.

PONT WESTHAM (2007)

Sea Reach et Ladner Reach

Carte 3490

161 **Sea Reach** mène au SE entre Westham Island et Woodward Island jusqu'à l'extrémité nord de Canoe Passage; il ne convient qu'aux embarcations.

162 Les **balises d'alignement de Sea Reach**, près au SE d'**Ewen Slough**, mènent à Sea Reach à partir du chenal principal.

163 Une **balise de jour** portant deux **marques de jour de bâbord**, installée sur un **duc d'Albe**, se trouve à l'extrémité SW de **Barber Island**. Privilégier la rive sud à l'entrée de Ladner Harbour.

164 Des quais pour les acheteurs de poisson et des usines de transformation du poisson se trouvent à plusieurs endroits sur la rive sud de Sea Reach et de Ladner Reach.

165 **Ladner Reach** conduit au SSW de Deas Island et à l'est de **Williamson Island** et de **Gunn Island**; il ne convient qu'aux embarcations. Un **câble sous-marin** traverse l'extrémité nord de Ladner Reach.

166 À **Ladner**, on retrouve le *Ladner Small Craft Harbour* (604-940-6432), de nombreuses maisons flottantes avec quais privés, un grand bassin commercial et de nombreux

SOUTH ARM DU FLEUVE FRASER : WOODWARD REACH (G) ET SEA REACH (D) (2007)

LADNER REACH ET LADNER HARBOUR (2007)

LADNER HARBOUR (2007)

PORT POUR EMBARCATIONS DE LADNER HARBOUR (2007)

ENTRÉE DE DEAS SLOUGH (2007)

DEAS SLOUGH (2007)

DEAS SLOUGH (2007)

magasins. Le *Ladner Yacht Club* (604-946-4056) peut offrir un amarrage pour la nuit s'il y a de la place pour les embarcations faisant l'objet d'une entente de réciprocité.

167 **Deas Slough** ne convient qu'aux embarcations. On y trouve deux **marinas** à services complets, soit la *Captain's Cove Marina* (604-946-1244) et la *River House Marina* (604-940-4496), ainsi qu'un **quai public**. Des **câbles et conduites sous-marines** sont posés en travers de l'entrée de Deas Slough.

168 Le *feu de Deas Slough (348.3)* est installé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure; la tour est posée sur un **duc d'Albe** à l'entrée de Deas Slough.

169 La **chaussée de Deas Slough***(ministère des Transports et de l'Infrastructure)*, un pont-route à travée fixe offrant une hauteur libre de 2,8 m, traverse Deas Slough. Des **câbles aériens** (électricité) offrant une hauteur libre de 9,9 m traversent le chenal du côté ouest du pont.

Annacis Channel

170 Dans l'entrée SW d'**Annacis Channel** *(49°10'N, 122°57'W)*, situé entre Annacis Island et Lulu Island, on trouve **Lion Island** et **Don Island**; le chenal à privilégier est au sud de Don Island. *Shelter Island Marina and Boatyard* (604-270-6272), au nord de Don Island, est une grande **marina** à services complets. On y trouve un grand éventail d'entreprises offrant des services d'approvisionnement, de réparation, de remise en état et de vente d'embarcations.

170.1 Une **épave** partiellement submergée gît à l'extrémité NE de Don Island.

171 Un **câble aérien** (électricité) qui traverse l'entrée sud d'Annacis Channel laisse une hauteur libre de 25 m. Le passage jusqu'à **Patrick Island** laisse une hauteur libre de 28 m. **Des conduites et des câbles sous-marins** traversent l'Annacis Channel à plusieurs endroits.

172 La **chaussée ouest d'Annacis Island** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)*, à environ 1,5 mille au NE de Purfleet Point, est un pont-route à travée fixe laissant une hauteur libre de 9 m. Des feux blancs fixes jalonnent la travée centrale.

173 La **chaussée est d'Annacis Island** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)* est un pont-route à travée fixe laissant une hauteur libre de 9 m. Des feux blancs fixes indiquent la travée centrale.

Cartes 3490, 3489

174 Un **câble aérien** (électricité) laissant une hauteur libre de 27 m traverse le chenal à 0,3 mille au SW du pont d'Annacis Channel *(49°11'N, 122°56'W)*.

175 Une **tour radio** sur la rive nord à 0,2 mille à l'ouest du pont est munie de feux rouges d'obstacle aérien.

176 **Annacis Channel** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)*, situé à 2,6 milles au NE de Purfleet Point, est un pont-route et rail tournant à ouverture unique, d'une largeur navigable de 33,7 m. La travée tournante laisse une hauteur libre de 2,3 m lorsqu'elle est fermée. La travée tournante ne s'ouvre que pour les navires qui ne peuvent passer sous aucune partie du pont.

177 Aucun navire ne doit passer sous le pont ou franchir la travée tournante à moins que le navire lui-même et tout ce qu'il peut remorquer ne soient parfaitement maîtrisés. Il est interdit de rattraper ou de tenter de rattraper un navire, ou de gêner ou de tenter de gêner un navire qui a demandé l'ouverture de la travée tournante. Un navire qui a demandé l'ouverture de la travée tournante doit demeurer à une distance sécuritaire du pont jusqu'à ce qu'il reçoive l'autorisation de passer. Selon les procédures de transit, les remorqueurs tirant des chalands dont les dimensions ou les tonnages dépassent certaines limites prescrites doivent être accompagnés de remorqueurs auxiliaires. Dans certaines circonstances, ils ne

CHAUSSÉES EST ET OUEST D'ANNACIS ISLAND (2007)

peuvent franchir la travée tournante que lorsqu'ils étalent le courant.

178 Des feux blancs fixes privés situés de chaque côté d'Annacis Channel en travers du pont tournant sont visibles par les navires venant d'une direction ou d'une autre. Un feu blanc fixe est situé à chaque extrémité de la saillie de la jetée centrale.

179 Les navires qui doivent faire ouvrir le pont doivent communiquer avec le pontier par le canal VHF 74, ou par téléphone au 604-521-0964. On peut aussi faire retentir trois sons prolongés avec la corne du navire. Le pont n'ouvrira qu'une fois toutes les demi-heures.

180 Le pontier utilise les signaux suivants :

1. Un feu rouge fixe de chaque côté du pont indique que la travée est fermée;
2. Un feu vert fixe sur le côté du pont faisant face à un navire venant en sens inverse indique que la travée est ouverte;
3. Un feu rouge clignotant visible de chaque côté du pont indique que la travée est hors service.

181 À l'est du pont tournant, le chenal est souvent encombré de billes de bois. Un **seuil submergé** traversant l'entrée NE d'Annacis Channel est recouvert de 2,9 m d'eau.

182 Le **quai de la base maritime d'Annacis** de *Services publics et Approvisionnement Canada* se trouve à Shoal Point.

De New Westminster à Douglas Island

183 **Queens Reach** s'étend de New Westminster à **Port Mann**. La rive sud est bordée de **pieux** et de **ducs d'Albe**. Le quai de Georgia Pacific est situé à 0,7 mille à l'est du pont Pattullo.

184 **City Bank** *(49°13'N, 122°53'W)* est une aire d'entreposage de billes de bois avec de nombreux **pieux** et **ducs d'Albe**. Des digues d'entraînement s'étendent du côté sud. **Sapperton Bar** va de l'est de la rive jusqu'à **Sapperton Dyke**, un ouvrage en V dont le sommet se trouve en amont. Chaque flanc, d'une longueur de 122 m, est pourvu d'un duc d'Albe à son extrémité.

185 **Sapperton Channel** est situé du côté nord de City Bank et de Sapperton Dyke. Un appontement et des quais pour une base d'hydravions se trouvent à l'extrémité ouest du chenal. De nombreux **pieux** et **ducs d'Albe** bordent la rive nord.

186 Les *feux inférieurs et supérieurs de la digue d'entraînement de Port Mann (369, 370)* se trouvent aux extrémités sud des deux digues d'entraînement sur City Bank.

187 Le *feu de la digue de Sapperton Bar (371)* se trouve à l'extrémité ouest de l'aile sud.

188 Des **câbles aériens** (électricité) laissant une hauteur libre de 45 m traversent Queens Reach à environ 0,5 mille à l'ouest du pont de Port Mann. Des **conduites sous-marines** traversent Queens Reach à plusieurs endroits. Elles sont signalées par des panneaux.

189 Le **pont de Port Mann** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)*, qui traverse la Transcanadienne, laisse une hauteur libre de 42 m au-dessus du chenal navigable. Des feux rouges fixes sont situés sur la partie inférieure de la travée des deux côtés du pont. L'éclairage par projection y est soutenu. Quatre vieux pieux considérés comme un danger pour la navigation se trouvent du côté est du pont.

190 **Douglas Island** *(49°13'N, 122°46'W)* se trouve presque au milieu du fleuve, au confluent du fleuve Fraser et de Pitt River. **Helmcken Point** forme son extrémité ouest, et **Sebastien Point,** son extrémité est. Le chenal du côté sud de l'île est le plus large et le plus profond. **Tree Island** et **Essondale Islet**, ainsi que de nombreux **ducs d'Albe** sont situés au NW de Douglas Island.

191 Les navires qui **mouillent** dans les parages de l'extrémité aval de Douglas Island

PONT DE PORT MANN (2007)

devraient le faire le plus près possible de l'île. Les navires ancrés dans cette zone présentent un danger pour le trafic des chalands passant devant l'île.

Pitt River

Carte 3062

192 **Pitt River** *(49°15'N, 122°45'W)*, dans les limites de l'*Administration portuaire de Vancouver Fraser*, est navigable pour les embarcations depuis sa confluence avec le fleuve Fraser jusqu'à Pitt Lake (15 milles). La rivière est utilisée pour le stockage et le transport de billes de bois. Des estacades flottantes bordent les berges de la rivière et sont placées sur des zones de hauts-fonds à mi-chenal jusqu'à Grant Narrows. De nombreux **pieux** et **ducs d'Albe** bordent les berges de la rivière et gisent à mi-chenal depuis l'embouchure de la rivière jusqu'à Addington Point. **Avertissement. — Soyez à l'affût des billes détachées.**

193 Le flot de la Pitt River est affecté par les **courants de marée** et, de mai à août, par les eaux de ruissellement du fleuve Fraser et de Pitt Lake. Dans des conditions normales, le flot s'inverse en fonction des conditions de marée dans le fleuve Fraser, mais pendant la saison des crues, il est habituellement sortant.

194 La ville de **Port Coquitlam** est située sur la rive ouest de Pitt River, près de sa confluence avec le fleuve Fraser.

195 Le **pont ferroviaire de la Pitt River** et le **pont routier de la Pitt River** traversent **Chatham Reach** à 2 milles au NE de Douglas Island. Les trois ponts ont des travées tournantes.

196 Le **pont ferroviaire de la Pitt River** (chemin de fer du Canadien Pacifique), qui offre une hauteur libre de 2,0 m, ne sera ouvert que pour les navires qui ne peuvent passer sous aucune partie du pont. Le pont est fermé à la circulation maritime de 5 h 30 à 8 h et de 16 h 15 à 19 h 30, du lundi au vendredi. Cependant, le pont peut être ouvert si le navire est prêt à partir, si aucun train de banlieue n'attend pour passer sur le pont et si la fermeture du pont peut être effectuée à temps pour le passage du prochain train de banlieue.

196.1 Les procédures relatives au pont ferroviaire de la Pitt River sont décrites dans le *Port Information Guide*, disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

197 Les navires qui doivent faire ouvrir le pont doivent communiquer avec le pontier par le canal VHF 74, ou par téléphone au 604-941-0079. Le numéro de téléphone d'urgence 24 heures sur 24 est le 1-800-795-7851.

200 Le **pont routier de la Pitt River** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)* est un pont-route à haubans qui offre une hauteur libre de 13 m.

201 Des **câbles aériens** (électricité) laissant une hauteur libre de 27 m traversent Chatham Reach entre les ponts. Un câble d'alimentation laissant une hauteur libre de 22 m traverse **Fox Reach** à environ 1,5 mille au NW d'**Addington Point**.

202 Des **conduites sous-marines** et des **câbles sous-marins** traversent Chatham Reach près des ponts et à environ 1 mille au NE des ponts. Ils sont signalés par des panneaux. Un câble sous-marin traverse Fox Reach à 1,5 mille au NW d'Addington Point.

203 Une **rampe de mise à l'eau** et des installations d'amarrage sont situées à l'embouchure d'**Alouette River**.

204 **Goose Bar**, connu localement sous le nom de **Goose Island**, est un banc asséchant au milieu du cours d'eau, à environ 2 milles en amont des ponts.

205 Des **carrières bien visibles** sont situées près de l'entrée de**Sturgeon Slough** et à l'est de **MacIntyre Creek**.

206 **Siwash Island** est séparée du continent par **Widgeon Slough**. Le côté SE de l'île est généralement bordé d'estacades.

207 Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* prévoit des limites de vitesse de 5 km/h (3 nœuds) à Widgeon Slough et de 10 km/h (5 nœuds) à Grant Narrows.

208 **Grant Narrows**, qui relie Fox Reach et Pitt Lake, est profond, et une digue longe son côté sud. Son côté nord est formé de vastes vasières et platins de mauvaises herbes. Un **brise-lames** et des flotteurs se trouvent du côté nord; un flotteur et une rampe de mise à l'eau se trouvent du côté sud.

209 **Grant Channel**, qui mène vers l'est et vers le nord depuis Grant Narrows, est un chenal profond traversant des platins à l'extrémité sud de Pitt Lake. Les côtés du chenal sont abrupts et offrent de très faibles profondeurs. Il est essentiel de suivre une route-fond. Grant Channel est balisé par des **bouées de bâbord et de tribord**.

210 Le *feu de Grant Narrows West (372)* se trouve à l'extrémité ouest de Grant Narrows.

211 Le *feu de Grant Narrows East (373)*, à 1,4 mille à l'est de Grant Narrows, porte une **marque de jour de tribord**.

Pitt Lake

212 L'extrémité sud de **Pitt Lake** présente une vaste zone peu profonde avec des berges asséchantes. Une fois que les bouées lumineuses situées à l'extrémité nord de Grant Channel ont été franchies, on constate une brusque augmentation de la profondeur, et cette profondeur demeure jusqu'à l'extrémité nord du lac.

213 **Goose Island**, connue localement sous le nom de **Pen Island**, se trouve à 1 mille au nord des bouées lumineuses à

l'entrée nord de Grant Channel. Une roche, recouverte de 4,1 m d'eau, gît à 0,25 mille au NE de l'île.

214 Le *feu de Goose Island (373.5)* se trouve à l'extrémité SW de l'île.

215 **Little Goose Island** est à courte distance au large, à environ 1,5 mille au NE de Goose Island. Les embarcations peuvent **mouiller** sous le vent de Little Goose Island.

216 Le *feu de Cozen Point (373.7)* se trouve sur la pointe.

217 **Williams Landing**, à l'est de Little Goose Island, a de nombreux flotteurs privés le long de ses rives.

218 **Subiaco Cove**, à quelque 4 milles au NW de Williams Landing, est située entre **Deer Point** et **Cacus Point**. Des **brise-lames** protègent les flotteurs privés.

219 La tête de Pitt Lake se trouve à quelque 3 milles au nord de Cacus Point. Des chantiers forestiers et des aires d'estacades se trouvent à la tête du lac.

220 En raison des montagnes entourant le lac, les conditions météorologiques peuvent varier d'une partie du lac à une autre. Par exemple, on peut profiter d'un temps chaud et ensoleillé dans la partie nord du lac alors que des grains se produisent dans la partie sud.

De Douglas Island à Crescent Island

Cartes 3489, 3488

221 La partie du fleuve Fraser depuis Douglas Island *(49°13'N, 122°46'W)* jusqu'à Kanaka Creek relève de l'*Administration portuaire de Vancouver Fraser*. Pour les directives de navigation, voir le *Port Information Guide du Port de Vancouver* au www.portvancouver.com.

222 Un chenal de navigation non balisé est aménagé entre Douglas Island et **Hope**, soit sur une distance de 49 milles. Le chenal n'est pas indiqué sur la carte au-delà de l'entrée de Harrison River *(49°13'N, 121°57'W)*.

223 Le fleuve Fraser est affecté par les marées aussi loin en amont que Chilliwack. La variation quotidienne moyenne du niveau d'eau lorsque le débit du fleuve est faible est de 1,3 m à Port Hammond et de 1,0 m à Mission. Pendant les crues, la variation du niveau d'eau diminue à environ 0,3 m à Port Hammond et à 0,1 m à Mission. Voir les hydrogrammes cartographiques montrant les variations saisonnières des niveaux d'eau à Port Hammond, Whonnock, Mission et Harrison Bay.

224 **Avertissement. — Les profondeurs indiquées sur la carte peuvent changer en raison de l'ensablement, de l'affouillement et du dragage.**

225 Des estacades sont amarrées aux rives partout le long du fleuve. La taille et l'emplacement de ces estacades changent fréquemment. Des scieries et des installations de chargement de chalands sont situées le long du fleuve.

226 Les collectivités du fleuve Fraser sont reliées à New Westminster et à Vancouver par des voies ferrées et des autoroutes. Des services d'autobus et de train sont disponibles.

Carte 3489

227 **Barnston Island** *(49°12'N, 122°42'W)* se trouve à 1,3 mille en amont de Douglas Island. **Robert Point** forme son extrémité ouest et **Mann Point**, son extrémité est.

228 Une **conduite sous-marine** (égout) traverse le fleuve à 0,2 mille à l'ouest de Robert Point.

229 **Bishops Reach** conduit au nord de Barnston Island. L'*aéroport de Pitt Meadows* se trouve sur la rive nord.

230 Des **tours radio** munies de feux rouges d'obstacle aérien sont situées à 0,5 mille à l'ENE de Robert Point. L'aéroport est pourvu d'un feu de balise aéronautique.

231 Bishops Reach est une aire d'amerrissage connue sous le nom de Pitt Meadows. Un flotteur pour aéronefs protégé par un brise-lames se trouve à l'est des tours radio.

232 **Parsons Channel** mène au sud de Barnston Island. Un traversier pour passagers et véhicules exploité par le *ministère des Transports et de l'Infrastructure* traverse le chenal. Une rampe de mise à l'eau se trouve le long du quai du traversier.

233 Un feu privé est placé sur Barnston Island, à 0,4 mille au WSW de Mann Point.

234 **Derby Reach** s'étend de Barnston Island jusqu'à l'extrémité ouest de McMillan Island.

235 Le **pont Golden Ears** *(TransLink)* est un pont-route à travée fixe. Bishops Reach (côté nord) laisse une hauteur libre de 34 m. Parsons Channel (côté sud) laisse une hauteur libre de 14 m.

236 Une **conduite sous-marine** (eau) traverse le fleuve à 0,3 mille à l'est de Mann Point.

237 **Port Hammond** *(49°12'N, 122°39'W)* fait de la transformation de produits forestiers. Des quais et des flotteurs bordent le rivage.

238 **Haney**, à 2 milles en amont, est une vaste communauté offrant toutes les commodités, y compris un hôpital.

239 La limite de l'autorité de l'*Administration portuaire de Vancouver Fraser* se trouve à **Kanaka Creek** *(49°12'N, 122°35'W)*. Un pont bien visible enjambe l'entrée du ruisseau.

240 **Russel Reach** mène au nord de **McMillan Island**.

241 Une **jetée publique** protégée par un **brise-lames** flottant est située à **Kanaka Landing** (nom local), à 0,7 mille au SSE de Kanaka Creek. Des quais offrant 195 m d'espace d'accostage sont attachés à l'extrémité de la jetée. De l'électricité est disponible. Une rampe de mise à l'eau est attenante au quai.

242 Un **gazoduc sous-marin** traverse Russel Reach à 0,6 mille au SE de **Tavistock Point**, l'extrémité NW de McMillan Island.

243 Le **quai public d'Albion** est protégé par un **brise-lames** flottant. Une rampe de 46 m de long et un flotteur offrant 95 m d'espace d'accostage sont fixés sur le côté ouest. Le flotteur est pourvu en électricité et un téléphone se trouve à proximité. Une tour bien visible portant des feux rouges d'obstacle aérien s'élève près de la tête du quai.

244 Le **quai public de McMillan Island** se trouve à l'extrémité d'une longue approche sur chevalets. Des flotteurs offrant 116 m d'espace d'accostage sont amarrés au quai. Un **brise-lames** flottant protège le quai et les flotteurs.

245 **Fort Langley** et le ***lieu historique national du Fort-Langley*** sont dans **Bedford Channel**, qui conduit au sud de McMillan Island. Selon le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, une limite de vitesse de 10 km/h (5 nœuds) doit être respectée dans Bedford Channel.

246 Le **pont de Glover Road**, qui laisse une hauteur libre de 2,7 m, traverse Bedford Channel.

247 Un **gazoduc sous-marin** traverse Bedford Channel.

248 Dans le fleuve Fraser, à l'est de McMillan Island, on retrouve une aire d'amerrissage connue sous le nom de Fort Langley. Un flotteur pour hydravions et une rampe de mise à l'eau sont situés à 0,25 mille à l'est de **Endsleigh Point**. Une piste d'atterrissage pour aéronefs avec piste gazonnée se trouve à l'extrémité est de Bedford Channel.

249 Un **quai public** au bout d'une longue approche sur chevalets, connue localement sous le nom de **McIvor's Landing**, se trouve à 1 mille à l'est de Endsleigh Point. Des flotteurs offrant 134 m d'espace d'accostage sont amarrés au côté ouest de la tête du quai. Un mât de charge est installé sur la tête du quai et les flotteurs sont pourvus en électricité. Un brise-lames flottant protège le quai.

250 **Whonnock** *(49°10'N, 122°28'W)* se trouve sur la rive nord du fleuve. Le **quai public de Whonnock**, protégé par un **brise-lames** flottant, est pourvu d'un flotteur offrant un poste d'amarrage de 56 m à son extrémité est. L'appontement est pourvu en électricité et un mât de charge est placé sur la tête du pont.

251 **Plumper Reach** *(49°10'N, 122°26'W)* mène au nord de **Crescent Island**. **Enterprise Channel**, au sud de Crescent Island, est traversé par un banc découvrant.

252 Des **câbles aériens** (électricité) traversent Plumper Reach et Enterprise Channel, laissant une hauteur libre de 33 m et de 14 m respectivement.

Cartes 3489, 3488

253 Deux ponts traversent l'entrée de **Stave River** *(49°10'N, 122°25'W)*. Le pont ferroviaire laisse une hauteur libre de 2,3 m et le pont-route, de 3,6 m. Un **câble aérien** (électricité) laissant une hauteur libre inconnue franchit la rivière à courte distance au sud du pont-route.

254 La **bouée S60 de Crescent Island**, à 0,4 mille en amont de l'île, est une **bouée de tribord**.

De Crescent Island à Harrison River

Carte 3488

255 **Matsqui Island** *(49°07'N, 122°21'W)* se trouve à 2,4 milles en amont de Crescent Island. Des **conduites sous-marines** (égout) traversent le fleuve à partir de la rive sud à 0,1 mille et à 0,25 mille à l'est de l'île.

256 Le **pont-route de Mission** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure)*, à 0,8 mille en amont de Matsqui Island, est un pont à travée fixe laissant une hauteur libre de 19 m.

257 Le**pont ferroviaire de Mission** *(Chemin de fer Canadien Pacifique)*, à 0,2 mille en amont, est un pont à travée tournante laissant une hauteur libre de 4,9 m une fois fermé. Le pontier, de service 24 heures sur 24, peut être joint sur la voie VHF 74 ou 69 ou par téléphone au 604-826-3117. Le signal d'ouverture du pont est trois sons prolongés.

258 Les **points d'appel** pour les navires se dirigeant vers l'aval qui nécessitent l'ouverture du pont sont :

- par le travers de l'embouchure de Nicomen Slough;
- par le travers de l'embouchure de Lower Hatzic Slough;
- avant le départ d'un poste d'accostage ou d'amarrage du navire dans les points d'appel ci-dessus.

259 Les **points d'appel** pour les navires se dirigeant vers l'amont qui nécessitent l'ouverture du pont sont :

- par le travers de l'extrémité aval de Matsqui Island;
- par le travers de l'extrémité amont de Matsqui Island;
- avant le départ d'un poste d'accostage ou d'amarrage du navire dans les points d'appel ci-dessus.

260 Une fois le contact établi entre le navire et le pontier au premier point d'appel, le navire fournira l'heure d'arrivée prévue. Le pontier vérifiera le trafic ferroviaire par rapport à l'heure d'arrivée prévue du navire et avisera ce dernier de tout conflit d'horaire.

261 Au deuxième point d'appel, le navire confirmera (ou révisera) son heure d'arrivée prévue au pont. Le pontier confirmera à son tour la possibilité d'ouvrir le pont.

262 Une fois qu'un navire a établi un contact radio ou téléphonique avec le pont ferroviaire de Mission, une veille d'écoute doit être maintenue sur le canal VHF 69 jusqu'à ce que le navire ait franchi le pont.

263 Si des navires venant en direction opposée souhaitent traverser le pont en même temps, le navire qui fait route vers l'aval a la priorité, conformément au *Règlement sur les abordages* de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

264 Un **câble aérien**, de l'autre côté de la travée tournante du pont ferroviaire, laisse une hauteur libre de 21 m. Un **câble aérien** (électricité), laissant une hauteur libre de 30 m, enjambe la rivière non loin à l'ouest du pont ferroviaire.

265 Des feux blancs fixes sont placés aux deux extrémités de la travée tournante ainsi qu'aux deux extrémités et au centre de la pile de protection. Des feux rouges sont visibles des deux côtés de la travée tournante lorsque le pont est fermé.

266 **Mission**, une collectivité située sur la rive nord du fleuve, possède une gamme complète d'installations municipales, dont un hôpital avec héliport et des centres commerciaux. Plusieurs quais et pontons bordent le rivage. Du ravitaillement et du carburant sont disponibles.

267 La partie du fleuve Fraser devant Mission est une aire d'amerrissage.

268 Le **bassin public de bateaux** est protégé par un **brise-lames** flottant en A à l'est, et par un **brise-lames** flottant en béton au sud. Des pontons offrent 630 m d'espace d'amarrage. L'eau et l'électricité sont disponibles, ainsi que des installations d'élimination des déchets.

269 Une **conduite sous-marine** (égout) traverse le fleuve près de Mission.

270 **Hatzic**, à quelque 2 milles en amont de Mission, n'a pas d'installations riveraines. **Lower Hatzic Slough** rejoint le fleuve Fraser à l'est de la collectivité.

271 Une **conduite sous-marine** (eau) traverse le fleuve au nord de Hatzic.

272 **Nicomen Slough** rejoint le fleuve Fraser à l'ouest de **Strawberry Island** *(49°09'N, 122°10'W)*. Un **câble aérien** (électricité) laissant une hauteur libre de 10 m traverse Nicomen Slough à 0,35 mille au NW de **Strawberry Slough**. Une carrière de gravier avec des installations de chargement se trouve de l'autre côté du fleuve à partir de Nicomen Slough.

273 **Nicomen Island**, **Skumalasph Island** et **Queens Island** forment la rive nord du fleuve.

274 **Sumas River** *(49°08'N, 122°07'W)* débouche sur la rive sud du fleuve Fraser. Un pont ferroviaire enjambe Sumas River à 1 mille en amont.

275 Un **câble aérien** (électricité) traverse un bassin de stockage de billes de bois *(49°08'N, 122°04'W)*, laissant une hauteur libre de 18 m.

276 Des îles sans nom, hautes de 38, 42 et 33 m, à 1 mille en amont des **Yaalstrick Islands**, constituent une réserve écologique.

277 Des opérations de dragage peuvent avoir lieu à proximité de **Minto Landing** *(49°12'N, 121°57'W)* de mai à septembre.

Harrison River

Cartes 3488, 3061

278 La **Harrison River** *(49°13'N, 121°57'W)* est navigable pour les embarcations depuis son confluent avec le fleuve Fraser jusqu'au Harrison Lake. Elle est utilisée pour le stockage et le transport de billes de bois. Des aires d'estacades bordent les rives.

279 Le **pont ferroviaire de Harrison Mills** *(Chemin de fer Canadien Pacifique)*, 0,8 mille en amont de la confluence de la rivière avec le fleuve Fraser, est un pont à travée tournante laissant une hauteur libre de 3,9 m une fois fermé. Le pontier est de service de 6 h à 14 h tous les jours du 1er avril au 30 septembre. Le pontier est à l'écoute sur le canal VHF 80 ou on peut le joindre par téléphone au 604-796-2839. En basse saison, le *Chemin de fer Canadien Pacifique* demande un préavis de 48 heures pour l'ouverture du pont.

280 Le **pont routier de Harrison Mills** est un pont à travée tournante laissant une hauteur libre de 7,7 m en position fermée. Ce pont n'est pas surveillé par un pontier, et son ouverture nécessite un préavis de 48 heures par téléphone au 1-800-667-5122.

281 Des feux rouges fixes sont placés aux extrémités des travées tournantes des deux ponts.

282 Une **tour radio** munie de feux d'obstacle aérien rouges se trouve à l'extrémité SE du pont ferroviaire.

283 Une **conduite sous-marine** (prise d'eau) se trouve du côté nord du pont ferroviaire.

284 Plusieurs **seuils** le long des barres de sable contiennent le chenal de la rivière dans **Harrison Bay**.

285 Un **câble aérien** (électricité) laissant une hauteur libre de 24 m traverse la rivière à Harrison Mills. Des pylônes portant le câble se trouvent dans le chenal navigable.

286 Une grande scierie opère à **Harrison Mills**. On y trouve également un magasin, un service postal et un quai de ravitaillement en carburant.

Carte 3061

287 **Wilson Point** *(49°16'N, 121°55'W)* et **Raake Point** sont des lieux nommés qui se trouvent à environ 1,5 mille en amont de Harrison Mills. La **Chehalis River** se jette dans la baie en face de Wilson Point.

288 Un **câble aérien** (téléphone) laissant une hauteur libre de 8 m traverse l'estran à l'ouest de

Chehalis River. Des pylônes portant le câble sont également plantés dans l'estran.

289 Des **câbles aériens** (électricité) traversent la Harrison River à **Pirates Point**, laissant une hauteur libre de 125 m, et à **Spooks Point**, laissant une hauteur libre de 221 m.

Harrison Lake

290 Le **Harrison Lake**, dans lequel on entre à **Whippoorwill Point**, s'étend sur 32 milles en direction NNW jusqu'à l'embouchure de la Lillooet River. Plusieurs chantiers forestiers se trouvent le long des rives et on peut rencontrer des remorqueurs remorquant des estacades flottantes n'importe où sur le lac.

291 **Avertissement. — Des vents forts peuvent souffler très rapidement et causer des conditions de mer défavorables à court préavis. Des vagues atteignant 1 mètre de hauteur peuvent se former rapidement et menacer les embarcations se trouvant en eau peu profonde ou au mouillage.**

292 Le **feu** de *Whippoorwill Point (378)* porte une **marque de jour de tribord**.

293 Le **feu** de *Harrison Hot Springs (379)*, environ 1 mille à l'est du feu de Whippoorwill Point, est placé sur un **duc d'Albe** à l'extrémité du **brise-lames**.

294 Des **bouées de contrôle de la vitesse**, affichant une limite de vitesse de 10 km/h (5 nœuds) sont mouillées devant Harrison Hot Springs.

295 Une **conduite sous-marine** (prise d'eau), signalée par un panneau, s'avance sur environ 0,6 mille vers le large au sud de Whippoorwill Point.

296 L'extrémité sud du Harrison Lake est un plan d'amerrissage pour hydravions.

297 **Harrison Hot Springs**, sur la rive sud du lac, est un endroit de villégiature où l'on trouve cinq bassins de sources thermales, des possibilités d'hébergement, des emplacements de camping, des magasins et des services postaux. Une zone de baignade publique protégée par un **brise-lames** est sur le front du lac.

298 Un ponton avec 37 m d'espace d'amarrage est fixé à l'extrémité extérieure de l'**appontement public** sur la rive est. Un **brise-lames** en pierres se trouve sur le côté nord de l'appontement. Des **brise-lames** flottants protègent les quais au sud de l'appontement public.

299 Le *Harrison Hot Springs Resort & Spa* (604-796-2244), la *Killer's Cove Marina* (604-796-3856), le *Harrison Yacht Club Clubhouse* (604-796-0049) et une rampe de mise à l'eau se trouvent sur la rive est, au sud du **brise-lames**.

300 **Camile Island** et **Marguerite Island** sont deux petites îles proches de l'extrémité SE d'**Echo Island**. **McComb Bay**, sur la rive est d'Echo Island, est une aire d'estacades.

301 Le **feu** *d'Echo Island (377)*, sur le côté ouest de l'île, porte une **marque de jour de tribord**.

302 **Echo Bay** se trouve à 0,25 mille au nord du feu.

303 **Celia Cove** et **Camp Cove** se trouvent sur la rive ouest du Harrison Lake, en face d'Echo Island. **Limbert Rocks**, 1,6 mille au nord de Camp Cove, émerge de 1,8 m au-dessus de l'eau.

304 **Cascade Bay** se trouve à l'est de la **Cascade Peninsula**. **Lone Tree Island**, à l'entrée de la baie, est reliée à la rive par un **brise-lames** en pierres. **Blind Bay** et **Lakeberg Bay** se trouvent au fond de Cascade Bay. Un récif duquel émergent deux îlots se trouve dans Blind Bay et de nombreux quais privés bordent les rives des baies.

305 Le site de **Rainbow Falls**, sur la rive est de Cascade Bay, est signalé par un panneau du *B.C. Forest Service* (Service des forêts de la Colombie-Britannique) indiquant un site récréatif.

306 **Sturgeon Bay** et **Beach Bay** se trouvent à l'extrémité nord de la Cascade Peninsula. Sturgeon Bay est une aire d'estacades. Des **balises de jour** privées marquent les roches asséchantes gisant dans l'entrée de Beach Bay.

307 **Macs Cove** et **Cooks Cove** se trouvent à 1,2 mille au NNE de Beach Bay. Un panneau du *B.C. Forest Service* indiquant un site récréatif est placé à **Bear Creek**.

308 Une aire d'estacades se trouve du côté NW de **Sheers Island** *(49°25'N, 121°50'W)*.

309 Le **feu** de *Sheers Island (374)*, à courte distance au nord de **Ten Mile Point**, porte une **balise de jour de bâbord**.

310 **Purcell Point** constitue l'extrémité sud de **Long Island**.

311 Le **feu** *d'Inkman Island (375)*, à courte distance de la rive SE de Long Island, porte une **marque de jour de bâbord**.

312 **Scherrer Bay**, qui s'étend au NNW d'**Inkman Island**, est une aire d'estacades.

313 Le **Towboat Strait** s'étire entre Long Island et la terre ferme. **Long Island Bay**, avec **Deer Island** dans son entrée, échancre la rive ouest de Long Island. Plusieurs pontons privés se trouvent dans la baie qui est signalée comme étant un bon **mouillage** pour les embarcations.

314 **Timberman Cove**, à l'ouest de **Molly Hogan Point**, se trouve à l'extrémité nord du Towboat Strait. La baie est une aire d'estacades comportant une aire de triage sur la terre ferme et une rampe de chargement pour chalands.

315 Le **feu** de *Long Island (376)*, à l'extrémité nord de l'île, porte une **marque de jour de tribord**.

316 **Bear Creek (station)** *(49°32'N, 121°46'W)* dispose d'une installation de tri de billes de bois et d'une aire d'estacades.

317 **Silver River (station)** à l'embouchure du **Big Silver Creek** dispose d'une installation de tri de billes de bois et d'une aire d'estacades protégée par des **brise-lames**. **East Bay** est une aire d'estacades.

318 Le **feu** de *Vedder Rock (379.3) (49°36'N, 121°56'W)* porte une **marque de jour de bâbord**.

318.1 Des **câbles sous-marins** traversent le lac entre Vedder Rock et Westwood Bay.

319 **Westwood Bay**, **Doctors Point**, **Doctors Bay** et **Doctors Island** sont des lieux nommés au NW de **Vedder Rock**. Westwood Bay est une aire d'estacades.

320 Le **feu** de *Doctors Point (379.5)*, 0,4 mille au NW de la pointe, porte une **marque de jour de bâbord**.

321 À **Five Mile Bay** *(49°42'N, 122°03'W)* se trouvent les ruines d'une exploitation forestière. Des **pieux** brisés et des chicots y rendent le fond malsain. **Todd Bay** se trouve sur la rive opposée.

322 Des **tours sont bien visibles** le long de la rive à 2 milles au NE de Five Mile Bay.

323 La **Lillooet River** se jette dans le fond du Harrison Lake. De nombreuses îles gisent dans l'embouchure de la rivière.

324 **Tipella**, sur le côté sud de l'embouchure de la rivière, est le site d'une exploitation forestière, avec des estacades flottantes et une piste d'atterrissage en gravier.

325 Le **feu** de *Port Douglas Channel (380)*, à l'extrémité nord de l'entrée du chenal, porte une **marque de jour de tribord**.

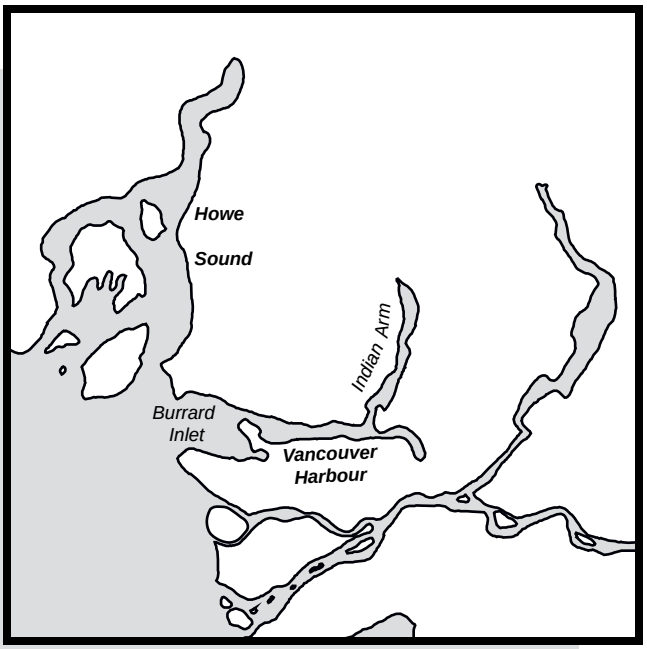
326 Le **Port Douglas Channel**, profond de 1,3 m, mène au **Little Harrison Lake**. Des estacades flottantes sont réparties le long des rives du lac. **Port-Douglas**, au fond du lac, dispose d'un quai de chargement.

Vancouver Harbour et Howe Sound

Généralités

Cartes 3481, 3493, 3497, 3495, 3526, 3534

1 Ce chapitre décrit le Burrard Inlet, y compris Vancouver Harbour, False Creek et leurs approches. Howe Sound et ses approches, y compris Squamish et Port Mellon, sont également décrits.



Approches de Vancouver Harbour

Carte 3496

2 Le **Burrard Inlet**, à courte distance au nord du North Arm du fleuve Fraser, s'ouvre entre Point Grey *(49°16'N, 123°16'W)* et Point Atkinson, 4 milles au nord. Il s'enfonce de 12,5 milles dans les terres vers l'est avant de se diviser entre le Indian Arm et Port Moody. Il est relativement peu profond, mais offre des profondeurs convenables pour le **mouillage** dans toutes ses parties à l'exception de l'extrémité nord du Indian Arm.

3 Les procédures du système de routage English Bay (EBRS), de la zone de contrôle du trafic 1 de First Narrows (TCZ-1), de la zone de contrôle du trafic 2 de Second Narrows (TCZ-2) et de la zone de contrôle du trafic 3 de Eastern Burrard Inlet (TCZ-3) sont décrites dans le *Guide d'information sur le Port* (en anglais seulement) que l'on peut trouver sur le site Web du *Port de Vancouver*.

4 *La bouée d'avertissement lumineuse « QA » des approches de Vancouver (385.5)*, 2,4 milles à l'WNW de Point Grey, est équipée d'un **Racon** (— — •).

5 La *bouée d'avertissement lumineuse « QB » de Burrard Inlet (388)*, 2,4 milles à l'ouest de Prospect Point, à l'extrémité est du dispositif de séparation du trafic, est équipée d'un **Racon** (— • —).

6 **Point Grey** *(49°16'N, 123°16'W)*, extrémité ouest d'un promontoire boisé se terminant en une falaise arrondie, est très bien visible du sud. Les édifices de l'Université de la Colombie-Britannique, situés sur les hauteurs au-dessus de la pointe, sont remarquables.

6.1 Une **bouée** SADO lumineuse (test d'énergie des vagues) est mouillée à environ 0,8 mille au NNW de Point Grey.

6.2 Une **bouée** SADO lumineuse est mouillée à 4,2 milles au NW de Point Grey.

7 Un **site d'immersion** *(49°15.4'N, 123°22.1'W)*, mis en service dans le cadre d'un permis accordé conformément à la *Loi sur l'immersion de déchets en mer*, est utilisé pour le déversement des déblais de dragage des cours d'eau.

8 **Spanish Bank** *(49°17'N, 123°14'W)*, banc de sable dur qui s'assèche peu avant la basse mer, s'avance de 0,6 mille vers le nord à partir du côté ouest de Point Grey. Le bord du banc est accore et n'est visible que peu avant la basse mer, par vents forts d'ouest, lorsqu'une ligne de petits brisants se forme.

9 La *bouée à cloche lumineuse « Q62 » de Point Grey (387)*, 1,5 mille au nord de Point Grey, est une **bouée de tribord**.

10 Le *feu n° 2 de Spanish Bank (386.3)* et le *feu de Spanish Bank (387.01)* sont placés sur des **ducs d'Albe** le long du bord extérieur du banc.

11 Des **câbles sous-marins** traversent Spanish Bank avant de traverser le Strait of Georgia.

12 Le *feu d'English Bay mouillage Est (387.2)*, du côté mer du **brise-lames** du *Royal Vancouver Yacht Club*, est privé et il est placé sur un fanal installé sur une rambarde métallique.

13 **English Bay** se trouve entre Spanish Bank et le *Stanley Park*, 3 milles au NE. Des courses de yachts, dont certaines internationales, ont lieu dans le secteur Kitsilano-Jericho Beach d'English Bay, entre avril et octobre, et les navigateurs doivent éviter ce secteur dans la mesure du possible. Un quai public pour la pêche et la plaisance se trouve à **Jericho Beach**. Les *Royal Vancouver Yacht Club* et *Kitsilano Yacht Club* se trouvent respectivement 0,4 et 1,5 mille à l'est de Jericho Beach. Une **bouée d'amarrage** privée est mouillée au NW de **Kitsilano Beach**. Des **bouées** privées délimitent les zones réservées à la baignade au large de Kitsilano Beach, Sunset Beach et Second Beach. La collectivité d'English Bay offre toutes les commodités ainsi que diverses activités récréatives. Une rampe de mise à l'eau et la station de la Garde côtière de Kitsilano sont situées à l'entrée de False Creek.

14 Des **conduites sous-marines** s'avancent à partir de la rive à courte distance au SW et à l'est de **Kitsilano Point**.

14.1 Deux **épaves** gisent au large de Kitsilano Point, l'une, recouverte de 3,9 m d'eau, git 0,5 mille au NW de la pointe, et l'autre, recouverte de 2,7 m d'eau, git 0,4 mille à l'ouest de la même pointe.

15 **Elsje Point**, à courte distance à l'est, constitue l'extrémité d'un **brise-lames** en enrochement. Le brise-lames protège le port musée du *Vancouver Maritime Museum*. Plusieurs navires historiques y sont amarrés.

16 **Siwash Rock**, une aiguille de 16 m de hauteur, gît à courte distance du côté ouest du *Stanley Park*, environ 0,5 mille au nord de **Ferguson Point**. Un **câble sous-marin** émerge à courte distance au nord de Ferguson Point.

17 La *bouée lumineuse « QC » de Ferguson Point (390.5)*, 0,4 mille à l'WNW de la pointe, est une **bouée cardinale ouest**.

18 **Point Atkinson** *(49°20'N, 123°16'W)* est une pointe légèrement escarpée. De forts clapotis, causés par la rencontre des courants de marée du Burrard Inlet et de Howe Sound, se forment fréquemment au large de la pointe.

19 Le *feu de Point Atkinson (386)* est placé sur une tour blanche à six contreforts. Une aire d'atterrissage d'hélicoptères se trouve à proximité du feu.

20 Les prédictions des marée pour Point Atkinson (7795) sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

21 Entre Point Atkinson et Navvy Jack Point, 2,7 milles à l'est, la côte est échancrée par plusieurs anses. On trouve une aire de pique-nique, un **quai public** et des **bouées d'amarrage** dans **Caulfeild Cove**. Une **bouée d'amarrage** privée est mouillée au large de *Cypress Park*. Une **conduite sous-marine** (prise d'eau) s'avance de 110 m vers le large du côté ouest de Sandy Cove. Elle fournit de l'eau au *Laboratoire de Vancouver ouest*, qui conduit des travaux de recherche sur les pêches.

22 Une tour à micro-ondes se dresse au nord de **Dundarave**, 3 milles à l'est de Point Atkinson. **Navvy Jack Point**, 0,6 mille au SE, est bordée par plusieurs roches asséchantes au SW et au NW. Dundarave offre divers services, magasins et restaurants.

23 À **Hollyburn**, des feux privés sont placés sur un **brise-lames** protégeant les installations pour petites embarcations du *Hollyburn Sailing Club*.

Vancouve Harbour — Généralités

Cartes 3493, 3497, 3495, 3496

24 **Vancouver Harbour** *(49°18'N, 123°05'W)* est un port en eau profonde très achalandé toute l'année qui compte 276 km de côtes dans la zone de navigation qu'il contrôle. Le port de Vancouver compte 17 terminaux pour les cargaisons en vrac, 3 terminaux pour les marchandises non conteneurisées et 3 terminaux à conteneurs offrant une gamme complète d'installations et de services au transport maritime international. Il englobe des ports de plaisance et des clubs nautiques qui desservent un grand nombre d'embarcations de plaisance, le trafic d'hydravions est également très important dans Coal Harbour.

25 **Vancouver Harbour** est défini dans la *Loi maritime du Canada*. Il englobe Burrard Inlet, Indian Arm, Port Moody,

English Bay et toutes les autres eaux à marée à l'est d'une ligne tirée du feu de Point Atkinson vers le sud jusqu'à l'extrémité ouest de Point Grey *(carte 3496)*. Il englobe également une étroite bande côtière dans le Strait of Georgia dans les approches du fleuve Fraser, Sturgeon Bank et Roberts Bank *(carte 3463)*.

26 L'*Administration portuaire de Vancouver-Fraser (APVF)* gère le *port de Vancouver*, qui englobe Burrard Inlet, Indian Arm, English Bay, le fleuve Fraser, la Pitt River et Roberts Bank.

26.1 Le Centre des opérations est le principal point de contact de l'administration portuaire, et il fonctionne 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 365 jours par année.

Centre des opérations
Port de Vancouver
Téléphone : +1-604-665-9086
Courriel : harbour_master@portvancouver.com
Site Web : www.portvancouver.com

27 Le *Guide d'information sur le Port* pour le *port de Vancouver* a été élaboré conformément aux dispositions de l'article 56 de la *Loi maritime du Canada*. Les pratiques et procédures s'appliquent à tous les utilisateurs du port, y compris les embarcations et bateaux de plaisance, et les locataires. Le guide (en anglais seulement) est disponible sur le site Web du *port de Vancouver*.

30 **Vancouver** est une grande ville qui compte de nombreux hôpitaux et des installations municipales complètes. On y trouve un *YMCA*, un *YWCA* et les consulats d'une quarantaine de pays. La *Mission to Seafarers* (604-253-4421) est située 401, chemin East Waterfront. La *Mariners Clinic* (604-683-0206) fournit des soins médicaux complets aux marins et aux travailleurs des autres industries affiliées. La clinique est située 1160, rue Burrard.

31 Le **pilotage** est obligatoire. Vancouver se trouve dans la zone 2 de la région de pilotage du Pacifique, et les pilotes montent à bord des navires dans les environs de la **bouée d'avertissement** mouillée au large de Brotchie Ledge, près de Victoria. Le bureau de l'Administration de pilotage du Pacifique est situé à Vancouver. Pour plus de détails sur la façon d'obtenir un pilote, consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

Administration de pilotage du Pacifique Canada
1000-1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) Canada V6E 4A4
Siège social : 604-666-6771
Répartition Vancouver : 604-666-6776
Répartition Victoria : 250-363-3878
www. app.gc.ca

32 Vancouver Harbour et ses approches, dans le secteur trois de la *zone de trafic de Vancouver*, sont administrés par le *centre de trafic de Victoria*. La fréquence assignée est le canal 12 (156,6 MHz). Une brève description de ce STM se trouve dans les Instructions nautiques *PAC 200*. Les détails sont fournis dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*. Les **points d'appel** sont indiqués dans le tableau 5.1.

Tableau 5.1 Points d'appel — Vancouver Harbour

Numéro	Nom	Description
15A	Iona	Ligne joignant les positions *49°12'18"N, 123°15'50"W* et *49°12'18"N, 123°25'53"W*
15B	Cape Roger Curtis	Ligne joignant les positions *49°12'18"N, 123°15'50"W* et *49°12'18"N, 123°25'53"W*
19	Dundarave	Ligne orientée 000° – 180° (Vrai) et passant par la bouée « QB » *49°19'02.5"N, 123°12'00"W*
20	Vanterm	Ligne orientée 358° – 178° (Vrai) joignant les positions *49°17'23"N, 123° 04'33"W* et *49°18'21"N, 123° 04'37"W*
21	Berry Point	Ligne orientée 000° – 180° (Vrai) à partir de la position *49°17'43"N, 122°59'09"W*
22	Roche Point	Ligne orientée 000° – 180° (Vrai) à partir de la position *49°18'02.5"N, 122°57'17"W*

33 Le **point d'appel 15A Iona** marque le passage du secteur un (centre de trafic de Victoria) au secteur trois (centre de trafic de Victoria). Il s'agit de la ligne franc sud du *feu du brise-lames Iona* croisant la ligne formée avec le Cape Roger Curtis (15B) *(carte 3463)*.

34 **Le point d'appel 15B, Cape Roger Curtis, marque le passage du secteur un *(centre de trafic de Victoria)* au secteur trois *(centre de trafic de Victoria)*. Il s'agit de la ligne franc sud du *feu du Cape Roger Curtis (417)* croisant la ligne formée avec le point 15A *(carte 3463)*.**

35 Le **point d'appel 19, Dundarave,** est une ligne passant par la *bouée lumineuse « QB » de Burrard Inlet (388)*.

36 Le **point d'appel 20**, *Vanterm*, est une ligne joignant l'extrémité ouest de *Vanterm* à la position *49°18'21"N, 123°04'37"W*.

37 Le **point d'appel 21, Berry Point,** est une ligne passant par le f*eu de Berry Point (411)*.

38 Le **point d'appel 22, Roche Point**, est une ligne passant par le *feu de Roche Point (412)*.

39 Il est possible de **mouiller** dans English Bay (nord et sud), Inner Harbour et Indian Arm. Les mouillages sont énumérés dans le tableau 5.2. Pour plus de détails, consulter le *Guide d'information sur le Port* disponible (en anglais seulement) sur le site Web du *Port de Vancouver*.

4.5 Mouillages

Demandes de mouillage

Tous les efforts seront déployés pour attribuer un mouillage 24 heures avant l'arrivée d'un navire, sous réserve de disponibilité, à condition que le navire donne un préavis d'au moins 24 heures. Cependant, il est entendu que certaines demandes en raison d'urgences, de retards d'amarrage, etc. peuvent nécessiter une assistance immédiate. Le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Victoria peut être contacté en tout temps après les heures de bureau au 250-666-6333. Au besoin, les SCTM communiqueront avec le navire de surveillance du port ou le capitaine de port de service.

De plus, des mouillages dans English Bay, Inner Harbour et Indian Arm sont réservés aux situations d'urgence.

Navires au mouillage

Un quart à la passerelle doit être maintenu en permanence lorsque le navire est au mouillage. Pendant que le navire est au mouillage, l'officier de quart doit, en toutes circonstances :

1) *déterminer la position du navire et la marquer sur la carte appropriée dès que possible, lorsque les circonstances le permettent, vérifier à des intervalles suffisamment fréquents si le navire reste solidement ancré en prenant le relèvement de marques de navigation fixes ou d'objets à terre facilement identifiables;*
2) *faire assurer une veille efficace;*
3) *s'assurer que des rondes d'inspection du navire sont régulièrement effectuées;*
4) *observer les conditions météorologiques, les marées et l'état de la mer;*
5) *aviser le capitaine et prendre toutes les mesures nécessaires si le navire chasse sur son ancre;*
6) *s'assurer que l'état de préparation des moteurs principaux et des autres machines, y compris la 2e ancre, est conforme aux instructions du capitaine;*
7) *si la visibilité se détériore, aviser le capitaine et se conformer à la réglementation en vigueur pour prévenir les abordages en mer;*
8) *s'assurer que le navire montre les feux et les marques appropriés et que les signaux sonores appropriés sont émis en tout temps, au besoin;*
9) *prendre des mesures pour protéger l'environnement de la pollution par le navire et se conformer aux règlements sur la pollution applicables;*
10) *surveiller en permanence le canal 12.*

De plus, afin d'assurer un mouillage sécuritaire et de maintenir leur état de navigabilité, les navires sont avisés de ne pas délester complètement tant que les opérations de chargement de la cargaison n'ont pas commencé.

Renseignements sur le mouillage

Lorsque l'on fait une demande de mouillage, les renseignements suivants doivent être entrés dans PGP :

- *nom de l'organisme chargé de la manutention de la cargaison du navire*
- *nom du représentant de l'organisme demandant le mouillage*
- *nom du navire*
- *longueur hors tout du navire*
- *tirant d'eau du navire à l'arrivée au mouillage*
- *heure prévue d'arrivée du navire au port*
- *durée estimée du séjour au mouillage du navire*
- *type de cargaison à charger/décharger*
- *toute autre information pertinente :*
  - *chargement partiel*
  - *mazoutage*
  - *machines défectueuses*
  - *transit par le Second Narrows, etc.*

Autres mouillages

En période de congestion dans le port, il peut être ordonné aux navires de mouiller au large de l'Île de Vancouver. Ces mouillages sont assignés par l'Administration de pilotage du Pacifique ou par les autorités portuaires locales.

Priorités de mouillage

Les mouillages autres que ceux dans Inner Harbour sont assignés selon le principe du premier arrivé, premier servi, sous réserve de disponibilité. Cependant, cela ne s'applique pas aux navires attendant pour d'autres ports ou n'utilisant pas les installations du port. Ces navires se verront assigner un mouillage sous réserve de disponibilité.

Mouillages saisonniers

Les navires à l'ancre aux mouillages 13, 14 et 15 pourraient chasser en cas de forts vents du sud. L'utilisation de ces mouillage est restreinte du 1er novembre au 1er avril, lorsque les forts vents du sud prédominent.

Avertissements pour les navires au mouillage

Le centre de trafic de Victoria diffusera sur le canal 12 un avertissement de vent à l'intention de tous les navires mouillés dans le port de Vancouver, dans les circonstances suivantes :

1) *Lorsque la vitesse des vents atteint ou dépasse 30 nœuds dans n'importe quelle direction dans le First Narrows;*

Tableau 5.2 Mouillages du port de Vancouver

Mouillage	Latitude ° ′ ″	Longitude ° ′ ″	Longueur hors tout maximale (m)	Profondeur au centre du mouillage (m)	Profondeur minimale dans la zone de mouillage (m)	Remarques
South English Bay						
1	49 17 57 N	123 14 19 W	400	60	48	Il peut accueillir des navires Capesize.
2	49 17 33 N	123 13 53 W	260	37	14	
3	49 18 04 N	123 13 33 W	400	45	37	
4	49 17 39 N	123 13 11 W	260	37	28	
5	49 17 15 N	123 12 42 W	230	21	12	
6	49 18 12 N	123 12 48 W	400	40	30	Il peut accueillir des navires Capesize.
7	49 17 47 N	123 12 25 W	260	27	23	
8	49 17 22 N	123 11 59 W	230	19	16	
9	49 16 56 N	123 11 33 W	190	12,3	10	
10	49 18 19 N	123 12 03 W	400	30	24	Il peut accueillir des navires Capesize.
11	49 17 54 N	123 11 38 W	260	25	19	
12	49 17 29 N	123 11 14 W	230	18	14	
13	49 17 05 N	123 10 49 W	190	11,8	10	
14	49 18 25 N	123 11 19 W	400	24	21	Il peut accueillir des navires Capesize.
15	49 18 01 N	123 10 53 W	260	19	17	
U	49 17 45 N	123 15 13 W	400	47	28	Court terme uniquement
Z	49 17 09 N	123 10 00 W	100	10,3	9	
North English Bay						
16	49 19 57 N	123 13 08 W	260	40	20	
17	49 19 56 N	123 13 54 W	260	52	32	
18	49 19 55 N	123 14 39 W	260	55	32	
Arrière-port						
A	49 18 11 N	123 05 26 W	300	35	24	
B	49 18 06 N	123 04 46 W	260	23	19,4	
C	49 18 01 N	123 04 11 W	260	21	16,2	
D	49 17 39 N	123 05 03 W	300	35	29,8	
E	49 17 44 N	123 03 55 W	230	16	15,7	

X	49 18 17 N	123 06 05 W	185	20	17	
Y	49 18 01 N	123 03 35 W	260	16	14,8	Court terme uniquement; le pilote doit demeurer à bord
W	49 17 43 N	123 05 54 W	300	55	30	Court terme uniquement; le pilote doit demeurer à bord
Indian Arm						
K	49 17 51 N	122 56 52 W	260	30	23,5	
L	49 17 55 N	122 56 07 W	260	18	15,7	
M	49 18 23 N	122 56 17 W	260	26	19,9	À utiliser uniquement si aucun autre mouillage approprié n'est disponible
N	49 17 39 N	122 58 04 W	260	15,6	15,3	À utiliser uniquement si aucun autre mouillage approprié n'est disponible

Source : https://www.portvancouver.com/fr/
Site consulté le : 2 octobre 2013

2) Lorsque la vitesse des vents d'ouest à nord-ouest est de 20 nœuds ou plus dans le First Narrows et qu'un avertissement de coup de vent du nord-ouest a été émis pour le Georgia Strait;

3) À la discrétion du capitaine de port ou du centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Victoria.

Annulations

L'avertissement pour les navires au mouillage sera annulé lorsque :

1) La vitesse des vents sera descendue en dessous de 30 nœuds depuis plus d'une heure (en dessous de 20 nœuds depuis plus d'une heure si les vents sont d'ouest ou du nord-ouest);

2) À la discrétion du centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Victoria.

Navires mal mouillés

Si un navire ne jette pas l'ancre au mouillage qui lui a été assigné ou si un navire chasse hors de sa position de mouillage, et que :

1) Le navire met en danger d'autres navires au mouillage, ou

2 Le navire entrave l'utilisation d'autres mouillages

Le navire devra être repositionné par un pilote de la côte de la ColombieBritannique et devra assumer tous les coûts associés au repositionnement.

41 Vancouver est un point d'entrée pour les douanes et l'immigration, et des agents montent à bord des navires à leur arrivée. *Opérations commerciales de l'ouest de Vancouver* est situé au 333, rue Dunsmuir (1-800-461-9999). Vancouver est également la station de quarantaine de la Colombie-Britannique. Des remorqueurs sont disponibles pour l'amarrage et

le halage des amarres. Les amarreurs peuvent être demandés auprès des agents maritimes locaux.

42 De l'eau douce peut être fournie à la plupart des postes d'amarrage. Tous les types de provisions, ainsi que des pièces de rechange pour le pont et les machines sont disponibles. Il est possible de se procurer n'importe quelle quantité de combustible de soute et de diesel aux quais des compagnies pétrolières ou être livré par chaland-citerne à quai.

43 La main-d'œuvre pour le chargement ou le déchargement peut être demandée auprès des entreprises de manutention locales. Des remorqueurs sont disponibles pour l'amarrage, le déplacement et le halage des amarres. Les passerelles des navires peuvent être facilement utilisées à la plupart des postes d'amarrage. Le port est bien pourvu en entreprises pouvant réparer tous les types d'instruments de navigation et régler les compas.

44 Le port est conforme à la norme ISPS avec un service de sécurité complet qui assure une surveillance maritime 24 heures sur 24. Des barrières ne pouvant être franchies qu'en montrant une carte d'accès sont en place à tous les terminaux. Le port assure une surveillance par télévision en circuit fermé 24 heures sur 24 des routes et des terminaux de croisière.

45 *L'unité maritime du service de police de Vancouver* dispose de deux patrouilleurs basés dans le port. On peut la joindre sur le canal 12, ou en cas d'urgence sur le canal 16, ou en composant le 911.

46 Des postes d'amarrage pour petites embarcations sont disponibles à False Creek et à Coal Harbour. À North Vancouver, il y a des installations pour petites embarcations au **port de plaisance** de Mosquito Creek et au *Lynnwood Marina & Light Industrial Park* (604-985-1533), situé entre le Second Narrows et Lynnterm. On trouve également des **ports de plaisance** pour petites embarcations à Reed Point, Port Moody et Deep Cove dans le Indian Arm.

47 Le port est desservi par le chemin de fer qui assure le transport de marchandises et de passagers à l'échelle du continent. La *Greater Vancouver Transportation Authority (Translink)* (Régie des transports du Grand Vancouver) assure le transport en commun à l'échelle locale. Des services d'autobus desservent toutes les destinations au Canada et aux États-Unis. Des services aériens vers de nombreuses destinations partout dans le monde sont disponibles pour les passagers et le fret à l'*aéroport international de Vancouver*. Des compagnies aériennes locales desservent des localités dans la province. Des services d'hydravion, à destination de bon nombre des endroits les plus reculés de la côte, et d'hélicoptère, principalement à destination de Victoria, sont disponibles.

48 *BC Ferries* (www.bcferries.com) assure le service régulier de **traversiers** pour les passagers et les véhicules entre la terre ferme et la Sunshine Coast, le sud des Gulf Islands et l'Île de Vancouver.

49 Le Centre hospitalier pour enfants, l'Hôpital de Vancouver, le Centre des sciences de la santé disposent tous d'un héliport, et il y en a un sur la rive sud du port entre la *Place du Canada* et *Centrem*. Plusieurs héliports privés se trouvent autour du port.

50 Les prédictions des marées dans les approches du port de Vancouver sont indiquées pour Point Atkinson (7795) et les différences des marées, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées pour False Creek (7710). Dans la partie ouest du port de Vancouver, entre First Narrows et Second Narrows, les prédictions de marées sont indiquées pour Vancouver (7735). À l'est de Second Narrows, les différences des marées dont la station de référence est Vancouver sont indiquées pour Port Moody (7755), Deep Cove (7765) et Buntzen Lake (7771). Ces prédictions et différences des marées se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

51 Les prédictions des heures et des vitesses du courant maximum et des heures de l'étale pour les First Narrows (4000) et Second Narrows (4100) sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

52 À l'ouest de First Narrows, entre celui-ci et la **bouée**« *QB* », 2,5 milles à l'ouest du Lions Gate Bridge, le courant de jusant est précédé d'une ligne de marée bien définie. Les courants de surface à l'ouest de la ligne de marée sont faibles, mais généralement un fort courant d'ouest dont la vitesse peut atteindre être supérieure à 2 nœuds se forme à une profondeur de 10 m.

53 Dans First Narrows, la durée de l'étale varie et est parfois considérable. Dans la partie la plus étroite du chenal, la vitesse du courant de marée varie considérablement et peut atteindre 6 nœuds. Le flot qui traverse First Narrows vers l'est est régulier et sans turbulence jusqu'à Brockton Point, où de forts remous se forment lors des grandes marées.

54 Le jusant suit le chenal à partir de Brockton Point, mais en passant le Lions Gate Bridge, il s'établit en une bande étroite le long de la rive nord. La vitesse du jusant peut atteindre 4 nœuds à 0,2 mille au large de Navvy Jack Point. Cependant, à 0,6 mille au large de cette pointe dans le chenal, elle dépasse rarement 1 nœud. Durant les forts jusants, un front distinct se forme le long de la jonction avec le courant principal, les courants relativement faibles portant au sud. Il est souvent marqué par une ligne de remous, dangereuse pour les petites embarcations, surtout dans la zone située près de l'embouchure de la Capilano River.

55 Dans la partie ouest du Vancouver Harbour, entre First Narrows et Second Narrows, le courant de surface n'est pas toujours indicatif du courant dans toute la colonne d'eau à la fin du printemps et en été. À marée montante, de forts courants de fond portant à l'est peuvent se former, surtout au

large de Neptune Bulk Terminals, même si la surface est à l'étale.

56 Entre Brockton Point et Neptune Bank, 2,5 milles à l'est, les courants de marée ont tendance à tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, au flot comme au jusant. Au jusant, le courant principal porte à l'ouest dans les parties centrale et nord du havre, tandis qu'un faible tourbillon porte à l'est le long de la rive sud. Durant le flot, le courant principal porte fortement de Brockton Point vers *Centrem* 1 mille à l'ESE. Les courants le long de la rive nord, après une période de faible vitesse et de direction variable après l'étale, forment un tourbillon qui continue vers l'ouest et rejoint le courant principal en face de Brockton Point.

57 Entre First Narrows et Second Narrows, les courants les plus forts se forment 3 heures avant le passage au jusant, les vitesses pouvant atteindre 2 nœuds, et portent ESE au large de *Centrem* sur la rive sud, puis se forment de nouveau 2 heures avant le passage au flot, les vitesses pouvant atteindre 2 nœuds, et portent ouest le long de la rive nord.

58 Les remous côtiers dans Vancouver Harbour sont imprévisibles. Il ne faut pas se fier à la direction prévue du courant de marée le long d'un quai. Les navires qui accostent doivent avoir leurs ancres prêtes à être mouillées.

59 Les renseignements météorologiques pour l'*aéroport international de Vancouver* et un tableau de la fréquence du brouillard pour Vancouver Harbour figurent dans les annexes.

First Narrows

Carte 3493

60 Le **First Narrows** forme l'entrée de la partie ouest du Vancouver Harbour. Le chenal d'accès passe entre le Lions Gate Bridge et Brockton Point. Il est jalonné par les feux à secteurs (entrant et sortant) du Lions Gate Bridge et est maintenu jusqu'à une profondeur minimale de 15 m.

61 **Avertissement. — La navigation dans le First Narrows est difficile, surtout pour les petites embarcations. Il peut y avoir des volumes de trafic élevés et des conditions de mer défavorables causées par le vent, la marée et le débit du fleuve. Les navigateurs doivent faire preuve de prudence et de vigilance en tout temps.**

61.1 Le *Safe Boating Guide – Burrard Inlet* contient des renseignements à l'intention des exploitants de petits bâtiments et d'embarcations de plaisance. Ce *guide* est disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

62 Les procédures dans la zone de contrôle du trafic de First Narrows (TCZ-1) sont décrites dans le *Guide d'information sur le Port* (en anglais seulement), disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

3.1 First Narrows

3.1.1 Définition

First Narrows désigne les eaux du Vancouver Harbour délimitées à l'est par une ligne reliant Brockton Point et Burnaby Shoal, puis s'orientant à 000° nord (vrai), et à l'ouest par une ligne reliant Navy Jack Point et Ferguson Point.

3.1.2 Dépassement et rattrapage

Les navires de haute mer et les grands caboteurs ne sont pas autorisés à se croiser ou à se rattraper entre la bouée de Calamity Shoal et la balise lumineuse de Capilano (feu de First Narrows).

Les navires de haute mer et les grands caboteurs ne sont pas autorisés à rattraper les navires transportant des marchandises dangereuses entre Brockton Point et la balise lumineuse de Capilano.

3.1.3 Remorquage, remorqueurs et remorques

1) Les dimensions maximales admissibles des radeaux de billes sont les suivantes :
- *contenu total de quarante sections*
- *longueur totale de vingt sections*
- *largeur hors tout de deux sections.*

2) Pour les radeaux de billes de plus de 10 sections, il faut prévoir un remorqueur d'assistance. À moins d'avoir l'autorisation du centre des SCTM, les remorqueurs avec remorques qui font route vers l'est à destination du secteur de Seaspan et Navy Buoy doivent traverser le chenal à l'est de Burnaby Shoal.

3) La longueur maximale du câble de remorquage à utiliser entre le feu de Capilano et la zone de restriction des mouvement de Second Narrows est de 55 m (180 pi).

3.1.4 Manœuvrer dans le First Narrows

Les dispositions suivantes s'appliquent aux navires qui manœuvrent dans le First Narrows :

1) Tous les navires doivent se tenir sur tribord au milieu du chenal, sauf autorisation contraire du centre des SCTM.

2) Les navires qui pénètrent dans le First Narrows doivent avoir reçu un avis de circulation délivré par le centre des SCTM au plus tard à Burnaby Shoal en direction ouest ou à Dundarave en direction est.

3.1.6 Franchissement du passage

L'expression « Franchissement du passage » (Clear Narrows) s'entend du passage d'un navire dans le First Narrows ou le Second Narrows, sans entrave et sans qu'un autre navire ne le croise, ne le rattrape ou ne le dépasse.

PONT DU FIRST NARROWS (LIONS GATE) (2005)

Le centre des SCTM délivrera une autorisation de « Franchissement du passage » à la demande du capitaine d'un navire qui nécessite un libre passage dans le First Narrows ou le Second Narrows, si les conditions de circulation le permettent.

Le centre des SCTM délivrera une autorisation de « Franchissement du passage » sur le canal VHF 16, puis la diffusera sur le canal VHF 12.

Les remorqueurs légers et autres petits bâtiments très manœuvrables peuvent bénéficier d'une exemption de conformité de la part du centre des SCTM.

63 Les tables des courants qui donnent les prédictions quotidiennes pour le First Narrows (4000) sont publiées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

64 Le **feu** de *First Narrows (394)*, 0,35 mille au NNW de Prospect Point, à l'extrémité des vasières au large de la Capilano River, est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure, installée sur un **duc d'Albe**.

65 La **Capilano River** est un cours d'eau de montagne prenant sa source dans les montagnes à l'est de Howe Sound puis coulant en direction sud pour déboucher dans le Vancouver Harbour au nord de Prospect Point. En raison de la haute altitude de sa source et de la pente abrupte de son lit, les crues y sont soudaines et destructrices.

66 **Avertissement. — Les navires qui entrent dans le First Narrows ou qui en sortent dans les environs de Prospect Point doivent faire preuve d'une grande prudence au moment de franchir l'embouchure de la Capilano River. Si le cours d'eau est en crue, on peut s'attendre à être entraîné vers Prospect Point à certains stades de la marée.**

67 **Prospect Point** *(49°19'N, 123°08'W)* est une haute falaise qui s'élève sur le côté sud du First Narrows. Le **feu** de *Prospect Point (392)*, au pied de la falaise, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

68 Le **First Narrows Bridge** *(ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique)*, connu localement sous le nom de **Lions Gate Bridge**, est un pont-route suspendu à travée fixe qui enjambe le First Narrows à courte distance à l'est de Prospect Point. La hauteur libre sous le centre de la travée est de 61 m. Sous le reste du chenal navigable, la hauteur libre est de 58,5 m.

69 Des **feux** rouges fixes sont placés en haut des tours principales. Deux **feux** blancs fixes sont placés sous le pont pour indiquer les limites du chenal. Des **feux** jaunes fixes sont placés au centre des bases des deux tours principales. Quatre **feux** jaunes isophases *(392.7, 392.8, 393.6, 393.7)* marquent la cambrure du pont pour que les pilotes puissent assurer un tirant d'air adéquat. Ils sont synchronisés pour clignoter ensemble.

70 Le ***feu** à secteurs entrant (392.6) et le **feu** à secteurs sortant (393.5) du Lions Gate Bridge, placés* sur le pont, marquent le chenal à l'Est du pont jusqu'à Brockton Point. Les secteurs blancs indiquent le chenal à privilégier et ne doivent pas être utilisés à l'est de Brockton Point.

71 Une crête de gros rochers asséchants s'étend à partir de **Calamity Point**, sur le côté nord du First Narrows, à environ 0,4 mille à l'est du Lions Gate Bridge. Une **conduite sous-marine** (prise d'eau) s'étend vers le large sur 100 m. Le **feu** de *Calamity Point (395)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure, installée sur un **duc d'Albe**.

71.1 Un courantomètre du SHC est situé à 25 m au SW du **feu** de *Calamity Point*, dans le port de Vancouver, à environ 2 m du fond.

72 Une **tour bien visible** haute de 8,5 m avec un toit de cuivre, construite au-dessus du puits nord de la conduite sous

COAL HARBOUR ET LOST LAGOON (2005)

Tableau 5.3 Principales installations portuaires — Vancouver Harbour/Partie ouest (rive sud)

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Place du Canada Est	506	8,5	2,8	Terminal de croisière. Quatre passerelles évoluant automatiquement avec la marée. Convoyeurs et grues mobiles pour la manutention des bagages et des approvisionnements. Zone de bagages de 6 000 m². Tablier de quai de 9 500 m². La fourniture d'eau douce, le raccordement téléphonique, l'enlèvement des déchets et un service de remorqueur 24 h sur 24 sont disponibles. Exploitant : Cerescorp Company.
Place du Canada Nord	274	8,5	2,8	Comme ci-dessus
Place du Canada Ouest	329	8,5	2,8	Comme ci-dessus
Centrem Postes d'amarrage 5 et 6	644	15,0	2,1	Conteneurs, produits forestiers et marchandises diverses. Un portique à conteneur ayant une capacité de 45 tonnes et une portée de 50 m, trois grues de 40 tonnes avec une portée de 37 à 43 m, des chariots élévateurs à fourche, des chariots élévateurs à levage par le haut et à levage latéral, des tracteurs de manœuvre et des remorques. Gare de triage intermodale à quai. 30 000 m² de stockage couvert, 204 380 m² de stockage à ciel ouvert et 1 200 EVP. 294 prises frigorifiques. Eau douce à un débit de 227 tonnes par heure et téléphones. Opérateur : DP World Canada.
Burlington Northern – Poste d'amarrage en eau profonde Santa Fe	200	10,0	3,4	Acier, marchandises diverses, pâtes, papier journal et bois d'œuvre. Ducs d'Albe. Aire d'entreposage couverte de 2 800 m², aire d'entreposage à ciel ouvert de 4 046 m². Chemin de fer à quai. Poste d'amarrage pour chalands. Fourniture d'eau douce à raison de 54 tonnes/h et téléphones.
Burlington Northern – Poste d'amarrage pour chalands Santa Fe	120	6,5	—	Comme ci-dessus

Lantic Inc. (Rogers Sugar)	130	9,1	1,6	Importations en vrac de sucre brut. Capacité d'entreposage de 31 745 tonnes de sucre brut. Cadence de déchargement maximale d'environ 363 tonnes/jour. Fourniture d'eau douce à raison de 27 tonnes/h et téléphones. Exploitant : Lantic inc.
Alliance Grain Terminal (anciennement Agricore United) Poste d'amarrage est	213	13,4	—	Céréales en vrac et produits céréaliers. Sept goulottes de chargement, deux convoyeurs avec une cadence de chargement de 600 tonnes/h par convoyeur. Capacité d'entreposage de 102 070 tonnes. Fourniture d'eau douce à raison de 91 tonnes/h et téléphones.
Alliance Grain Terminal (auparavant Agricore United) Poste d'amarrage ouest	213	11,7	—	Comme ci-dessus
Vanterm Postes d'amarrage 1 et 2	340	10 – 9,5	2,5	Conteneurs, produits forestiers, cargaisons liées à des projets, vrac liquide et marchandises générales. Cinq portiques à conteneurs de 40 tonnes, chariots élévateurs à préhension latérale, tracteurs de manœuvre, châssis, chariots élévateurs. Centre ferroviaire intermodal sur le quai. 288 prises frigorifiques. Conduite souterraine pour le chargement de liquides en vrac. Capacités d'entreposage : aire d'entreposage couverte de 11 613 m², aire d'entreposage à ciel ouvert de 22 296 m², 9 200 EVP pleins, 3 000 EVP vides. Exploitant : TSI Terminal Systems Inc.
Vanterm Poste d'amarrage 3	91	9,2	2,5	Comme ci-dessus
Vanterm Poste d'amarrage 4	183	11,0 – 9,8	2,5	Comme ci-dessus; poste d'amarrage pour pétroliers.
Vanterm Postes d'amarrage 5 et 6	619	15,6 – 15,0	2,5	Comme ci-dessus; postes d'amarrage pour porte-conteneurs.
Vanterm Poste d'amarrage 7	228	14,6	2,5	Comme ci-dessus; poste d'amarrage de service.
Pacific Elevators Poste d'amarrage 1	185	9,6	1,9	Poste d'amarrage d'attente. Exploitant : Viterra.
Pacific Elevators Poste d'amarrage 2	215	13,7	1,9	Canola, orge, seigle, pois, lin et granulés Sept becs de chargement à chaque poste d'amarrage. Cadence de chargement de 2 000 tonnes/heure. Fourniture d'eau douce à raison de 91 tonnes/h, téléphones et passerelle à terre de 9 m de long.
Pacific Elevators Poste d'amarrage 3	305	10,2	—	Convoyeur à goulotte mobile – 1 convoyeur de sacs d'une capacité nominale de 1 500 tonnes/heure alimente les grues de chargement des navires.
Cascadia Grain Terminal Poste d'amarrage 1	274	15,0	—	Blé, orge, lin, canola et blé dur. Deux convoyeurs, 7 goulottes, cadence de chargement de 3 200 tonnes/h. Capacité d'entreposage de 280 000 tonnes. Fourniture d'eau douce à raison de 23 tonnes/h, raccordement électrique (550 v, triphasé et 100 ampères pour l'éclairage), téléphones et passerelles à terre de 9 et 18 m de long. Exploitant : Viterra inc.

CANADA PLACE (2005)

CENTREM (2005)

PACIFIC ELEVATORS ET VANTERM (2005)

CASCADIA GRAIN TERMINAL (2005)

Tableau 5.4 Principales installations portuaires — Vancouver Harbour/Partie ouest (rive nord)

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Kinder Morgan Vancouver Wharves Postes d'amarrage 1 à 5	—	—	—	Concentrés minéraux, huile de canola, pâte à papier, soufre, potasse, engrais, produits agricoles et vracs solides. Cinq postes d'amarrage en eau profonde, 45 hectares de terrain, rails permettant de parquer jusqu'à 400 wagons. Cale pour chalands. Exploitant : Kinder Morgan Canada Terminals Ltd Partnership.
Poste d'amarrage 1	520 (combiné avec 2 et 3)	13,7	—	Déchargeur de wagons de concentrés et déchargeur de navires à benne preneuse.
Postes d'amarrage 2 et 3	—	11,2	—	Manutention de marchandises diverses, pâtes et papiers et huile de canola. Tracteurs, remorques à plate-forme et chariots élévateurs. Aire d'entreposage couverte de 2 790 m².
Postes d'amarrage 4 et 5	410	11,6	—	Soufre et produits agricoles, etc. Deux systèmes distincts pour le vrac solide. Culbuteur de wagons à double usage. Deux chargeurs à quadrants au poste d'amarrage 4 (soufre, engrais et potasse). Culbuteur, système de convoyage et chargeur de navire distincts au poste d'amarrage 5 (produits agricoles).
Fibreco	137	11,5	1,7	Copeaux de bois en vrac. Ducs d'Albe d'amarrage 73 m à l'WSW et 55 m à l'ENE du quai. Conçu pour les navires d'au maximum 265 m de long, 11,5 m de tirant d'eau et 42 000 tpl. La vitesse d'accostage à une approche de 10° ne doit pas dépasser 0,1 m/s. Chargement par convoyeur et souffleur pneumatique à une cadence maximale de 1 200 tonnes/h. Entreposage en vrac de 100 000 unités anhydres. Fourniture d'eau douce par canalisation de 2 po, raccordement électrique (120 v) et téléphones. Exploitant : Fibreco Export inc.
Vancouver Shipyards	220	—	—	Syncrolift (270 pi x 70 pi) – capacité de 1 150 tonnes. Système de rails submergés (8 postes d'amarrage). Poste d'amarrage en eau de 850 pi. Deux grues de 25 tonnes et 3 grues de 10 tonnes. Atelier de formage de l'acier. Installations de tests de résistance. Ateliers d'usinage et d'ajustement.
James Richardson International	180	14,4	2	Graines de canola et grains céréaliers. Deux chargeuses Peco d'une capacité de 2 000 tonnes/h chacune. Capacité d'entreposage de 108 000 tonnes.
Cargill Vancouver Terminal Poste d'amarrage 1	230	15,5	2	Blé, blé dur, canola, orge et sous-produits céréaliers. Chargement par deux convoyeurs d'une capacité de 1 200 tonnes/h chacun, cinq goulottes à chaque poste d'amarrage. Capacité d'entreposage de 240 000 tonnes. Exploitant : Cargill Ltd.
Cargill Vancouver Terminal Poste d'amarrage 2	230	12,5	2	Comme ci-dessus
Neptune Bulk Terminals Postes d'amarrage 1 à 3	—	—	—	Charbon, potasse, produits agricoles, engrais chimiques, huile de canola et roches phosphatées. Capacités d'entreposage à ciel ouvert de 600 000 tonnes de charbon et d'entreposage couvert de 210 000 tonnes de vrac solide. Citernes permettant de stocker 19 000 tonnes d'hydrocarbures. Huit postes de déchargement de wagons-citernes pour les hydrocarbures aux postes d'amarrage 1 et 2 de capacité de 400 tonnes/h. Passerelles à terre à tous les postes d'amarrage. Fourniture d'eau douce et d'électricité (440 v triphasé, 30 ampères, 110/220 v monophasé) et téléphones. Exploitant : Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.

Poste d'amarrage 1	230	15,2	1,6	Charbon et huile de canola. Peut accueillir les navires jusqu'à 180 000 tpl. Deux chargeurs à quadrants d'une capacité de 2 700 tonnes/h. Dispositif de mise et de reprise au tas d'une capacité de 3 600 tonnes/h. Dispositif secondaire de reprise au tas d'une capacité de 1 000 tonnes/h. Culbuteur rotatif pour wagons d'une capacité de 3 600 tonnes/h.
Poste d'amarrage 2	229	13,7	1,6	Potasse, engrais, vrac solide et huile de canola. Peut accueillir les navires jusqu'à 80 000 tpl. Deux chargeurs à quadrants d'une capacité de 2 000 tonnes/h chacun.
Poste d'amarrage 3	155	13,1	1,6	Produits agricoles et roches phosphatées. Peut accueillir les navires jusqu'à 65 000 tpl. Chargement – chargeur de navire linéaire mobile d'une capacité de 1 200 tonnes/h de vrac agricole et de 2 500 tonnes/h de potasse. Déchargement – 2 ponts roulants avec trémies de réception de 50 tonnes. Capacité d'entreposage de 250 000 tonnes.
G3 Terminal Vancouver	283	12,0	1,5	Produits céréaliers. Équipement pour manipuler des marchandises jusqu'à 42 tonnes. Aire d'entreposage couverte de 13 935 m², aire d'entreposage à ciel ouvert de 183 087 m². Chariots élévateurs et semi-remorques. Entrepôts pour les services ferroviaires. Fourniture d'électricité (110 v / 15 ampères) et d'eau douce, et téléphones. Exploitant : Western Stevedoring Company Ltd.
Lynnterm Postes d'amarrage 1, 2 et 3	715	15,0	1,9	Produits forestiers, produits de l'acier, marchandises diverses et conteneurs. Équipement pour manipuler des marchandises jusqu'à 42 tonnes. Aire d'entreposage couverte de 56 000 m², aire d'entreposage à ciel ouvert de 27 113 m². Entrepôts pour les services ferroviaires. Prises frigorifiques. Exploitant : Western Stevedoring Company Ltd.
Lynnterm (anciennement Univar Canada Terminal) Poste d'amarrage 4	200	11,6	—	Solution de soude caustique (entreposage de 40 000 t, chargement à raison de 1 200 tonnes/h), dichlorure d'éthylène (entreposage de 30 000 t, chargement à raison de 1 000 tonnes/h) et éthylène glycol (entreposage de 17 000 t, chargement à raison de 800 tonnes/h). Trois ducs d'Albe débordent l'extrémité est. La face nord des ducs d'Albe est réservée aux chalands. La face sud des ducs d'Albe est conçue pour les navires accostant bâbord à quai à une vitesse n'excédant pas 0,1 m/s. Amarrage à l'étale seulement lorsque la vitesse du vent est inférieure à 15 m/s. La puissance de traction sur les bollards ne doit pas dépasser 75 tonnes. Pression de coque admissible : 20 t/m², force d'amarrage maximale : 72,5 tonnes. Exploitant : Univar Canada.

pression de First Narrows, est située du côté nord du passage, à environ 0,15 mille au SE de Calamity Point.

73 La ***bouée lumineuse*** de *Calamity Shoal « Q65 » (395.3)*, à courte distance au sud de l'épi peu profond qui s'avance au sud de Calamity Point, est une **bouée de bâbord**.

74 **Parthia Shoal** se trouve du côté sud du First Narrows; le fond est couvert de gros galets. Des **conduites sous-marines** s'étendent sur 0,15 mille vers le large près de Parthia Shoal.

75 **Brockton Point** se trouve à l'extrémité SE du First Narrows. Une tour blanche avec une bande rouge, sur laquelle était autrefois placé un feu de navigation, est bien visible.

Vancouver Harbour — Partie ouest

76 La **partie ouest** de **Vancouver Harbour** représente la zone comprise entre le First Narrows et le Second Narrows.

77 Vancouver Harbour, entre Burnaby Shoal et le Second Narrows, est un plan d'amerrissage très fréquenté. Une vigie correcte doit être maintenue afin de surveiller les hydravions, en particulier dans les environs de Coal Harbour, où la majorité d'entre eux sont basés.

77.1 Un **câble sous-marin** (fibre optique) s'étend de la base d'hydravions située près de Brockton Point vers l'ouest jusqu'à Descanso Bay, sur l'île de Gabriola. Pour obtenir de plus amples renseignements : https://connectedcoast.ca/.

JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL (2005)

LYNNTERM — PORTE OUEST (2005)

LYNNTERM — PORTE EST (2005)

78 Les emplacements de **mouillage** entre le First Narrows et le Second Narrows, et les règlements qui les régissent, sont décrits au début du présent chapitre.

79 **Le mouillage est interdit** au sud d'une ligne reliant l'extrémité sud de Deadman Island à *Centerm*, ainsi qu'à Coal Harbour.

80 **La navigation à voile est interdite** dans la partie du havre située à l'ouest d'une ligne reliant l'extrémité ouest de *Centerm*, de l'autre côté du havre, à l'extrémité SW de Lonsdale Avenue.

81 Les deux **traversiers** de passagers du *Vancouver Sea Bus (Trans Link)* effectuent la traversée du Vancouver Harbour, selon un horaire régulier, entre le côté sud, à partir de l'est de Canada Place, et le côté nord.

81.1 Une **épave** recouverte de 18,2 m d'eau gît 0,6 mille à l'ouest de la station de *Trans Link* sur la rive nord.

82 **Burnaby Shoal**, qui s'étend sur 0,3 mille au SE de Brockton Point, est habituellement couvert de varech.

83 Le **feu** de *Burnaby Shoal (403)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

84 Des **câbles sous-marins** sont immergés au sud à partir de 0,2 mille au sud de Brockton Point jusqu'au chaland à combustible amarré à l'est de Deadman Island. La nuit, les panneaux lumineux sont bien visibles. Un **câble sous-marin** s'étend de Brockton Point à Burnaby Shoal.

84.1 Une ***plateforme*** *SADO* submergée recouverte de 25,5 m d'eau se trouve 0,2 mille à l'est de Brockton Point. Un **câble sous-marin** s'étend vers l'ouest depuis la plateforme jusqu'à la station à terre de Brockton Point.

85 Une **bouée** au centre de l'entrée de Coal Harbour marque l'angle SW du plan d'amerrissage.

86 Le **feu** de *Deadman Island (403.5)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure, installée un **duc d'Albe** en bordure d'un platin asséchant 0,1 mille au sud de l'île.

87 **Deadman Island**, 0,5 mille au SW de Brockton Point, est reliée à la terre ferme à courte distance au nord par une chaussée étroite et est entourée par un platin asséchant parsemé de gros galets. Le *NCSM Discovery* est une base d'entraînement de la Réserve navale des Forces canadiennes.

88 *Le* **feu** de *Coal Harbour (404)* est placé sur un **duc d'Albe** à l'extrémité ouest d'un banc asséchant au SW de Deadman Island.

89 **Coal Harbour**, qui s'avance vers le NW depuis l'extrémité Sud de Deadman Island, a un chenal large d'environ 120 m et profond de 3 m. Il offre un excellent abri pour les petites embarcations le long de l'un des nombreux quais. Plusieurs ports de plaisance et postes d'accostage pour aéronefs se trouvent du côté sud du havre. L'administration centrale et les quais du *Vancouver Rowing Club* se trouvent au fond du havre. Des yoles peuvent être amarrées entre l'administration centrale et *Centerm*. Le quais du *Royal Vancouver Yacht Club* sont situés du côté nord du havre. La circulation est extrêmement dense dans Coal Harbour.

90 Une **limite de vitesse** de 5 nœuds est rigoureusement appliquée dans Coal Harbour, au sud de Burnaby Shoal.

91 **Loch Katrine Bank**, dont la profondeur minimale est de 15,7 m, git au centre du Vancouver Harbour, au nord de *Vanterm*. **Neptune Bank**, d'une profondeur minimale de 14,6 m, git à l'est de Loch Katrine Bank et au sud de *Neptune Terminals* et de *Lynnterm West Gates.*

92 Le **feu** du *Terminal Dock East (408.5)* est placé sur un pieu 0,8 mille à l'ENE de *Vanterm*.

93 Les principales installations portuaires à l'ouest du Second Narrows sont présentées d'ouest en est sur la rive sud (tableau 5.3) et sur la rive nord (tableau 5.4). Le long des rives, la profondeur peut changer en raison de la formation de hauts-fonds. Pour obtenir les plus récentes profondeurs et des renseignements sur le port, communiquez avec le *Port de Vancouver*.

94 De nombreux **ports de plaisance** sont situés dans la partie ouest du Vancouver Harbour. Sur la rive nord, la *Mosquito Creek Marina* (604-987-4113) offre un nombre limité de postes d'amarrage pour les visiteurs. La *Lynnwood Marina* (604-985-1533), sur la rive nord du Second Narrows, a un poste d'amarrage uniquement pour les membres devant effectuer des réparations.

Second Narrows

Carte 3497

95 Le **Second Narrows** *(49°18'N, 123°02'W)*, 4,5 milles à l'est du First Narrows, a des caractéristiques semblables. Le banc le long de la rive nord est causé par des dépôts venant de la **Seymour River**, laquelle se déverse dans Burrard Inlet à cet endroit. Le mi-chenal, dans sa partie la plus étroite, est large d'un peu plus de 90 m.

96 **Avertissement. — La navigation dans le Second Narrows est difficile, surtout pour les petites embarcations. Des volumes de trafic élevés et des conditions de mer défavorables causées par le vent, la marée et le débit du fleuve sont possibles. Les navigateurs doivent faire preuve de prudence et de vigilance en tout temps.**

97 Les procédures à suivre dans la zone de contrôle du trafic de Second Narrows (TCZ-2) sont décrites dans le *Guide d'information sur le Port* (en anglais seulement), disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

3.2 Procédures à suivre dans la zone de restriction des mouvements de Second Narrows

3.2.1 Présentation

Le Second Narrows forme un goulet d'étranglement naturel dans Burrard Inlet, entre la zone portuaire principale de Vancouver Harbour à l'ouest et sa partie centrale à l'est. L'Administration portuaire de Vancouver Fraser a établi la zone de restriction des mouvements (ZRM) de Second Narrows et a élaboré les procédures s'y rattachant , ci-après les « procédures de la ZRM », en consultation avec les pilotes et l'industrie maritime. Les procédures de la ZRM visent à garantir une navigation sécuritaire et l'exploitation efficace des navires dans cette zone du Vancouver Harbour; elles font partie des pratiques et procédures portuaires de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser.

3.2.2 Définitions

Chaland	*Navire conçu sans moyen d'autopropulsion.*
Puissance de traction	*Capacité de traction utile soutenue du remorqueur.*
Dégagement du passage	*Passage sans entrave d'un navire dans la ZRM, sans qu'il croise un autre navire ou qu'il soit rattrapé par un autre navire ou qu'un autre navire croise sa route.*
Autorisation	*Formulaire d'autorisation des SCTM permettant à un navire d'entrer dans la ZRM, de s'y déplacer ou d'en sortir, sous réserve des conditions précisées dans les procédures de la ZRM.*
Marchandises dangereuses	*Cargaisons polluantes et dangereuses en vrac liquide, explosifs et cargaisons hautement toxiques, selon les normes canadiennes et internationales applicables.*
Jour	*Nombre d'heures entre l'aube et le crépuscule, définis respectivement par le crépuscule civil du matin et du soir.*
Capitainerie	*Service de l'Administration portuaire Vancouver Fraser qui régit les pratiques et les procédures portuaires et qui a des responsabilités liées à la sécurité de la navigation et des opérations maritimes sur le territoire portuaire.*
Aire d'attente	*Zone désignée dans laquelle les navires peuvent se tenir prêts jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'ils puissent traverser les ponts du Second Narrows.*
Capitaine	*Personne responsable d'un navire.*
ZRM	*La zone de restriction des mouvements de Second Narrows englobe la zone délimitée par des lignes tirées à 000° depuis le feu fixe placé sur l'extrémité nord-est de Terminal Dock jusqu'au littoral de North Vancouver à Neptune Terminals, et une ligne tirée à 000° depuis le feu de Berry Point (environ 1,5 mille à l'est du pont du CN sur la rive sud du Vancouver Harbour) jusqu'à la rive nord, de l'autre côté du chenal.*
Navire visé par la ZRM	*Navire devant respecter les procédures de la ZRM pendant sa traversée des ponts du Second Narrows.*
Navire non visés par la ZRM	*Navire n'ayant pas à appliquer les procédures de la ZRM au moment de franchir les ponts du Second Narrows.*
Navire piloté	*Navire sous la conduite d'un pilote conformément au Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique.*
Bateau de plaisance	*Navire non visé par la ZRM dont la fonction principale est la plaisance (c.-à-d. qui n'est pas destiné à un usage commercial ou à la location).*
Ponts du Second Narrows	*Pont des Chemins de fer nationaux du Canada (pont du CN) et pont Ironworkers Memorial du Second Narrows (pont Ironworkers).*
Étale de courant	*Courants de marée ne dépassant généralement pas ½ nœud.*
Remorqueur tracteur	*Remorqueur capable de créer des forces dans plusieurs directions (généralement équipé d'un entraînement cycloïdal ou en azimut à 360°).*
Dégagement sous quille	*Distance entre la quille et le fond de la voie navigable.*
SCTM de Victoria	*Centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à Victoria.*

3.2.3 Application

1) *Les procédures de la ZRM s'appliquent à tout le trafic maritime dans la ZRM, à l'exception des navires qui participent à l'application de la loi, à la sécurité ou à la recherche et au sauvetage.*
2) *Les navires non visés par la ZRM ne doivent transiter par la ZRM ou s'y déplacer que s'ils peuvent le faire en toute sécurité et doivent tenir compte de tous les facteurs qui influent sur la sécurité de la navigation, y compris le courant de marée, les conditions météorologiques et leur connaissance de la ZRM.*
3) *Les procédures de la ZRM ne dispensent pas le capitaine de se conformer au Règlement sur les abordages de la Loi sur la marine marchande du Canada ou à d'autres règlements, exigences ou normes concernant les navires exploités dans les ports canadiens.*
4) *De plus, ces procédures ne diminuent en rien la responsabilité du capitaine quant à la navigation sécuritaire, aux manœuvres prudentes et à la préparation en cas de circonstances imprévues affectant l'exploitation normale du pont du CN.*
5) *Les procédures de la ZRM peuvent être complétées par des procédures opérationnelles normalisées élaborées par l'entreprise de pilotage en collaboration avec l'Administration de pilotage du Pacifique.*
6) *Ces procédures peuvent être modifiées par le capitaine de port en cas d'urgence qui cause (ou est susceptible de causer) la mort, des blessures corporelles ou une grave pollution de l'environnement, ou qui rend la navigation périlleuse dans le havre.*

3.2.4 Ponts du Second Narrows – Hauteur libre et navigation

La hauteur libre constitue la distance entre le niveau de référence des pleines mers supérieurs et des grandes marées, et

l'élément le plus bas de la structure d'un pont, dans le sens du chenal de navigation.

1) *La hauteur limite pour un passage complet des ponts du Second Narrows est de 44 mètres, ce qui correspond à la hauteur libre à la travée centrale fixe du pont Ironworkers.*
2) *Les hauteurs libres sous les travées du pont du CN sont les suivantes :*
   a) *Travée principale entièrement relevée (position ouverte) : 46 mètres.*
   b) *Travée principale au niveau le plus bas (position fermée) : 10,8 mètres.*
   c) *Première travée fixe immédiatement au sud de la tour sud : 10,8 mètres.*
3) *La partie centrale du chenal maritime au pont Ironworkers, où la hauteur libre est maximale, est large de 110 mètres.*
4) *La section levante du pont-rail du Second Narrows offre une largeur de navigation libre de 137 mètres entre les défenses.*

3.3 Restrictions de transit

3.3.1 Périodes opérationnelles

1) *Les périodes opérationnelles sont établies de part et d'autre de l'étale de pleine et de basse mer et sont fondées sur l'étale ou sur des courants limitants de 1 et 2 nœuds.*
2) *Lorsqu'ils sont disponibles, les renseignements en temps réel sur les marées et les courants doivent être utilisés conjointement avec les périodes opérationnelles prévues pour renforcer la sécurité et l'efficacité des opérations dans la ZRM.*

3.3.2 Restrictions relatives aux navires

1) *Les navires suivants doivent observer les périodes opérationnelles lorsqu'ils franchissent les ponts du Second Narrows :*
   a) *Navires transportant plus de 6 000 tonnes de cargaison.*
   b) *Tous les navires conduits par un pilote, peu importe leur tonnage.*
2) *Les ensembles remorqueur-chaland spécialement conçus pour le poussage et le remorquage à couple peuvent transiter sans pilote avec un chaland transportant de 6 000 à 10 000 tonnes de marchandises, quelle que soit la direction du courant.*
3) *Les navires dont la somme de la longueur hors et de la largeur (LHT + L) est supérieure à 265 mètres doivent avoir deux pilotes et franchir la ZRM de jour.*
4) *Les navires-citernes d'une longueur de plus de 185 mètres sont limités à la circulation de jour dans la ZRM lorsqu'ils ont du combustible à bord.*
5) *Les navires dont la LHT + L est supérieure à 295 mètres ne sont pas autorisés à transiter dans le Second Narrows sans l'approbation préalable du capitaine du port.*
6) *Les navires-citernes chargés à 12,5 m ou plus doivent avoir une assiette positive de 15 cm.*
7) *Les navires dont les caractéristiques de manœuvre sont jugées inacceptables par les pilotes peuvent se voir refuser l'autorisation de transiter ou faire l'objet de* restrictions particulières.

3.3.3 Autorisations de navigation dans les chenaux de navigation

1) *Les lignes directrices suivantes s'appliquent au transit des navires dans le Second Narrows :*
   a) *La largeur minimale du chenal requise pour traverser la ZRM est de 2,85 fois la largeur du navire.*
   b) *Un dégagement sous quille d'au moins 10 % calculé en fonction du tirant d'eau statique, c'est-à-dire le tirant d'eau du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau, est requis.*
   c) *Le pilote, de concert avec le capitaine, doit évaluer ces conditions avant le transit.*
2) *Les navires dont le tirant d'air est supérieur à 42 mètres doivent déclarer le tirant d'air maximal du navire ou de l'équipement flottant au moins 24 heures à l'avance à la Capitainerie.* Le capitaine du port peut approuver le transit en fonction du calcul du tirant d'air ou exiger une vérification du tirant d'air par un expert avant le transit.

3.3.4 Vitesse de transit

1) *Les navires visés par la ZRM doivent traverser la ZRM à une vitesse ne dépassant pas 6 nœuds, sauf indication contraire pour des raisons de navigation sécuritaire.*
2) *Tous les autres navires à l'intérieur de la ZRM doivent naviguer à une vitesse sécuritaire qui leur permet de réagir adéquatement en fonction des circonstances et des conditions du moment.*

3.3.5 Dégagement du passage

1) *Un ordre de dégagement du passage est requis pour :*
   a) *Les navires-citernes visés par la ZRM transportant des marchandises dangereuses ou des cargaisons polluantes en vrac.*
   b) *D'autres navires ayant des exigences particulières de transit qui nécessitent l'approbation du capitaine du port.*
2) *Les remorqueurs légers sont autorisés à transiter sous les ponts du Second Narrows lorsqu'un ordre de*

dégagement du passage a été émis, à condition qu'une entente de navire à navire ait été conclue avec le ou les navires pour lesquels un dégagement du passage a été annoncé.

3) *Tous les autres navires doivent observer l'ordre de dégagement du passage et ne gêner en aucune façon le passage d'un navire pour lequel l'ordre de dégagement du passage a été émis. Les SCTM peuvent aiguiller ces navires vers une zone d'attente appropriée jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'il leur soit possible de transiter sous les ponts du Second Narrows.*

3.3.6 Ordre de passage

L'ordre de priorité suivant s'applique aux navires qui transitent par la ZRM :

1) *Les navires visés par la ZRM ont la priorité sur les navires non visés par la ZRM.*
2)*Les navires transportant des marchandises dangereuses ont la priorité sur les autres navires de leur groupe respectif lorsqu'ils transitent par la ZRM.*

3.3.7 Restrictions relatives au vent

Il n'y a pas de restrictions relatives au vent permanentes pour la ZRM. Cependant, lorsque des avertissements de vent sont en vigueur, le capitaine ou le pilote doit tenir compte de facteurs tels qu'un faible tirant d'eau ou un franc-bord élevé lorsqu'il planifie de franchir la ZRM.

3.3.8 Visibilité

La visibilité réduite limite la capacité de voir les aides à la navigation, les autres navires ou les amers. Les consignes de sécurité suivantes doivent être respectées pour ce qui est de transiter sous les ponts du Second Narrows en période de visibilité réduite.

1) *Les navires conduits par des pilotes ou les navires transportant plus de 6 000 tonnes de cargaison et qui ont l'intention de transiter sous les ponts du Second Narrows doivent bénéficier d'une visibilité dégagée sur toute la partie du passage faisant partie de la ZRM, comme on l'observe depuis le pont du CN.*
2) *Les remorqueurs-pousseurs et les remorqueurs tracteurs à couple de chalands transportant entre 6 000 et 10 000 tonnes de marchandises et les navires transportant jusqu'à 6 000 tonnes de marchandises dangereuses peuvent transiter par visibilité réduite, sous réserve des conditions suivantes :*
   a) *Un remorqueur de renfort est présent pour faciliter le passage.*
      i) *L'équipement de navigation de bord de chaque remorqueur comprend :*
         ii) *Un système électronique de visualisation des cartes marines (SEVCM) opérationnel, approuvé par l'OMI ou conforme aux lignes directrices locales de l'industrie.*
      iii) *Un radar opérationnel.*
   b) *Le transit est restreint à une période opérationnelle réduite dans la ZRM, limitée à un courant de 1 nœud.*
   c) *L'opérateur du navire a fourni à l'avance à la capitainerie la documentation qui démontre, à la satisfaction du capitaine du port, les systèmes de sécurité internes adéquats mis en place pour un transit sécuritaire dans la ZRM et le degré de connaissance locale de la ZRM.*
3) *Aucune disposition du présent paragraphe ne doit être interprétée comme obligeant le capitaine d'un navire à effectuer un passage par visibilité réduite.*

3.4 Communications

3.4.1 Capitaine du port

Le capitaine du port a l'autorité générale pour interpréter et surveiller la mise en œuvre de ces procédures. Ce faisant, le capitaine du port consulte d'autres partenaires du domaine de la sécurité, y compris les pilotes, d'autres organismes créés par une loi et des experts de l'industrie, au besoin.

3.4.2 SCTM

1) *Les communications avec les navires qui transitent ou qui ont l'intention de transiter par la ZRM de Second Narrow sont assurées, au nom de la capitainerie, par les SCTM de Victoria.*
2) *Les SCTM donnent l'autorisation d'entrer dans la ZRM, de se déplacer à l'intérieur de la zone ou d'en sortir sous réserve des conditions précisées dans les présentes procédures de la ZRM. Lorsqu'un navire est autorisé à transiter par la ZRM de Second Narrows, les SCTM doivent fournir des renseignements sur tout autre navire connu ayant l'intention de transiter dans les 20 minutes suivant la période de transit pour laquelle l'autorisation est donnée.*
3) *Les SCTM doivent également communiquer au même moment tout ordre particulier concernant le transit qui peut être émis par la capitainerie.*
4) *Lorsque certains navires sont tenus d'attendre qu'un autre navire ait terminé son transit, ils doivent en être avisés avant de quitter le poste d'accostage, de lever l'ancre ou d'entrer dans la ZRM.*
5) *Les navires qui ont besoin de remorqueurs doivent indiquer aux SCTM que ces remorqueurs seront en place avant d'entrer dans la ZRM ou de s'y déplacer.*

3.4.3 Pont du CN

Les opérateurs du pont du CN, sur réception de l'heure d'arrivée prévue d'un navire visé par la ZRM, doivent s'efforcer de rendre possible le passage sous le pont en levant la travée 30 minutes avant l'heure d'arrivée prévue.

1) *Tous les navires pour lesquels la levée de la travée du pont du CN est requise doivent communiquer avec l'opérateur du pont sur le canal VHF 12 immédiatement avant de s'approcher des ponts du Second Narrows, pour indiquer leur intention de demander que la travée soit levée.*
2) *Les navires visés par la ZRM doivent fournir les renseignements suivants :*
   a) *Une déclaration d'intentions, avant de quitter Vancouver Harbour ou au moment d'entrer dans English Bay, lorsqu'ils font route.*
   b) *L'heure d'arrivée prévue au pont du CN.*
   c) *Lorsqu'ils atteignent la ZRM, la confirmation de cette heure d'arrivée prévue.*
3) *S'il n'est pas possible d'établir une communication verbale claire entre le navire et l'opérateur du pont, le navire doit émettre trois (3) sons prolongés et répéter ce signal jusqu'à ce que l'opérateur en confirme la réception.*
4) *Tous les navires doivent demeurer à une distance sécuritaire du pont du CN jusqu'à ce que la travée soit complètement relevée.*
5) *Après qu'ils ont reçu la demande du navire, les opérateurs du pont du CN doivent :*
   a) *confirmer verbalement leur accord sur le canal VHF 12;*
   b) *faire clignoter un (1) feu rouge du côté de la travée faisant face au navire qui approche, ce qui indique que la travée est en train d'être relevée jusqu'à la position complètement ouverte ou à la hauteur demandée;*
   c) *faire clignoter un (1) feu vert du côté de la travée faisant face au navire qui approche, ce qui indique que la travée a été complètement relevée ou se trouve à la hauteur requise.*
   d) *Actionner un feu à secteurs pour les navires visés par la ZRM qui font route vers l'ouest et qui requièrent l'ouverture complète de la travée.*
6) *Aucun navire ne doit s'approcher du pont du CN en présence des signaux suivants :*
   a) *deux (2) feux rouges clignotants placés du côté de la travée qui fait face au navire qui approche, indiquant que le navire doit s'arrêter immédiatement ou, au besoin, passer en marche arrière;*
   b) *une rangée verticale de quatre (4) feux blancs fixes, placés au centre de la travée principale, indiquant qu'un autre navire s'approche en sens inverse.*

3.5 Trafic maritime dans la ZRM

1) *Un navire non visé par la ZRM peut dépasser un autre navire non visé par la ZRM qui navigue à une vitesse inférieure à 6 nœuds dans la ZMR, à condition :*
   a) *que le passage ne se fasse pas à moins de deux encablures de chaque côté des ponts du Second Narrows*
   b) *que les navires concernés aient échangé de façon satisfaisante des communications et des signaux entre eux.*
2) *Un navire ne doit en aucun cas tenter de doubler ou de gêner de quelque autre manière un navire qui s'approche du pont du CN et qui a signalé ou demandé que la travée soit levée.*
3) *Un navire visé par la ZRM ne doit pas s'engager tant qu'un navire visé par la ZRM arrivant dans la direction opposée n'est pas complètement passé.*
4) *Les navires visés par la ZRM qui circulent dans la même direction doivent maintenir une distance de séparation sécuritaire entre eux.*
5) *Les navires visés par la ZRM qui se rendent à des postes d'amarrage situés dans la ZRM ou qui les quittent doivent céder le passage aux navires visés par la ZRM qui y transitent et ne pas gêner leur déplacement.*
6) *Les navires non visés par la ZRM doivent planifier leurs déplacements de manière à laisser aux navires visés par la ZRM qui transitent par la ZRM ou qui s'y déplacent un passage aussi dégagé que possible selon les bonnes pratiques de navigation.*
7) *Tous les navires, y compris les voiliers, qui transitent par la ZRM doivent être équipés d'une puissance mécanique adéquate.*
8) *Un navire dont la coque, l'appareil de propulsion principal, le système de gouverne ou autre système de communication ou de navigation présentent une défectuosité nuisant à la navigation sécuritaire doit obtenir l'approbation préalable de la capitainerie pour transiter par la ZRM.*
9) *Les motomarines ne sont pas autorisées à se déplacer à l'intérieur de la ZRM ou à y transiter en raison des risques associés au trafic maritime commercial et aux chenaux étroits.*

3.6 Règlement sur les remorqueurs de navires visés par la ZRM

3.6.1 Exigences générales

1) *Tous les remorqueurs utilisés à la poupe d'un navire qui transite par la ZRM de Second Narrows doivent être des remorqueurs-tracteurs reliés par un câble.*
2) *Des remorqueurs d'escorte doivent être présents avant l'entrée dans la ZRM et jusqu'à ce que le navire ait franchi les ponts de Second Narrows, et se tenir à une distance de trois encablures, sauf indication contraire dans le présent règlement.*
3) *Les remorqueurs capables de générer une puissance de traction supérieure à 40 tonnes doivent être équipés d'un tensiomètre opérationnel que l'opérateur du remorqueur peut lire facilement depuis le poste de commandement.*
4) *Les navires-citernes chargés (ayant du combustible à bord) de plus de 40 000 TPL qui ont l'intention de transiter par la ZRM de Second Narrows doivent être accompagnés d'au moins deux remorqueurs dans First Narrows, qu'ils entrent ou qu'ils sortent de la zone.*

3.6.2 Matrice de correspondance navire-remorqueurs

1) *Les navires visés par la ZRM qui transitent par la ZRM de Second Narrows doivent se conformer aux exigences relatives aux remorqueurs décrites dans le tableau 1 : Matrice de correspondance navire-remorqueurs pour la ZRM, qui résume les exigences en matière de puissance de traction et la configuration de remorqueurs pour ces navires.*

Dimensions du navire (m)		Nombre de remorqueurs		Puissance de traction (en tonnes)		
Tirant d'eau	LHT/LHT+L	Proue	Poupe	Proue	Poupe	Total
> 12	LHT > 200 m	1	2	30	110	140
> 10 < 12	LHT > 200 m	1	1 ou 2	30	80	110
< 10	(LHT + L) > 265 m	1	1 ou 2	30	65	95
> 8 < 10	LHT > 200 m; (LHT + L) < 265 m	1	1 ou 2	30	65	95
< 8	LHT > 200 m; (LHT + L) < 265 m	1	1 ou 2	30	50	80
> 10	LHT < 200 m	1	1 ou 2	30	50	80
> 8 < 10	LHT < 200 m	1	1 ou 2	30	40	70
< 8	LHT < 200 m	1	1	20	30	50

Tableau 1 Matrice de correspondance navire-remorqueurs pour la ZRM

2) *Le transit d'un navire ayant une LHT + L > 265 et un tirant d'eau supérieur à 13,5 mètres est soumis à des exigences accrues relatives aux remorqueurs et au système d'aides à la navigation qui ne sont pas actuellement en place dans la ZRM.*
3) *Les navires dont les systèmes de propulsion et de commande offrent des niveaux supplémentaires de redondance, ce qui leur confère une manœuvrabilité et des caractéristiques de sécurité supplémentaires, peuvent être autorisés à réduire le nombre de remorqueurs requis dans le tableau 1 : Matrice de correspondance navire-remorqueurs pour la ZRM ou Exigences relatives aux chalands et aux remorqueurs, le cas échéant.*

3.7 Remorquages et trafic des chalands

3.7.1 Généralités

1) *Un navire qui remorque un autre navire dans la ZRM doit limiter la longueur de son câble de remorquage, mesurée de la poupe du remorqueur à la partie la plus proche du navire remorqué, à un maximum de 60 mètres. Ce câble de remorquage ne peut être rallongé tant que les deux navires n'ont pas complètement passé les piles du pont.*

3.7.2 Exigences de remorquage relatives aux chalands

1) *Les chalands qui se déplacent dans la ZRM de Second Narrows doivent se conformer aux exigences relatives aux remorqueurs décrites dans le tableau 2 : Exigences relatives aux chalands et aux remorqueurs, qui résume les exigences en matière de puissance de traction et le nombre de remorqueurs requis pour transiter par la ZRM.*
2) *Un navire remorqué transportant des marchandises dangereuses a besoin d'un remorqueur d'assistance d'une puissance suffisante en plus des exigences relatives aux remorqueurs décrites dans le tableau 2 : Exigences relatives aux chalands et aux remorqueurs.*

Capacité (en tonnes métriques)	Nombre de remorqueurs de renfort	PT totale (en tonnes)
< 6 000	—	—
> 6 000 – < 10 000	1	20
10 000 ou plus	2	40

Tableau 2 : Exigences relatives aux chalands et aux remorqueurs

3.7.3 Remorquage de billes de bois

1) *La largeur hors tout des estacades dans la ZRM ne doit pas dépasser deux sections.*
2) *Lorsqu'il transite par la ZRM avec plus de 10 sections de longueur hors tout, le capitaine ou le responsable d'une estacade doit disposer, en plus des remorqueurs nécessaires pour les opérations de remorquage, d'un ou plusieurs remorqueurs de renfort de puissance adéquate pour :*
   a) *demeurer près de la côte, hors du chenal principal;*
   b) *être en mesure de maintenir l'estacade dans les zones d'attente désignées situées des deux côtés des ponts du Second Narrows, comme l'indique la carte 3497.*

98 Les tables des courants pour le Second Narrows (4100) se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

99 Le meilleur moment pour les grands navires pour transiter par le Second Narrows est à l'étale de marée haute ou un peu avant ou un peu après, le début du jusant étant le meilleur moment pour les navires entrants (direction est) et la fin du flot étant le meilleur moment pour les navires sortants (direction ouest). À l'étale de marée basse, lorsque le courant le permet, la fin du jusant pour les navires entrants (direction est) et le début du flot pour les navires sortants (direction ouest) sont considérés comme des moments raisonnablement bons pour franchir le passage.

100 Le courant est plus net et plus uniforme au début du jusant qu'à tout autre moment. Il n'y a ni remous ni tourbillons de taille notable. En ce qui concerne les conditions du courant, le début du jusant est considéré comme le meilleur moment pour une entrée sécuritaire (direction est).

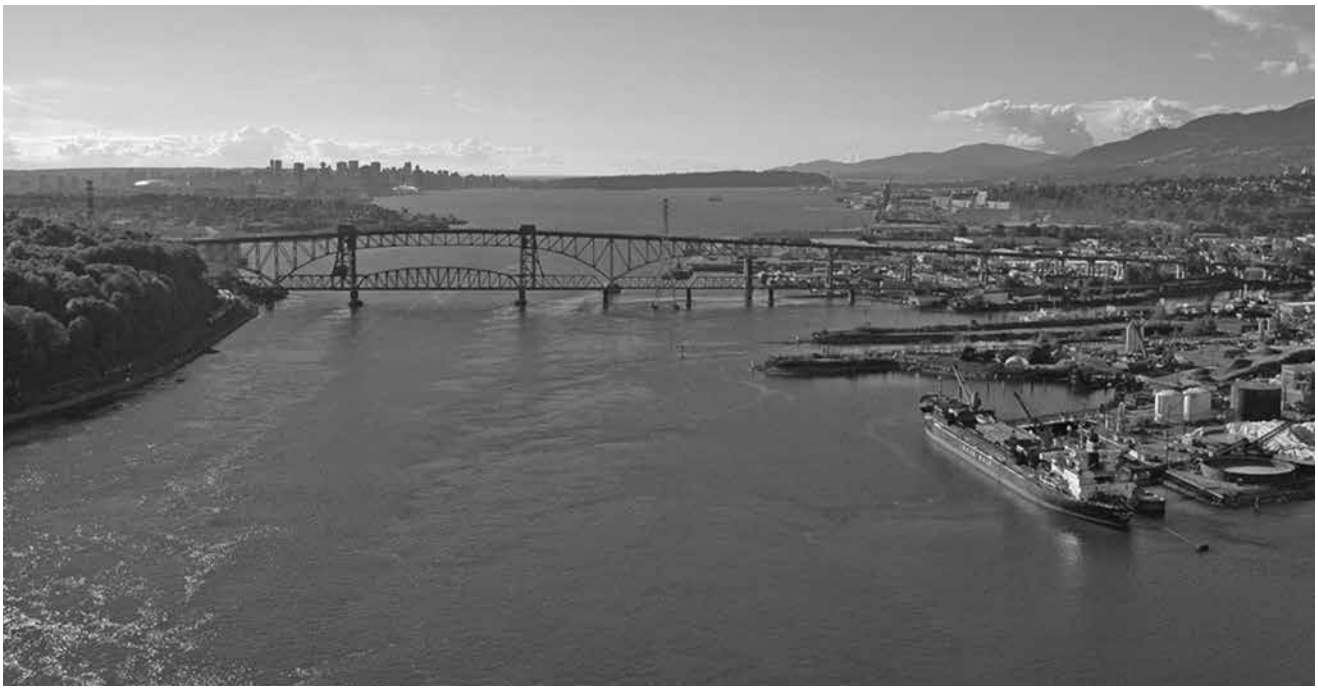
101 Les conditions du courant à la fin du flot sont raisonnablement bonnes et constituent le meilleur moment pour une sortie sécuritaire (direction ouest). Le courant s'engouffre uniformément dans le passage, sans créer de turbulence. Il est légèrement dévié en face de Seymour River, sauf lorsque la marée est très faible. Les remous et les tourbillons qui apparaissent à l'est du pont sont moins turbulents alors qu'au début du flot.

102 Au début du flot et à la fin du jusant, les remous et les tourbillons sont plus forts qu'à tout autre moment. Lorsque les marées sont fortes, l'étale de marée basse est de courte durée et la vitesse du courant augmente rapidement. Au début du flot, une déviation vers le sud à la hauteur de Seymour River est assez visible lorsque la marée est faible, et les remous ainsi que les tourbillons plus à l'est sont très turbulents.

103 À la fin du jusant, la vitesse du courant au pont est d'environ 1 nœud de plus qu'elle le serait aux autres étapes. Les remous et les tourbillons à l'ouest du pont peuvent être assez forts. À cet endroit, un navire avec remorque faisant route vers l'ouest pourrait être entraîné vers le nord par le courant principal, tandis que l'objet remorqué pourrait être emporté vers le sud par les faibles courants variables au large du Cascadia Grain Terminal. Les câbles de remorquage doivent donc être aussi courts que possible.

PONT DU SECOND NARROWS VUE VERS L'AMONT (2005)

PONT DU SECOND NARROWS VUE VERS L'AVAL (2005)



104 Les navigateurs doivent éviter de franchir le goulet au début du flot ou à la fin du jusant, lorsque la basse mer à Vancouver tombe en dessous de 2 m. Au besoin, il faudrait s'efforcer d'arriver au pont aussi près que possible de l'étale.

105 **Avertissement. — En raison de perturbations ou d'autres facteurs, les heures de l'étale et de l'intensité maximale du courant peuvent différer des conditions réelles d'une durée allant jusqu'à 30 minutes. Il faut s'attendre à un courant bien établi au NW du passage pendant la première moitié du flot. Les crues de la Seymour River causent un courant transversal en direction de la rive sud qui est plus prononcé à marée descendante.**

106 Durant le flot, la vitesse maximale du courant est atteinte à environ 0,2 mille à l'est du pont. Elle est atteinte au niveau du pont ou à proximité durant le jusant. Les courants de flot atteignent 6,5 nœuds, mais le jusant dépasse rarement 5,5 nœuds en raison des turbulences à l'ouest du pont.

107 Le **feu** *ouest de Second Narrows (408.51)* est placé sur une tour à claire-voie située sur la rive sud, 0,8 mille à l'ouest du pont-route. Il s'agit d'un feu de direction orienté à 266° destiné aux navires qui transitent sous les ponts d'est en ouest.

108 Le **pont Iron Workers Memorial du Second Narrows** (*ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique*), est un pont-route à travée fixe d'une largeur de 315 m entre les appuis qui enjambe le chenal. Il laisse une hauteur libre minimale de 44 m au-dessus du chenal de navigation d'une largeur de 110 m.

109 Le pont-route est équipé de six feux blancs qui marquent le chenal maritime principal. Deux font face à l'est *(408.53, 408.7)*, deux font face à l'ouest *(408.54, 408.8)*, et les projecteurs centraux pointent vers le bas *(408.55, 408.6)*. Les piles du pont des deux côtés du chenal de navigation sont éclairées par des projecteurs.

110 Le **feu** à *secteur du pont-rail du CN (409.35)*, au centre du côté est du pont, est destiné aux navires qui transitent sous les ponts d'est en ouest.

111 Le **pont-rail de Second Narrows** *(Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada)*, à courte distance à l'est du pont-route, a une travée levante au-dessus du chenal navigable. Les limites de ce chenal, large de 137,1 m, sont indiquées par des feux rouges et verts fixes placés au pied des piles supportant la travée. La hauteur libre minimale sous la travée est de 46 m lorsqu'elle est levée, et de 10,8 m lorsqu'elle est abaissée. La première travée fixe située immédiatement au sud de la tour sud laisse une hauteur libre de 10,8 m.

112 Les culées du pont du côté nord du chenal sont marquées par des feux verts *(409, 409.3)*. Les culées du pont du côté sud du chenal sont marquées par des poteaux lumineux rouges *(409.1, 409.2)*. Des feux verts au centre de la travée levante indiquent que celle-ci est levée *(409.6, 409.7)*. Des feux rouges situés de part et d'autre des feux verts au centre de la travée levante indiquent que celle-ci est abaissée *(409.4, 409.5, 409.8, 409.9)*.

113 Un **câble aérien** (alimentation électrique) laissant une hauteur libre de 65 m traverse le Second

Tableau 5.5 Principales installations portuaires — Vancouver Harbour/Partie est (rive dud)

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Chevron Canada Stanovan	62	11,7	—	Produits pétroliers. Espace de 110 m entre les ducs d'Albe d'amarrage. Conditions pour s'approcher du quai de façon optimale au début ou à la fin du jusant. Au cours de ces périodes, la vitesse du courant atteint rarement 1 nœud et le courant vient uniformément de l'est, soit obliquement, soit parallèlement au quai. À marée montante, la direction du courant est plus incertaine et sa vitesse peut atteindre 2½ nœuds. Un feu d'alignement est placé au poste d'amarrage.
Berry Point Terminal	122	12	—	Produits forestiers divers. Capacité d'entreposage à ciel ouvert de 48 560 m². Des ancrages et des bouées d'amarrage sont en place le long du quai.
Shell Canada Products Poste d'amarrage extérieur de Shellburn (face nord)	122	12,1	—	Produits pétroliers. Espace de 154 m entre les ducs d'Albe d'amarrage. Conçu pour accueillir des navires-citernes de 40 000 tpl. Les navires partiellement chargés d'un déplacement maximal de 52 000 tpl peuvent être accueillis. Les ducs d'Albe sont conçus pour l'amarrage des navires-citernes accostant avec une vitesse de 0,11 m/s perpendiculairement au poste d'amarrage et un angle d'amarrage maximal de 5°.
Terasen Pipelines Terminal maritime Westridge	92	11,4	2,8	Pétrole brut, produits pétroliers et carburéacteur. Six ducs d'Albe, espacés de 275 m, peuvent accueillir des navires jusqu'à 100 000 tpl. Chargement par gravité de pétrole brut à partir du terminal de Burnaby à raison de 3 400 m³/h, conduite de chargement de pétrole brut de 24 po avec 2 tuyaux flexibles de 10 po, avec raccords Chiksan de 12 po, pour la récupération des vapeurs, 2 tuyaux de 8 po d'une capacité maximale de 1 375 m³/h pour le déchargement du carburéacteur. Certains chalands chargés de pétrole brut nécessitent des brides d'écartement. Fourniture d'eau douce, d'électricité (220-440 v/100 ampères), téléphone et passerelle à terre.
PetroCanada West Jetty	43	12	1,5	Poste d'amarrage avec 90 m entre les ducs d'Albe conçu pour les navires de 50 000 tpl. Produits pétroliers transportés par pipeline entre 3 637 et 4 546 lpm. Fourniture d'eau douce à raison de 54 tonnes/h.
PetroCanada East Jetty	40	6	2,9	Produits pétroliers transportés par pipeline entre 3 637 et 4 546 lpm. Fourniture d'eau douce à raison de 91 tonnes/h et téléphones. Un bateau-pompe et une embarcation d'intervention en cas de déversement sont amarrés à un flotteur à courte distance à l'est.
Pacific Coast Terminals Poste d'amarrage 1	237	12	2,4	Liquides en vrac (éthylène glycol). Peut accueillir les navires jusqu'à 70 000 tpl. Chargement à raison de 800 tonnes/h. Entreposage de 55 000 tonnes d'éthylène glycol et 11 200 tonnes de réservoirs inutilisés. Fourniture d'eau douce à raison de 27 tonnes/h et téléphones.
Pacific Coast Terminals Poste d'amarrage 2	165	12,5	2,4	Soufre. Chargeur de navires à simple quadrant d'une capacité de 5 000 tonnes/h. Entreposage en vrac de 220 000 tonnes de soufre. Fourniture d'eau douce à raison de 27 tonnes/h et téléphones.

STANOVAN (2005)

BERRY POINT TERMINAL (2005)

SHELLBURN (2005)

TERASEN PIPELINES WESTRIDGE MARINE TERMINAL (2005)

Tableau 5.6 Principales installations portuaires — Vancouver Harbour/Partie est (rive nord)

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Canexus Chemicals Poste d'amarrage sud	152	9,9 – 10,1	1,8	Importations de sel de mer en vrac, exportations de chlore-alcali et d'acide chlorhydrique. Capacité d'entreposage en vrac de 27 000 tonnes de sel, deux réservoirs de 11 000 tonnes chacun. Fourniture d'eau douce à raison de 13,6 tonnes/h et passerelle à terre de 5 m. Deux feux d'alignement marquent la limite des eaux profondes à proximité du rivage.
Canexus Chemicals Poste d'amarrage sud	76	6,6 – 8,5	1,8	Comme ci-dessus
Imperial Oil Ioco Terminal (Port Moody)	165	9,2	2,1	Produits pétrochimiques et produits pétroliers. Ducs d'Albe d'amarrage à chaque extrémité pour les navires jusqu'à 35 000 tpl. Produits transportés par pipeline et boyau à raison de 4 000 barils/h. Fourniture d'eau douce à raison de 23 tonnes/h et téléphones. Postes d'amarrage pour chalands et navires-citernes à l'est du quai principal.

CANEXUS CHEMICALS (2005)

IMPERIAL OIL IOCO TERMINAL (2005)

Narrows à courte distance à l'est du pont-rail. Des **conduites sous-marines** traversent le Second Narrows à environ 0,2 mille à l'est du pont-rail.

114 Le **feu** *est de Riverside(409.95)*, du côté nord du chenal, 0,3 mille à l'est du pont-rail est placé sur une tour carrée blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

115 Le **feu** de *Second Narrows (410)*, du côté nord du chenal, 0,6 mille à l'est du pont-rail, est placé sur une tour carrée blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

116 Le **feu** *est de Second Narrows (410.5)*, 1,1 mille à l'est du pont-rail, est placé sur un **duc d'Albe** du côté nord du chenal.

117 Le **feu** de *Berry Point (411)*, sur l'extrémité nord de la pointe, est placé sur une tour à claire-voie reposant sur un **duc d'Albe**.

Vancouver Harbour — Partie centrale et partie est

Carte 3495

118 Les principales installations portuaires à l'ouest du Second Narrows sont présentées d'ouest en est sur la rive sud (tableau 5.5) et sur la rive nord (tableau 5.6). Le long des rives, la profondeur peut changer en raison de la formation de hauts-fonds. Pour obtenir les plus récentes profondeurs et des renseignements sur le port, communiquez avec le *Port de Vancouver*.

118.1 Les procédures relatives à la zone de contrôle de la circulation d'Eastern Burrard Inlet (TCZ-3) sont décrites dans le *Guide d'information sur le Port* (en anglais seulement), disponible sur le site Web du *Port de Vancouver*.

119 Aux postes d'amarrage des raffineries de pétrole et des *Pacific Coast Terminals* des barrages antipollution sont déployés lorsqu'un navire ou un chaland est à quai. Après le départ du navire ou chaland, ces barrages sont habituellement amarrés à une **bouée**.

120 **Roche Point** *(49°18'N, 122°57'W)*, 2,5 milles à l'est du Second Narrows, constitue l'extrémité ouest de l'entrée de Indian Arm. Une rampe de mise à l'eau se trouve du côté ouest de *Cates Park*.

121 Le **feu** de *Roche Point (412)* à l'extrémité sud de la pointe est placé sur une tour cylindrique blanche reposant sur un **duc d'Albe**.

121.1 **Avertissement. — Le terminal maritime Westridge est en construction. Une barrière a été construite autour de la zone qui s'étend sur environ 500 m à partir de la rive (2021).**

122 **Port Moody**, le bras est au fond du Burrard Inlet, s'ouvre entre **Admiralty Point** *(49°18'N, 122°56'W)* et **Gosse Point** 0,3 mille au sud. Près de **Burns Point**, 0,45 mille au SE de Admiralty Point, le bras de mer est large d'environ 0,2 mille et ne présente aucun danger. Une bordure rocheuse asséchante s'étend au SE de **Carraholly Poin**t, 0,35 mille à l'est de Burns Point. À **Dockrill Point**, une vasière s'avance de 0,2 mille vers le large. De nombreux quais privés bordent la rive au SE de la pointe. Les vasières situées au fond du bras de mer servent à l'entreposage des billes de bois.

123 Les **feux** de *Gosse Point (413)*, *de Burns Point (414)* et *de Carraholly Point (415)* marquent l'entrée de Port Moody.

CENTRALE ÉLECTRIQUE DE BURRARD (2005)

MARINA DE REED POINT (2005)

124 Les **feux** *d'alignement de Carraholly (415.1, 415.2)*, orientées à 277°, sont situés sur la rive nord à environ 0,35 mille au NE de Carraholly Point.

125 Des **câbles aériens** (transport d'électricité), laissant une hauteur libre de 44 m, traversent l'entrée de Port Moody à Burns Point et le chenal menant à Port Moody environ 0,7 mille à l'est de Burns Point.

126 Des **conduites sous-marines** (oléoducs) et un **câble sous-marin** traversent le bras de mer entre **Ioco** et **Reed Point**. Une conduite sous-marine, 0,7 mille au SE de Reed Point, s'étend sur 0,1 mille en travers du platin.

127 La *Reed Point Marina* (604-937-1600), un grand port de plaisance offrant des services complets et protégé par des **brise-lames**, est situé sur la rive sud à courte distance à l'ouest de **Reed Point**. Les entrées de la marina sont marquées par des feux privés placés sur les brise-lames flottants.

128 Le **feu** de *Reed Point (416)*, sur la rive sud de Port Moody, est placé sur une tour à claire-voie portant des **marques de jour** qui repose sur un **duc d'Albe**.

129 Un feu privé placé sur un duc d'Albe situé à 0,25 mille à l'ENE de Reed Point indique la présence d'un bassin d'évitage. Il est muni d'un panneau portant la mention « Obstacle sous-marin – Gardez une distance de 15 m (50 pi) ».

130 Le **feu** de *Port Moody (416.5)*, 1 mille au SE de Reed Point, est placé sur un **duc d'Albe** qui porte une **marque de jour de tribord**.

131 **Avertissement. — Des balises, l'une portant une marque de jour de bâbord et l'autre portant**

ENTRÉE DU INDIAN ARM (2005)

une marque de jour de tribord, marquent un chenal qui mène au SSE depuis le feu de Port Moody jusqu'aux quais et une rampe de mise à l'eau à *Rocky Point Park*. Ce chenal est sujet à l'ensablement et aux changements; il faut donc faire preuve de prudence.

132 La **ville de Port Moody** se trouve au fond du Burrard Inlet. Les matières traitées sont le soufre et l'éthylène glycol. Le port possède les équipements habituels d'une collectivité de taille moyenne. On trouve un musée, une rampe de mise à l'eau, une piscine et une aire de pique-nique à *Rocky Point Park*.

133 Port Moody se trouve dans le Vancouver Harbour et est administré par l'Administration portuaire de Vancouver Fraser.

134 Il est possible d'y **mouiller** après accord du capitaine du port de Vancouver. Les postes d'amarrage officiels les plus proches se trouvent dans l'entrée d'Indian Arm. Des **bouées d'amarrage** sont mouillées au SE des *Pacific Coast Terminals*. Une zone de mouillage désignée pour les navires de plaisance se trouve à l'est des *Pacific Coast Terminals*.. Un permis est requis pour les nuitées et peut être obtenu en téléphonant à la *Ville de Port Moody* au 604-469-4552.

135 Les différences des marées pour Port Moody (7755), dont la station de référence est Vancouver, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Indian Arm

136 **Indian Arm**, dont l'entrée se trouve entre Roche Point et Admiralty Point *(49°18'N, 122°56'W)*, présente un caractère tout à fait différent des autres parties du Burrard Inlet. Le bras est entouré des deux côtés par des montagnes escarpées dont les altitudes varient entre 600 et 1 500 m. Au printemps et en été, la neige fondante tombe en cascades écumantes le long des flancs des montagnes et rend les eaux de surface presque fraîches. Plusieurs centres de villégiature sont situés dans le bras de mer et de nombreux quais privés bordent les rives. Le fond de l'Indian Arm abrite des annexes et des **mouillages** de clubs nautiques.

137 Des **sites d'immersion en mer non actifs** sont situés aux positions *49°18'50"N, 122°56'17"W* et *49°20'45"N, 122°54'37"W*.

138 Une **limitation de vitesse** de 5 nœuds est prescrite par l'Administration portuaire de Vancouver Fraser dans Bedwell Bay, ainsi que dans la zone comprise entre le côté sud de Boulder Island et le côté nord de Cozy Cove. Ces zones sont marquées par des bouées de limitation de vitesse lumineuses.

139 **Dollarton** est une petite collectivité située sur la rive ouest, à environ 0,5 mille au NE de Roche Point. De nombreuses rampes et de nombreux quais et abris à bateaux privés bordent le rivage.

140 Une maison remarquable s'élève à l'extrémité sud de **Boulder Island**, une île située à environ 0,5 mille au NE de Dollarton.

141 La **balise de balise de jour** de Belcarra, sur un rocher asséchant, 0,25 mille ESE de l'extrémité sud de Boulder Island, est une tour blanche.

142 **Belcarra** est située du côté Est d'Indian Arm, à l'extrémité sud de **Belcarra Bay**. Le quai public, avec un ponton en L, offre une profondeur de 2,4 m et est réservé au déchargement et au chargement; l'amarrage pour la nuit n'est pas autorisé. Une **conduite sous-marine** est posée entre le quai public de **Belcarra** et **Cove Cliff**. Le **parc régional de Belcarra** est situé près de l'entrée de l'Indian Arm, sur la rive est.

143 **Turtle Head** *(49°19'N, 122°56'W)* et **Hamber Island**, à courte distance à l'ouest, ont des falaises sur leurs côtés sud.

144 La **balise de jour de Turtle Head**, au large de l'extrémité sud de Hamber Island, est une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

145 **White Rock**, à l'ouest de Hamber Island, gît à l'extrémité d'une bordure rocheuse asséchante s'étendant au SE à partir de **Grey Rocks Island**. Une **conduite et un câble sous-marins** sont posés entre Grey Rocks Island et la terre ferme.

146 **Cove Cliff**, collectivité située dans la baie au NW de Gray Rocks Island, a un quai public qui est à sec à marée basse.

147 **Deep Cove**, un village situé au fond de l'anse du même nom, est un secteur résidentiel. Il y a plusieurs magasins, restaurants et une liaison routière directe avec Vancouver. Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) s'avance à partir de la rive sud de Deep Cove.

148 Des **bouées lumineuses de contrôle de la vitesse** (5 nœuds) sont mouillées dans l'entrée de Deep Cove, à environ 125 m de la rive sud et de la rive nord.

149 Le **quai public**, à l'extrémité d'une longue structure d'approche, est long de 22 m. Le quai n'est utilisé que pour le chargement et le déchargement, et l'amarrage pour la nuit n'est pas autorisé. Les quais du club nautique avec feux privés se trouvent à courte distance au nord du quai public. *Seycove Marina* (604-929-1251) se trouve sur le côté nord de l'anse et dispose d'installations de ravitaillement en carburant et d'un nombre limité de postes d'amarrage pour invités.

150 Les différences des marées pour Deep Cove (7765), dont la station de référence est Vancouver, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

151 **Whiskey Cove**, **Coombe** et **Cosy Cove** se trouvent sur la rive est, au NE de Turtle Head. Des rochers, recouverts de 3 et 4 m d'eau, gisent dans les approches nord de Whiskey Cove.

152 Un **câble aérien**, laissant une hauteur libre de 49 m, traverse l'Indian Arm à environ 0,6 mille au NE de Turtle Head.

153 **Black Shoal**, **Tupper Rock** et **Charles Reef** gisent entre **Jug Island** et **Racoon Island** dans les approches de Bedwell Bay.

154 Le p*arc provincial Indian Arm* englobe Racoon Island, Twin Islands, Croker Island et Granite Falls.

155 **Bedwell Bay***(49°19'N, 122°54'W)* est l'une des rares zones de **mouillage** dans Indian Arm. Elle est parfois exposée à des vents forts de NE qui soufflent en hiver. Un récif asséchant s'avance depuis la pointe ouest de l'entrée et un haut-fond, recouvert de 10,4 m d'eau, git 0,2 mille au sud de cette pointe. Des panneaux de limitation de vitesse sont installés le long des rives. De nombreuses **bouées d'amarrage** privées et **bouées** balisant un parcours de ski nautique de slalom sont mouillées dans la baie.

156 La **balise de balise de jour de Bedwell Bay**, sur l'extrémité NE du récif qui s'étend de la pointe ouest de l'entrée de la baie, est une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

157 Une **bouée lumineuse de contrôle de la vitesse** est mouillée 0,6 mille au SSW de la balise de jour de jour de Bedwell Bay.

158 Un **câble aérien**, laissant une hauteur libre de 99 m, traverse Bedwell Bay.

159 **Farrer Cove**, au NE de Bedwell Bay, est le site d'un camp d'été du *YMCA*. **Belvedere Rock**, à l'entrée de l'anse, est recouvert de 0,6 m d'eau.

160 Un quai privé se trouve sur le côté SW de **Lone Rock Point**, sur la rive ouest, à la hauteur de Racoon Island.

161 Le *feu de Woodlands (412.3)*, à courte distance au sud de Lone Rock Point, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

162 **Woodlands**, à courte distance à l'ouest de Lone Rock Point, dispose d'un quai public dont la limite d'amarrage est de 24 heures. Un rocher, recouvert de 1,5 m d'eau, gît à courte distance au sud du quai. **Sunshine**, 0,3 mille au NE, dispose d'un petit quai public. Une **conduite sous-marine** (eau) est posée à courte distance au large entre Woodlands et Sunshine.

163 Les **Twin Islands**, à courte distance au large de la rive est, sont reliées par un isthme asséchant. Les petites embarcations peuvent emprunter le chenal à l'est des îles. Un rocher asséchant, recouvert de 1,5 m d'eau, gît à courte distance du rivage, à l'extrémité nord du chenal. Les Twin Islands offrent des possibilités de **mouillage** temporaire, et on trouve des installations sanitaires et de pique-nique sur la plus grande des deux îles (île nord) La plus grande des Twin Islands (île nord) est dotée d'un quai pour canots situé du côté est.

164 Le **feu** des *Twin Islands (412.4)*, à l'extrémité nord de l'île nord, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

165 **Brighton Beach** et **Orlomah Beach** se trouvent sur la rive ouest. Une maison remarquable de trois étages est bâtie sur le côté nord de **Best Point**.

166 Le **feu** de *Best Point (412.5)* est placé sur une tour blanche installée sur la pointe.

167 **Buntzen Bay** *(49°23'N, 122°52'W)* est située sur la rive est du bras de mer. Des centrales électriques de BC Hydro sont en place à **Buntzen Lake**. **Il faut faire preuve de prudence à l'approche des centrales, car les portes peuvent être ouvertes sans avertissement pour évacuer d'énormes volumes d'eau.**

168 Les différences des marées pour Buntzen Lake (7771), dont la station de référence est Vancouver, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

169 Le *parc provincial Indian Arm* englobe les eaux et les rives de Buntzen Bay jusqu'au fond du bras de mer, au nord.

170 **Coldwell Beach** se trouve au nord de Best Point. Les **Silver Falls**, au nord de Coldwell Beach, sont bien visibles depuis le nord. **Johnson** est situé sur la rive est, en face des Silver Falls. À 0,9 mille au nord se trouve l'emplacement d'une ancienne scierie. **Croker Island** fait partie du *parc provincial Indian Arm*.

171 Le **feu** *sud de Croker Island(412.6)*, sur l'extrémité SE de l'île, est placé sur une tour blanche.

172 **Bergs**, sur la rive ouest de l'embranchement, est le site d'une exploitation de sable et de gravier désaffectée.

173 Une **bouée** privée, à l'extrémité NW de Croker Island, porte un panneau indiquant « SLOW NO WAKE » (RALENTIR, PAS DE SILLAGE).

174 Les quais du *Burrard Yacht Club* se trouvent à l'embouchure du **Clementine Creek**.

175 À **Granite Falls** *(49°27'N, 122°52'W)*, sur la rive est du bras de mer, on peut voir les **Fairy Falls,** une cascade remarquable. Granite Falls offre un **mouillage** sûr. Il n'est cependant pas recommandé d'y mouiller pour la nuit. Un petit quai permet d'accéder aux emplacements de camping sur la rive.

176 La **balise de jour de Granite Falls**, à courte distance au sud de la cascade, est placée sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

FALSE CREEK (2005)

177 **Iron Bay**, au Nord de Granite Falls, abrite deux quais du *Deep Cove Yacht Club*. La côte, depuis Iron Bay jusqu'à l'embouchure de l'**Indian River**, au nord, peut être utilisée comme aire de flottage.

178 *Wigwam Inn* au fond de l'Indian Arm, sur sa rive ouest, est une annexe du *Royal Vancouver Yacht Club*.

False Creek

Carte 3493

179 **False Creek***(49°16'N, 123°08'W)*, dans la partie SE d'English Bay, est une baie peu profonde fréquentée par des embarcations de plaisance, des remorqueurs, des chalands et des bateaux de pêche. Le trafic peut parfois y être considérable, et jusqu'à 1 200 navires y entrent ou en sortent les dimanches d'été achalandés. On peut l'identifier grâce au pont Burrard, au *Vancouver Maritime Museum* et au *H.R. MacMillan Space Centre*. Les approches de False Creek sont relativement peu profondes et il ne faut tenter d'y entrer que dans le secteur blanc du feu placé sur le pilier nord du pont Burrard.

180 Des **marinas** dans False Creek offrent des services complets, notamment les *Pelican Bay Marina* (604-729-1442) et *Quayside Marina* (604-681-9115). On peut se procurer du diesel, de l'essence, des collations et d'autres provisions auprès de *False Creek Fuels* (604-638-0209). Il est possible de s'amarrer à des postes inoccupés à *Blue Pacific Yacht Charters* (604-682-2161) et *Cooper Boating* (604-687-4110) et au *False Creek Yacht Club* (604-648-2628). Les permis de **mouillage** dans False Creek sont délivrés par le *Centre d'accueil de Vancouver* (604-868-4275). On trouve des magasins de fournitures maritimes, des boutiques, des restaurants, des installations d'hébergement et de loisirs et des attractions à Granville Island et au marché public.

181 L'*Administration portuaire de False Creek* (False Creek Harbour Authority) (604-733-3625) fournit des postes d'amarrage à long terme, abordables, sûrs et sécuritaires et des services pour les bateaux de pêche commerciale et les navires de passage. Communiquez avec le bureau du quai pour obtenir des instructions d'amarrage avant d'accoster. Il y a également un quai des douanes.

182 Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* interdit de naviguer à la voile et prescrit une

PONTS BURRARD ET GRANVILLE (ENTRÉE DE FALSE CREEK) (2005)

vitesse maximale de 5 nœuds dans False Creek. Des **bouées lumineuses de limitation de vitesse** sont mouillées à l'entrée de False Creek.

183 Des **conduites et des câbles sous-marins** traversent False Creek à plusieurs endroits. Les emplacements sont signalés par des panneaux.

184 Les différences des marées pour False Creek (7710), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants*.

185 *Les bouées lumineuses « Q52 » et « Q41 » de Kitsilano et English Bay Beach (388.1, 388.6)*, qui marquent l'approche de False Creek, sont des **bouées de bâbord et de tribord**. Une **balise de jour** portant une **marque de jour de tribord** est placée sur l'extrémité d'un épi de rochers du côté ouest de l'entrée de False Creek.

186 La *base de la Garde côtière de Kitsilano* et un **quai** se trouvent sur la rive SW juste avant le pont Burrard. Un **brise-lames** flottant protège les quais du côté sud de ce quai.

187 Le **feu** *de la base de Kitsilano (389)* est placé sur un **duc d'Albe** à l'extrémité SE du brise-lames.

188 Le **feux** *à secteurs de False Creek (390)* est placé sur le pilier nord du pont Burrard. Le secteur blanc indique le chenal préféré.

189 False Creek est traversé par trois ponts routiers à travée fixe. Le **pont de Burrard Street** laisse une hauteur libre de 28 m au milieu du chenal. La hauteur libre sous la travée sud est de 17 m. Le **pont Granville Street** laisse une hauteur libre de 27 m. Le **pont Cambie**, près du fond de la baie, laisse une hauteur libre de 13 m.

189.1 De nombreux **feux** privés sont installés sur les quais et les appontements de False Creek. Des **bouées** latérales lumineuses délimitent le chenal de navigation entre le pont de Granville Street et le côté est du pont Cambie.

190 Le Fishermen's Terminal à **Brokers Bay** est géré par l'*Administration portuaire de False Creek* (*False Creek Harbour Authority*). Les quais pour les bateaux de pêche et autres petites embarcations se trouvent à courte distance au sud du Burrard Bridge, sur la rive ouest de False Creek dans Brokers Bay. La longueur des quais varie de 67 à 127 m et la profondeur le long de ceux-ci varie de 2,6 à 3,2 m.

Howe Sound — Généralités

Cartes 3526, 3534, 3496

191 **Howe Sound** s'ouvre entre Point Atkinson *(49°20'N, 123°16'W)* et Gower Point, 11 milles à l'WNW. Plusieurs grandes îles en divisent l'entrée en quatre chenaux principaux. D'est en ouest, il s'agit du Queen Charlotte Channel, du Collingwood Channel, du Barfleur Passage et du Shoal Channel. Howe Sound offre peu de mouillages pour les petites embarcations en raison des grandes profondeurs et du manque de baies protégées. La baie est presque entièrement cernée par des montagnes abruptes et escarpées qui s'élèvent brusquement du bord de l'eau.

191.1 Des refuges marins ont été créés dans Howe Sound pour protéger et conserver les récifs d'éponges siliceuses. Les pêches commerciale, récréative ou de fond par les Premières Nations, et la pêche récréative du saumon à la traîne à l'aide de lests automatiques, ne sont pas autorisées dans ces zones. Pour de plus amples renseignements sur la conservation des récifs d'éponges siliceuses du Strait of Georgia et de Howe Sound , veuillez consulter https://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/ceccsr-cerceef/closures-fermetures-fra. html.

192 **Avertissement. — Dans les entrées sud du Shoal Channel, du Barfleur Passage, du Collingwood Channel et du Queen Charlotte Channel, il peut y avoir de grandes quantités de billes de bois et de déchets de plage qu'il est difficile de voir lorsque la mer est agitée.**

192.1 **Avertissement. — En hiver, Howe Sound est soumise à de forts vents de terre qui proviennent de Squamish, car l'air arctique s'engouffre dans la vallée et prend de la vigueur, créant des vents de terre de force coup de vent appelés vents de Squamish. Ces vents peuvent atteindre la force d'un ouragan près des Pam Rocks.**

193 Une voie ferrée le long de la rive est de Howe Sound relie North Vancouver à Squamish et au nord de la Colombie-Britannique. Une route principale passe à proximité de la voie ferrée.

194 Des services de **traversiers** réguliers traversent l'entrée de Howe Sound, de Horseshoe Bay à Langdale, et le Queen Charlotte Channel, de Horseshoe Bay à Snug Cove. Il est possible de rencontrer les grands **traversiers** reliant Horseshoe Bay, dans le Queen Charlotte Channel, à Departure Bay, sur l'Île de Vancouver, dans le Queen Charlotte Channel, le Collingwood Channel, le Barfleur Passage ou les approches de la Howe Sound. Les routes indiquées sur les cartes sont des indications générales des routes des traversiers.

195 Howe Sound, dans le secteur trois de la *zone de trafic de Vancouver* est administrée par le *centre de trafic Victoria*, et la fréquence attribuée est le canal 12 (156,6 MHz). Les capitaines des navires doivent demander l'autorisation du *centre de trafic de Victoria* avant de se diriger vers un poste d'amarrage dans le secteur trois ou de le quitter.

195.1 Les **points d'appel**, dont les coordonnées sont indiquées dans le tableau 5.7, sont :

196 Le *point d'appel n° 15C,* appelé *Gower Point,* qui marque le passage du secteur trois (centre de trafic de Victoria) au secteur un (centre de trafic de Victoria), et qui est une ligne reliant le feu *de Cape Roger Curtis* (417) à Gower Point.

197 Le *point d'appel n° 16* appelé *Halkett Point*, qui est une ligne reliant Halkett Point à un point au sud de Lions Bay, sur la rive est.

198 Le p*oint d'appel n° 17* appelé *Grace Island*, qui est une ligne joignant le feu *de Grace Island (429)* et un point au sud de Langdale sur la rive ouest.

199 Le *point d'appel n° 18* appelé *Cowan Point/Point Atkinson*, qui est une ligne joignant le feu de *Cowan Point (418)* et le feu de *Point Atkinson (386)*.

200 Les prévisions des marées à l'entrée de Howe Sound sont données pour Point Atkinson (7795). Les différences des marée dans Howe Sound, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiqués pour Gibsons (7820) et Squamish (7811) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Tableau 5.7 Points d'appel — Howe Sound

Numéro	Nom	Description
15C	Gower Point	Ligne joignant les positions *49°20'24"N, 123°25'53"W* et *49°23'01"N, 123°32'06"W*
16	Halkett Point	Ligne orientée 090° - 270° (vrai) à partir de *49°26'43"N, 123°19'12"W* jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme
17	Grace Island	Ligne orientée 090° - 270° (vrai) à partir de *49°25'50"N, 123°26'48"W* jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme
18	Cowan Point/ Point Atkinson	Ligne joignant les positions *49°20'08.5"N, 123°21'34.5"W* et *49°19'50"N, 123°15'48"W*

201 Les renseignements météorologiques dans Howe Sound pour Port Mellon figurent dans les annexes.

Queen Charlotte Channel

Carte 3496

202 Le **Queen Charlotte Channel** sépare Bowen Island de la terre ferme à l'est. L'entrée du chenal se situe entre Point Cowan et Point Atkinson, et le chenal s'étend vers le NNE jusqu'à Bowyer Island.

203 À partir de Point Atkinson *(49°20'N, 123°16'W)*, au large de laquelle il y a souvent des remous, la rive est du chenal est échancrée et de nombreux îlots et rochers gisent au large. La rive ouest est modérément escarpée sur sa plus grande partie, et il n'y a pas de dangers au large.

204 Des c**âbles sous-marins** traversent le Queen Charlotte Channel à partir de **Larsen Bay**, **Batchelor Cove**, **Cliff Cove** et **Copper Cove** sur la rive est.

205 **Passage Island** *(49°21'N, 123°18'W)* gît au milieu de l'entrée du Queen Charlotte Channel. Une tache dénudée sur la partie SE de l'île est visible de loin à partir du sud. Une maison circulaire bien visible s'élève à l'angle SW. Un fond malsain s'étend sur une courte distance à partir de la partie SE de l'île. Une **bouée d'amarrage** privée est mouillée 0,3 mille à l'ouest de Passage Island.

Queen Charlotte Channel — Côté est

206 Plusieurs hauts-fonds et des rochers asséchants gisent au nord des **Grebe Islets**, 0,8 mille au NNW de Point Atkinson. Un rocher asséchant et un rocher recouvert de 0,7 m d'eau gisent respectivement à courte distance au SW et à 0,1 mille au NE de **Bird Islet**, un îlot situé à 1,4 mille au NNW des Grebe Islets. Le chenal entre Bird Islet et **Kettle Point** n'est pas recommandé.

207 *Le* **feu** *des Grebe Islets (421.2)*, sur l'îlot ouest, est placé à une hauteur de 7,2 m sur une tour

EAGLE HARBOUR (2005)

FISHERMANS COVE (2005)

cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure et est muni d'un **réflecteur radar**.

208 *Le* **feu** *de Bird Islet (421.4)*, sur le **rocher** asséchant à courte distance au SW de l'îlot, est placé à une hauteur de 4,5 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure et est muni d'un **réflecteur radar**.

209 De nombreuses bouées d'amarrage sont mouillées dans **Whyte Cove**, une anse située entre **Whyte Islet** et **White Cliff Point**. **Lookout Point** se trouve à 0,3 mille au NE de White Cliff Point.

210 Le **feu** *de Lookout Point (422), du côté ouest de la pointe, est placé à une hauteur de 7 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure et est muni d'un* **réflecteur radar**.

HORSESHOE BAY (2005)

212 La ***zone de protection marine*** *de Whytecliff Park (district de West Vancouver)* s'étend de Whyte Islet à Cliff Cove. La pêche et le prélèvement de spécimens marins sont interdits.

Carte 3534

213 **Eagle Harbour** *(49°21'N, 123°16'W)* est protégé par un **brise-lames** flottant à l'extrémité SE duquel est placé un feu privé. Le brise-lames s'étend à partir de l'extrémité NW de l'entrée et est ancré à la rive est. Le *Eagle Harbour Yacht Club* se trouve sur le côté nord du havre; aucun poste d'amarrage n'est disponible pour les non membres. Des **bouées** privées sont mouillées du côté est du havre.

214 Une tranchée de route et un pont sur l'autoroute Upper Levels, derrière Fishermans Cove, sont bien visibles du SW.

215 On peut entrer dans **Fishermans Cove**, au nord de Eagle Harbour, par le NW ou par l'est de **Eagle Island**. Le chenal NW a une largeur de 20 m et une profondeur minimale de 1,2 m. Une **marque de jour de tribord** marque le côté sud de ce chenal (les navires quittant Eagle Harbour en direction nord doivent laisser cette marque de jour sur bâbord). L'entrée à l'est de Eagle Island a une profondeur minimale de 0,6 m.

216 Le **feu** *de Fishermans Cove (421)*, sur le côté nord d'un récif asséchant dans l'entrée NW de Eagle Island, est placé à une hauteur de 5,8 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure et est muni d'un **réflecteur radar**.

217 Le *West Vancouver Yacht Club* dispose de quelques postes d'amarrage pour les membres des clubs réciproques. La *Thunderbird Marina* (604-921-7434) est un grand port de plaisance offrant un service complet avec un nombre limité de postes d'amarrage pour les plaisanciers de passage.

218 Des **conduites sous-marines** (gazoducs) traversent le chenal à l'est de Eagle Island et relient l'île à l'îlot situé à l'ouest. Une conduite sous-marine (égout) traverse à partir de l'îlot à l'ouest de Eagle Island, contourne le côté nord de Eagle Island, puis traverse le chenal à l'est de Eagle Island. Une autre conduite sous-marine (émissaire) s'avance vers le nord sur 27 m dans le chenal d'entrée NW depuis l'îlot à l'ouest de Eagle Island.

219 Un **câble aérien**, laissant une hauteur libre de 24 m, traverse le chenal d'entrée NW de Fishermans Cove. Un autre câble (téléphone), laissant une hauteur libre de 3,7 m, relie Eagle Island aux deux îlots situés à courte distance à l'ouest.

220 **Horseshoe Bay** *(49°23'N, 123°16'W)*, dans laquelle on entre à l'est de **Tyee Point**, abrite une zone résidentielle du même nom situé au fond de la baie, dans laquelle on trouve des magasins, des restaurants et des ateliers de réparation.

221 Le **feu** *de Tyee Point (423)*, sur un récif asséchant à l'est de la pointe, est placé à une hauteur de 5,2 m sur une tour cylindrique blanche et est muni d'un **réflecteur radar**.

222 *BC Ferries* dispose d'un grand terminal à Horseshoe Bay et assure un service régulier vers Nanaimo, Snug Cove et Langdale. À partir de Langdale, on peut se rendre par la route et par **traversier** à Powell River. Un service d'autobus fréquent dessert Vancouver. **Les petites embarcations doivent se tenir à l'écart des traversiers dont la capacité de manœuvre est limitée durant l'accostage.** Des feux privés munis de réflecteurs radar sont installés au terminal des traversiers, aux extrémités des postes d'amarrage.

223 Le **quai public**, avec des quais attachés à son extrémité extérieure et des deux côtés, est au fond de la baie. La profondeur est de 6 m à la tête du quai, et une grue de 3 tonnes est sur place. Les navires commerciaux ont la priorité. Un bateau-taxi assure la liaison entre Horseshoe Bay et les îles Bowen, Gambier, Keats et Boyer.

223.1 L'*Unité 1 de la Royal Canadian Marine Search and Rescue (RMC-SAR)* est basée dans Horseshoe Bay.

224 La *Sewell's Marina* (604-921-3474) à courte distance au NW du quai public est protégé par des **brise-lames**. Il s'agit d'un grand port de plaisance offrant un service complet avec possibilité de ravitaillement en carburant et d'amarrage pour les plaisanciers de passage. Des quais de la marina se trouvent également au SE du quai public. Une rampe de mise à l'eau publique est située à proximité du complexe de quais sud de la marina. Une **bouée** privée est mouillée à courte distance au NW du brise-lames de la marina.

Carte 3526

225 Entre Horseshoe Bay et **Alberta Bay** *(49°28'N, 123°15'W)* **des marinas** offrent des installations pour les petites embarcations. La Sunset Marina (604-921-7476), à **Sunset Beach**, 1,9 mille au NE de Horseshoe Bay, ne dispose que de postes d'amarrage permanents. Aucun poste d'amarrage temporaire n'est disponible. Il est possible de se ravitailler en essence et d'effectuer des réparations, et il y a une rampe de mise à l'eau. La Lions Bay Marina (604-921-7510), à **Lions Bay**, 4,8 milles au NNE de Horseshoe Bay, offre un entreposage permanent des navires et dispose de postes d'amarrage temporaires. Il est possible de se ravitailler en carburant diesel et en essence et de trouver des fournitures marines. Il y a également des toilettes et une rampe de mise à l'eau. Un bateau-taxi relie Lions Bay à Bowen Island.

225.1 Des balises de délimitation de zone de baignade et un ponton sont en place au p*arc Kelvin Grove Beach (village de Lions Bay)*, à courte distance au nord de la marina de Lions Bay.

SNUG COVE (2005)

226 Une **conduite sous-marin** (émissaire d'égout) passe à 0,3 mille au sud de Lions Bay. Une autre conduite sous-marine passe à 0,5 mille au SW de Sunset Beach.

Queen Charlotte Channel — Côté ouest

Carte 3496

227 Le côté ouest du Queen Charlotte Channel est formé par le côté est de **Bowen Island**. **Point Cowan** *(49°20'N, 123°22'W)* constitue l'extrémité SW de l'entrée du Queen Charlotte Channel.

228 Le **feu** *de Point Cowan (418), sur la pointe du même nom, est placé à une hauteur de 20,4 m sur une tour cylindrique blanche et est muni d'un* **réflecteur radar**.

229 **Seymour Landing**, 0,5 mille au NE de Point Cowan, est relié par une route à Mannion Bay et à Snug Cove. La baie est exposée aux poussées des **traversiers**. Le p*arc provincial Apodaca* est une réserve naturelle.

Carte 3534

230 **Snug Cove** *(49°23'N, 123°20'W)* est la partie sud et la plus petite d'une baie à deux fonds. Au village, on trouve des restaurants, des épiceries, des magasins, une station-service, une bibliothèque et le bureau de poste de Bowen Island. Il n'est pas recommandé de mouiller dans Snug Cove en raison des **traversiers** et des **conduites et câbles sous-marins**. Des bateaux-taxis relient Snug Cove à Horseshoe Bay, Lions Bay et Gibsons. *BC Ferries* assure un service de **traversiers** régulier à destination et en provenance de Horseshoe Bay. Des feux privés sont placés au terminal des traversiers aux extrémités du poste d'amarrage. On trouve également une rampe de mise à l'eau.

231 Le **feu** *de Snug Cove (419),* sur la pointe située à l'entrée de l'anse, est placé à une hauteur de 6,1 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure et est muni d'un **réflecteur radar**.

232 Le **feu** *de Snug Cove Nord (419.5)*, sur une bordure rocheuse asséchante à l'entrée de l'anse, est placé à une hauteur de 6,1 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure et est muni d'un **réflecteur radar**.

233 Une **conduite sous-marine** (égout) longe la rive sud de Snug Cove et s'étend sur environ 100 m vers le large à partir de la pointe à l'entrée sud de l'anse. Un **câble sous-marin** abandonné longe la rive nord et s'avance vers le large.

234 L'**appontement** et le quai de Snug Cove, gérés par la *municipalité de Bowen Island*, situés au fond de la baie et dotés d'un débarcadère de traversiers, offrent un espace d'amarrage de 100 m avec une profondeur de 3 m. Il est exposé aux poussées des **traversiers**.

235 Une des **marinas** à proximité est la *Bowen Island Marina and the Pier* (604-947-9710), au NE du quai de Snug Cove, qui n'offre que des postes d'amarrage permanents. Aucun poste d'amarrage temporaire n'est disponible. La *Union Steamship Company Marina* (604-947-0707), à l'ouest du quai de Snug Cove, peut accueilir de façon permanente et temporaire jusqu'à 150 navires, d'une longueur maximale de 60 m. On y trouve des toilettes, des douches, une buanderie, un entrepôt maritime, un restaurant, des logements et des installations de vidange des eaux usées, et il est possible de se raccorder au réseau électrique.

236 **Mannion Bay** est une baie exposée, et par vents de SE, une forte houle y déferle. Des rochers asséchants et submergés ainsi qu'une zone bordée d'une barrière flottante se trouvent du côté sud de la baie. Dans la partie nord, il y a des bouées d'amarrage et des quais privés. Par beau temps, les petites embarcations peuvent **mouiller l'ancre** temporairement, avec une bonne tenue dans la partie NW de la baie.

Carte 3526

237 Il y a des quais privés à **Millers Landing** *(49°23'N, 123°19'W)*, à courte distance au nord de Mannion Bay.

238 **Finisterre Island** *(49°25'N, 123°18'W)* est reliée à l'extrémité NE de Bowen Island par une bordure rocheuse asséchante.

239 Le **feu** *de Finisterre Island (420)*, à l'extrémité nord de l'île, est placé à une hauteur de 10,1 m sur une tour cylindrique blanche, et est muni d'un **réflecteur radar**.

240 La côte de part et d'autre de **Hood Point** *(49°25'N, 123°19'W)* est échancrée et le rivage est bordé de maisons. **Cates Bay**,**Enchanta Bay**,**Columbine Bay** et**Smugglers Cove**, à l'est et à l'ouest de Hood Point, offrent abris et **mouillages** pour les petites embarcations. Un rocher qui émerge de 3,7 m gît au milieu d'Enchanta Bay.

241 Deux hauts-fonds gisent au large de **Bowyer Island**, une île située 1,5 mille ENE de Finisterre Island : un haut-fond de 5,5 m au large de son extrémité sud et un haut-fond de 2,4 m à 0,1 mille au large de sa partie NW. Des **bouées d'ancrage** privées sont mouillées sur ces hauts-fonds.

Ramillies Channel et Montague Channel

242 On entre dans le **Ramillies Channel**, entre **Anvil Island** et le côté NE de Gambier Island, à l'ouest de Pam Rock *(49°29'N, 123°18'W)*.

243 **Pam Rock** est un rocher bien visible et de nombreux rochers submergés et asséchants en débordent en direction nord et sud. **Christie Islet** est dénudé et bien visible; le rocher et l'îlot constituent un refuge d'oiseaux.

244 Le **feu** *de Pam Rock (424)*, sur le **rocher**, est placé à une hauteur de 12,7 m sur une tour cylindrique blanche, et est muni d'un **réflecteur radar**.

245 **Irby Point**, 1,4 mille au nord de Pam Rock, constitue l'extrémité sud de Anvil Island.

246 Deux baies séparées par **Daybreak Point** se trouvent au NW de Irby Point.*La jetée et le flotteur du camp biblique de Daybreak Point* se trouvent du côté nord de ces baies. Le village de **Anvil Island**, situé sur le côté sud de ces baies, dispose d'un quai. **Leading Peak**, le sommet de Anvil Island, est bien visible d'un peu partout dans Howe Sound. Il ressemble à la bigorne d'une enclume, pointée vers le haut.

247 **Brigade Bay**, sur le côté ouest du Ramillies Channel, 1,3 mille à l'ouest de Pam Rock, dispose d'un quai privé protégé par un brise-lames en pierre. Un feu privé est placé à l'extrémité nord du brise-lames. **Douglas Bay**, 2 milles au NW de Brigade Bay, dispose de quais privés. Il est possible de **mouiller** temporairement dans la partie sud de Brigade Bay et dans Douglas Bay. Dans Douglas Bay, il faut prendre soin d'éviter les rochers asséchants et les petits fonds près de l'embouchure de **Gambier Creek**.

247.1 Le *site de loisirs nautiques de Ramillies Channel (Recreations Sites and Trails BC, Sea Kayak Association of BC)*, du côté ouest du Ramillies Channel, 1 mille au NW de Brigade Bay, est accessible aux kayaks et aux embarcations. Aucune commodité n'est disponible.

248 **Domett Point**, l'extrémité nord de Anvil Island, constitue le point d'entrée NE du Ramillies Channel.

249 L'**appontement** sur la rive continentale, 1,4 mille au nord de Domett Point et à courte distance à l'ouest de **Potlatch Creek**, appartient au *Camp Potlatch*. Les **Defence Islands**, 1,5 mille à l'est, sont des réserves de Premières Nations.

250 Le **Montagu Channel** sépare Anvil Island de la terre ferme à l'est et constitue le chenal d'accès principal au fond de Howe Sound et Squamish Harbour. **Brunswick Point** se trouve du côté est du chenal.

251 Le **feu** de *Brunswick Point (425)*, sur la pointe du côté est du Montagu Channel, est placé à une hauteur de 10,1 m sur une tour cylindrique avec une bande rouge dans sa partie supérieure, et est muni d'un **réflecteur radar**.

252 Des **câbles sous-marins** sont posés de Copper Cove jusqu'au centre du Montagu Channel, et rejoignent la terre ferme à Minaty Bay et à Darrell Bay.

253 Un **appontement** de *BC Ferries*, pour les urgences uniquement est situé à **Porteau Cove**, 2 milles au NNE de Brunswick Point. Un feu privé muni d'un réflecteur radar est placé sur l'appontement.

254 Dans le *parc provincial de Porteau Cove*, on retrouve des épaves submergées et un récif artificiel pour les plongeurs. La zone est délimitée par des **bouées**. Des installations pour le camping, des toilettes, une aire de pique-nique et une rampe de mise à l'eau sont disponibles.

DARRELL BAY (2005)

Squamish Harbour

255 Dans **Squamish Harbour**, au fond de Howe Sound, on trouve des commodités à Woodfibre et à Squamish.

256 **Avertissement. — On peut s'attendre à voir de nombreux adeptes de la planche à voile et du surf cerf-volant dans les approches de Squamish, particulièrement pendant les après-midi d'été.**

257 **Avertissement. — De récents levés hydrographiques répétés ont révélé que les profondeurs au fond de Squamish Harbour sont sujettes à des changements importants et rapides. La zone située à 0,3 mille au SW de Squamish Terminals est particulièrement touchée. Les débris déposés par la Squamish River peuvent réduire les profondeurs jusqu'à 1 m par semaine. Cette accumulation peut se poursuivre pendant plusieurs mois et peut être suivie d'un glissement de terrain sous-marin provoquant une augmentation soudaine de la profondeur de 20 à 30 m. Ces changements se produisent trop rapidement pour être efficacement cartographiés.**

258 **Il faut faire preuve d'une extrême prudence dans ces zones, surtout à l'approche du poste d'amarrage 2 de Squamish Terminals.**

259 **Darrell Bay**, sur la rive est de Howe Sound, au sud de Squamish, accueille un terminal de *BC Ferries*. Ce terminal n'est utilisé qu'en cas d'urgence; il n'y a pas de service régulier.

260 Le **Pilotage** est obligatoire. Squamish Harbour fait partie de la zone 2 de la région de pilotage du Pacifique, et les pilotes procèdent à l'embarquement dans les environs de la **bouée d'avertissement** mouillée au large de Brotchie Ledge, près de Victoria. Pour plus de détails sur la façon de retenir les services d'un pilote à l'arrivée ou au départ, consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

261 Squamish Harbour n'est pas un port d'entrée, et ce sont les douaniers de Vancouver qui s'occupent des formalités douanières. On y trouve des marinas, et des services de remorqueurs et de réparation de petites embarcations sont disponibles. Squamish Harbour englobe de vastes aires de flottage.

262 Les différences des marées pour Squamish (7811), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

263 Un **mouillage de courte durée** est possible à une profondeur d'environ 50 m, 0,3 mille au SW du feu des approches de Squamish. En raison de la force et de la soudaineté des vents locaux et de la mauvaise tenue du fond, il n'est pas recommandé de mouiller pour une longue durée.

264 **Minaty Bay** *(49°37'N, 123°13'W)* abrite les ruines d'une gravière et d'une installation de chargement de chalands. Un **câble sous-marin** rejoint la terre à Minaty Bay.

265 **Britannia Beach** était autrefois une ville minière avec des installations pour l'expédition de minerai de cuivre. La mine est fermée et son quai de chargement est inutilisable. L'ancien bâtiment de la mine, situé à flanc de colline et surplombant la ville, est un bon point de repère, et une grande enseigne « Mining Museum » fait face

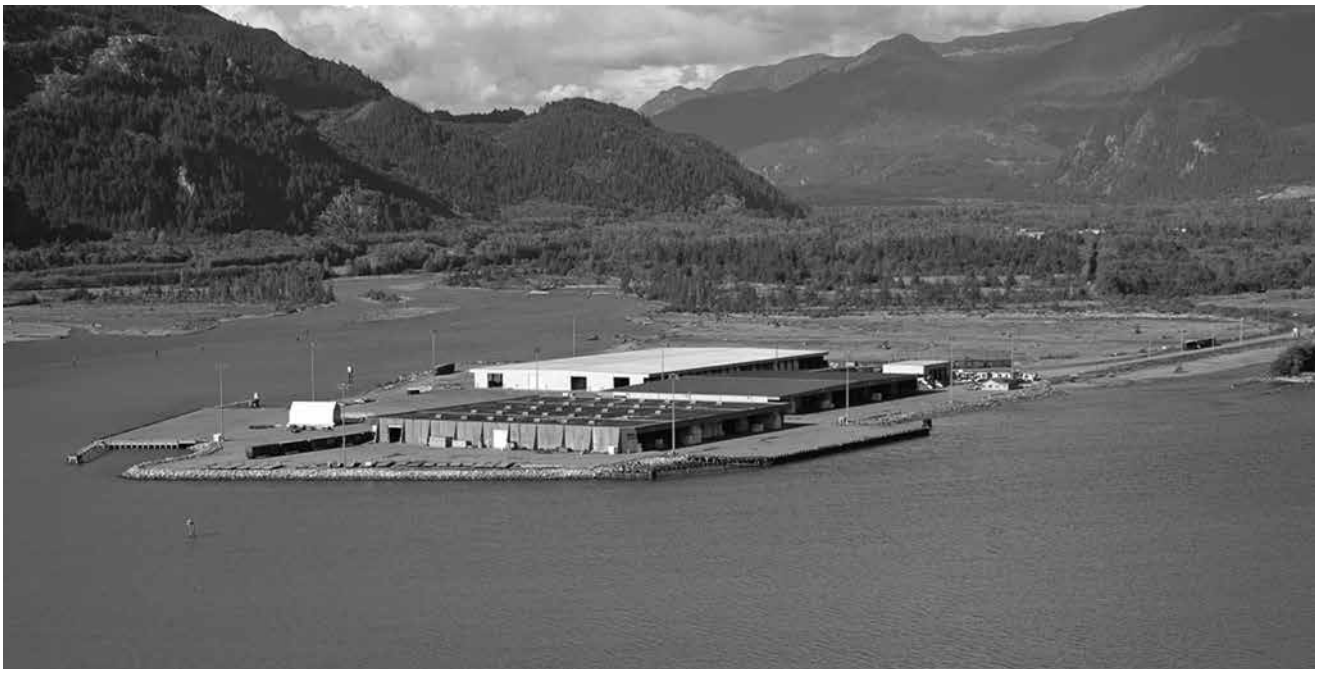
au large. La collectivité dispose d'un bureau de poste et d'un magasin. Deux quais en ruine se trouvent au SW du Mining Museum. L'**épave** du *Gulf Bird*, un remorqueur d'environ 14 m de long, gît près de l'extrémité SE du quai le plus au sud. Le haut du mât est à peine visible. Les épaves submergées du *Cape Swain*, un bateau de pêche de 17,4 m de long, et de l'ancien *Navire de la Garde côtière canadienne Ready*, un garde-côte de recherche et sauvetage de 29 m de long, gisent près de l'extrémité NE du même quai en ruine. L'épave du remorqueur *La Lumiere*, recouverte d'au moins 66 m d'eau, gît 0,1 mille à l'ouest du quai en ruine le plus au nord.

266 Un **câble sous-marin** (transport d'électricité) est posé du côté sud de la chaussée et est signalé par un panneau. Une **conduite sous-marine** (émissaire), au sud du quai, s'étend sur 200 m à partir de la côte. Un autre **câble sous-marin** (transport d'électricité) posé à partir de Woodfibre, traverse Howe Sound et rejoint la terre, 0,15 mille au nord de Britannia Beach.

Tableau 5.8 Principales installations portuaires — Squamish

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Squamish Terminals Poste d'amarrage 1 (est)	137	10,6	—	Produits forestiers, produits sidérurgiques et marchandises destinées à des projets spéciaux. Services de chargement et de déchargement disponibles sur rendez-vous. Des ducs d'Albe sont placés aux deux extrémités du poste d'amarrage pour pouvoir accueillir les navires de 195 m de long. Rampe pour chalands au nord du poste d'amarrage. Aire d'entreposage couverte de 47 410 m². Exploitant : Western Stevedoring.
Squamish Terminals Poste d'amarrage 2 (ouest)	153	9,4	—	Produits forestiers, produits sidérurgiques et marchandises destinées à des projets spéciaux. Services de chargement et de déchargement disponibles sur rendez-vous. Des ducs d'Albe sont placés aux deux extrémités du poste d'amarrage pour pouvoir accueillir les navires de 212 m de long. Aire d'entreposage couverte de 47 410 m². Exploitant : Western Stevedoring.

TERMINAUX DE SQUAMISH (2005)



267 **Watts Point**, 1,5 mille au NW de Britannia Beach, abrite des aires de flottage au nord et au sud. Une carrière, 0,8 mille au NE de Watts Point, dispose d'une rampe d'accostage pour chalands et des convoyeurs de chargement. Une **zone de fonds malsains** (site d'immersion), autorisée en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, est située à la position *49°38.5'N, 123°14.1'W*.

268 Des **tours hertziennes** se trouvent 0,6 mille à l'ENE et 0,7 mille à l'est de Watts Point. La tour est porte des feux rouges d'obstacle aérien.

269 **Woodfibre** *(49°40'N, 123°15'W)* est le site d'une ancienne usine de pâte à papier. Il n'y a pas de commodités.

269.1 Une bouée lumineuse SADO privée est mouillée à environ 1 mille au sud de Woodfibre.

270 Des **câbles sous-marins** rejoignent la terre à Darrell Bay. Un deuxième câble sous-marin est posé de Woodfibre jusqu'au nord de Britannia Beach.

Carte 3534

271 **Squamish** *(49°41'N, 123°10'W)* se trouve à l'entrée du bras est de la **Squamish River**. Le port reçoit des produits forestiers. On trouve divers magasins de détail, des restaurants, un bureau de poste et un hôpital à Squamish. Le tableau 5.8 donne des détails sur les principales installations portuaires de Squamish.

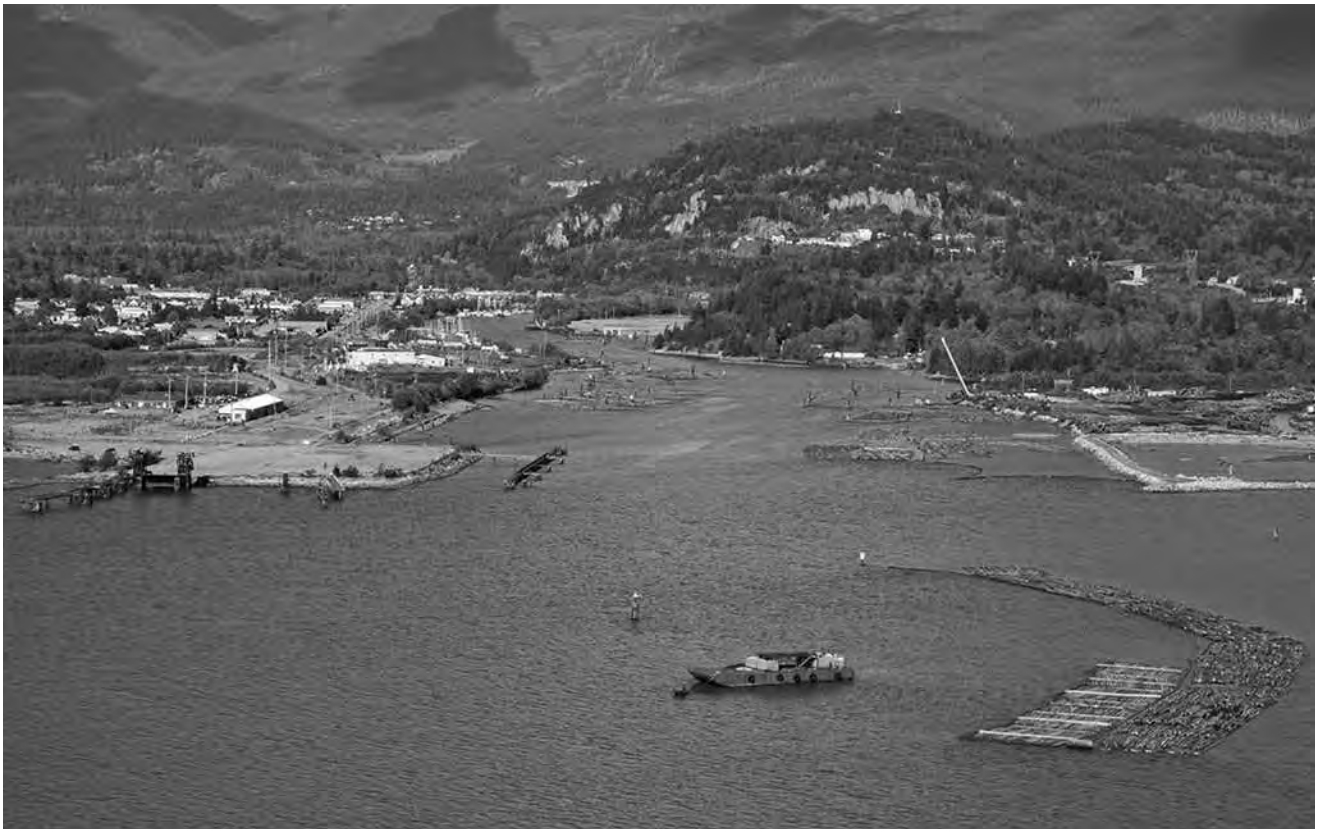
272 Du carburant est disponible sous réserve d'un arrangement préalable pour la livraison par camion-citerne. On peut se procurer de l'eau douce au quai public ainsi que des provisions, en quantités modérées, dans les magasins de Squamish.

273 Squamish est reliée à Vancouver et à l'intérieur de la province par des voies routières et ferroviaires; un service régulier d'autobus est disponible. L'aéroport, situé au nord de la ville, est doté d'une piste asphaltée d'une longueur de 730 m.

274 Le **feu** des *approches de Squamish (425.5)*, du côté est de l'entrée du Mamquam Blind Channel, est placé à une hauteur de 6 m sur un **duc d'Albe** portant des **marques de jour de tribord**.

275 Les **feux** *d'alignement de Squamish (426, 427)*, sur la rive est du Mamquam Blind Channel, à environ 0,8 mille au NE du feu des approches de Squamish, orientés à 034½°, marquent le Mamquam Blind Channel jusqu'à la partie intérieure de la Squamish River. Le feu antérieur est placé à une hauteur de 8,8 m, et le feu postérieur, à une hauteur de 11,7 m; les deux feux sont placés sur un mât

ENTRÉE DU MAMQUAM BLIND CHANNEL (2005)



portant une **marque de jour rouge avec une bande verticale blanche**.

276 Les **feux** *d'alignement de Squamish Terminals (427.1, 427.2)*, à l'ouest des terminaux, orientés à 019½°, mènent jusqu'aux postes d'amarrage ouest des terminaux. Le feu antérieur est placé à une hauteur de 4,9 m sur une tour à claire-voie, et le feu postérieur, à une hauteur de 9,8 m sur un duc d'Albe; les deux feux portent une **marque de jour rouge avec une bande verticale blanche**.

277 Le **feu** de *Squamish Terminal N° 1 (427.4)* est placé à 4,2 m de hauteur sur un **duc d'Albe**, 0,5 mille à l'WNW du feu des approches de Squamish.

278 Le **feu** de *Squamish Terminal N° 2 (427.5)* est placé à 4,3 m de hauteur sur un **duc d'Albe**, 0,3 mille à l'WNW du feu des approches de Squamish.

279 Un feu privé est placé à l'extrémité du guideau de la Squamish River, à l'ouest du terminal.

279.1 Des feux privés sont placés sur les quais situés au point d'entrée est du bras ouest de la Squamish River. Des feux d'alignement privés, orientés à 025°, placés à l'est de Squamish Terminals, mènent au poste d'amarrage est de Squamish Terminals. Des **bouées d'amarrage** privées sont mouillées au sud du feu des approches de Squamish.

280 Le **Mamquam Blind Channel** est le chenal d'accès est de la Squamish River. Des hauts-fonds se sont formés sur toute la largeur du chenal près de l'embouchure de la Stawamus River. La partie de l'alignement au nord de la rivière ne doit pas être utilisée, et il a été signalé que le chenal à privilégier se trouve à l'ouest de l'alignement.

281 Le **quai public** de la *Squamish Harbour Authority* (604-892-3725) se trouve sur la rive ouest du bras est de la Squamish River et à environ 1 mille au NNE du feu des approches de Squamish. À l'extrémité du quai, la profondeur est de 2,3 m. Les quais attachés au quai offrent une longueur d'accostage combinée de 330 m; les profondeurs y varient entre 0,7 et 1,1 m. Une grue de 3 tonnes est installée à la tête du quai. Des systèmes de vidange, des douches et des toilettes sont disponibles. L'eau et l'électricité sont disponibles aux quais.

282 Les quais du *Squamish Yacht Club* se trouvent du côté nord de l'appontement public.

Collingwood Channel

Carte 3526

283 On accède au **Collingwood Channel**, le long de **Bowen Island** (côté ouest), par le sud entre **Cape Roger Curtis** *(49°20'N, 123°26'W)* et Worlcombe Island, 1 mille à l'WNW. Le **Mont Gardner** se distingue facilement par son sommet arrondi et partiellement dénudé.

284 **Des tours hertziennes bien visibles** se trouvent sur le côté sud de Bowen Island. Des tours hertziennes munies de feux d'obstacle aérien rouges se trouvent au sommet du mont Gardner, et une tour de télévision portant des feux d'obstacle aérien rouges se trouve à 0,9 mille au NNE du mont.

285 Le **feu** de *Cape Roger Curtis (417)*, sur la pointe, est placé à une hauteur de 9,6 m sur une tour carrée blanche.

286 Un **câble sous-marin** traverse le Collingwood Channel entre **Bowen Bay** et **Ragged Island**. Un autre **câble sous-marin** (fibre optique) traverse le chenal entre Bowen Bay et Eastbourne, sur Keats Island.

287 Des rochers asséchants et un îlot gisent dans sa partie nord de **Tunstall Bay**, du côté est du chenal à environ 1 mille de l'entrée. La baie est trop profonde pour que l'on puisse y mouiller.

288 La **balise de jour de Collingwood Channel**, 1,4 mille au SW de Hutt Island, porte une **marque de bifurcation/jonction** indiquant de privilégier le chenal de gauche. Elle marque un **rocher** asséchant recouvert de 3,4 m d'eau.

289 Plusieurs pieux sont enfoncés au large de l'extrémité NE de **Hutt Island**, du côté est de l'entrée nord du Collingwood Channel. Un rocher émergeant sur 0,6 m, gît à courte distance au nord de **Hutt Rock**, 0,2 mille au SW de Hutt Island. Les installations d'une **ferme marine**, marquées par une **bouée d'avertissement**, se trouvent à proximité de Bowen Island, au SE de Hutt Rock.

290 La **balise de jour de Hutt Rock** porte une **marque de jour de bifurcation/jonction** indiquant de privilégier le chenal de gauche. Elle marque un **rocher** asséchant recouvert de 2,7 m d'eau.

291 **Galbraith Bay**, à l'est de Hutt Rock, dispose d'un quai public géré par la *Municipalité de Bowen Island*, d'une longueur de 18 m et d'une profondeur de 4,6 m le long du quai. Le quai ne sert qu'au chargement et au déchargement. Il n'est pas possible de s'y amarrer pour la nuit. La localité de **Mount Gardner**, dans la partie sud de la baie, est reliée par une route à Snug Cove.

292 **Grafton Bay**, à l'est de l'extrémité nord de Hutt Island, est trop profonde pour que l'on puisse y mouiller de manière correcte. Les flotteurs et les **bouées d'amarrage** sont privés.

293 La **balise de jour de Grafton Bay**, placée sur un rocher dans le chenal entre Hutt Island et Grafton Bay, porte une **marque de jour de tribord**. Un rocher émergeant sur 0,6 m, git à courte distance à l'est de la balise. **Pour éviter ce rocher, les navigateurs ne doivent pas passer entre la balise et Bowen Island. De nombreux échouements se sont produits à cet endroit.**

294 **Worlcombe Island** *(49°21'N, 123°28'W)* se trouve sur le côté est de l'entrée sud du Collingwood Channel; on y trouve quelques maisons. Le passage entre Worlcombe Island

GIBSONS(2005)

et **Pasley Island** est encombré de récifs; il est conseillé de connaître les lieux.

295 La **balise de jour de Worldcombe Island**, placée sur un rocher dans le passage entre Worlcombe Island et Pasley Island, porte une **marque de jour de tribord**.

296 **Mickey Island**, **New Islet** et **Ragged Island** sont au nord de Pasley Island.

297 **Keats Island** forme le côté NW du Collingwood Channel. **Cotton Point** en constitue l'extrémité NE. **Eastbourne**, 0,5 mille au sud de Cotton Point, dispose d'un quai public de 15 m de long au bout d'une longue jetée; des **bouées d'amarrage** privées sont mouillées à proximité. Pour connaître les heures d'amarrage et d'arrimage, communiquer avec le *Sunshine Coast Regional District* (604-885-6800). Un bateau-taxi circule entre Eastbourne et Langdale.

Barfleur Passage

298 Le **Barfleur Passage** est situé entre Keats Island et le groupe d'îles situé au sud. On y accède par l'ouest entre **Popham Island** *(49°22'N, 123°29'W)* et **Home Island**, 1,3 mille au NNW. Home Island est une petite île, peu boisée, reliée à Keats Island par une bordure rocheuse asséchante. **Little Popham Island** et **Hermit Island** se trouvent au NE de Popham Island.

299 Le **feu** de *Popham Island (432)*, à l'extrémité NW de l'île, est placé à 11,2 m de hauteur sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure, et est muni d'un **réflecteur radar**.

300 Un **câble sous-marin** traverse le Barfleur Passage entre Keats Island et Ragged Island.

301 **Preston Island**, 1,5 mille au NNE de Popham Island, est boisée et bien visible. Les embarcations qui empruntent le chenal au nord de Preston Island doivent privilégier la rive de Preston Island pour éviter les îlots bordés de rochers qui s'avancent depuis Keats Island.

Gibsons et approches — Shoal Channel

Carte 3534

302 **Shoal Channel** *(49°24'N, 123°30'W)* sépare Keats Island de la terre ferme. Son entrée sud est obstruée par une barre de sable et de rochers recouverte de 2,1 m d'eau. La barre présente des profondeurs de 1,5 m sur un fond rocheux près du mi-chenal, et des rochers asséchants et submergés se

trouvent plus près de la côte. La mer se brise au-dessus de la barre lorsque le vent s'oppose à la marée. Cette entrée du Shoal Channel ne doit être utilisée que par des personnes qui connaissent les lieux.

303 Des **câbles sous-marins** (transport d'électricité et téléphone) traversent le Shoal Channel dans les parages de Steep Bluff et de Gibsons. Une **conduite sous-marin**e, s'étend sur environ 91 m au large, 0,6 mille au SW de Steep Bluff.

304 **Steep Bluff**, juste après la barre, est bordée de rochers asséchants. Un épi rocheux, avec des rochers asséchants, s'étend sur 0,2 mille au NNE de Steep Bluff et gît dans l'approche sud de Gibsons. Un mouillage pour chalands se trouve du côté ouest de l'épi.

305 Le **feu** de *Gibsons Landing Rock (430)*, sur un **rocher** à l'extrémité nord de l'épi, est placé à une hauteur de 7 m sur une tour avec une bande verte dans sa partie supérieure, et est muni d'un **réflecteur radar**.

306 Le **feu** de *Gibsons Landing (431)*, au sommet du belvédère situé sur l'extrémité du **brise-lames** en pierre au nord, est placé à une hauteur de 4,9 m.

307 Le **feu** *sud du brise-lames de Gibsons Landing (431.5)*, à l'extrémité sud du **brise-lames**, est placé à une hauteur de 6 m sur un mât et porte une **marque de jour de bâbord**.

308 Les différences des marées pour Gibsons (7820), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

309 **Gibsons** est situé sur le côté ouest d'une baie du côté nord de Steep Bluff. Il s'agit d'un centre de villégiature touristique et d'un centre de distribution pour les villes situées sur la rive nord du Strait of Georgia. On y trouve un bureau de poste ainsi que divers magasins, restaurants, lieux d'hébergements, commerces et services. Le *Sunshine Coast Museum and Archives* est situé à Gibsons. Du diesel, de l'essence, des lubrifiants et de l'eau douce sont disponibles.

311 Il est possible de **mouiller** avec une bonne tenue au large du quai, mais il faut se tenir à l'écart du **câble sous-marin** qui rejoint la terre ferme près au nord du quai.

312 Une route relie Gibsons à Langdale, Sechelt, Pender Harbour et Earls Cove (Agamemnon Channel). Un service de **traversier** à partir de Earls Cove permet de rejoindre la route menant à Westview, Powell River et vers le nord jusqu'au Malaspina Inlet en passant par Lund.

313 Des quais de 40 à 90 m sont attachés au **quai** public géré par la *Gibsons Landing Harbour Authority* (604-886-8017). Le flotteur situé du côté est du brise-lames en pierre est réservé aux aéronefs. Les profondeurs le long de la tête du quai sont de 2,4 à 6 m sur la face NE, et de 4,2 à 4,8 m sur la face SE. De l'électricité, des postes d'accostage limités pour les visiteurs, des toilettes, des douches, une buanderie, un système de vidange, des poubelles et Internet y sont disponibles.

314 La *marina de Gibsons* (604-886-8686), derrière le brise-lames sud, offre un poste d'accostage permanent et temporaire pour les navires d'une longueur maximale de 26 m. De l'électricité, de l'eau, des toilettes, des douches, une buanderie, un système d'élimination des déchets et de vidange des eaux usées y sont disponibles. Il est possible de se ravitailler en diesel, essence et lubrifiants, et de se procurer des collations et de l'outillage de chargement au quai de ravitaillement en combustibles à courte distance au nord des flotteurs. Une **rampe de mise à l'eau** publique se trouve à l'intérieur des limites de la marina.

315 La collectivité de **Keats Island**, connue localement sous le nom de Keats Landing, est située sur le côté ouest de Keats Island, à la hauteur de Steep Bluff, et consiste principalement en des résidences d'été. À l'**appontement** et au quai publics, la profondeur est de 4 m. Une grue de 3 tonnes se trouve sur l'appontement. Pour connaître les heures d'accostage et d'arrimage, communiquer avec le *Sunshine Coast Regional District* (604-885-6800). Un bateau-taxi relie Keats Island à Langdale.

316 Les **Shelter Islets**, au large de la rive NW de Keats Island, sont deux îlots reliés par un banc asséchant qui abritent Plumper Cove.

317 **Plumper Cove**, dont l'entrée est située au nord de Shelter Islets, offre un **mouillage** bien protégé. Même s'il vente fort dans le Strait of Georgia, l'anse est généralement calme. On peut mouiller au milieu de Plumper Cove, par des profondeurs variant entre 13 et 15 m, et bien que les embarcations puissent mouiller sur une seule ancre, il est recommandé de mouiller avec deux ancres.

318 Le *Plumper Cove Marine Provincial Park* dispose de quais et de **bouées d'amarrage** publics. De l'eau potable, des emplacements de camping et de pique-nique, des toilettes sèches et des installations pour l'élimination des déchets y sont disponibles. La **bouée d'avertissement** « *QP* » marque une zone de petits fonds au large des quais.

Carte 3526

319 **Granthams Landing***(49°25'N, 123°30'W)* est située sur le côté ouest du Shoal Channel, au NE de Gibsons. *Le quai, les flotteurs et les bouées d'amarrage sont privés et gérés par la Grantham's Landing Wharf Association.* Des réserves de Premières Nations sont situées au SW et au NE du quai.

320 **Soames Point**, 0,5 mille au NE de Granthams Landing, constitue le point d'entrée NW du Shoal Channel. Un épi peu profond s'avance au sud de Soames Point; son extrémité est marquée par la **bouée de bâbord** *« Q57 »*.

Gambier Island — Côté sud

321 **Gambier Island**, au centre de Howe Sound, présente quatre baies échancrées sur son côté sud.

322 **Halkett Bay**, dans laquelle on entre à l'ouest de **Halkett Point** *(49°27'N, 123°19'W)*, est la plus à l'est et la plus petite des quatre échancrures. Un groupe de rochers émergés et de rochers asséchants gît dans la partie NW de la baie, et un rocher isolé, recouvert de moins de 2 m d'eau, gît au milieu du chenal, près du fond de la baie.

322.1 Le *NCSM Annapolis* a été coulé du côté ouest de l'entrée de Halkett Bay pour en faire un **récif artificiel** pour les plongeurs. Il est marqué par des **bouées** et il gît à une profondeur minimale de 9,9 m. Cet ancien destroyer d'escorte de la *Marine royale canadienne*, long de 113 m, a été coulé en 2015. *Pour plus de détails, consultez le site www.artificialreefsocietybc.ca*.

323 Le *parc provincial marin de Halkett Bay* dispose d'un quai pour canots, de toilettes sèches et d'installations de camping.

324 Le **quai public** et l'appontement se trouvent dans la petite anse située à l'ouest de l'extrémité ouest de l'entrée de Halkett Bay. Une remise et une tour sont en place sur le quai qui est long de 17 m. Pour connaître les heures d'accostage et d'arrimage, communiquer avec le *Sunshine Coast Regional District* (604-885-6800).

325 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout), à l'extrémité ouest de l'entrée de Halkett Bay, s'avance de 93 m vers le large.

326 Le **Mont Artaban**, à l'est de Port Graves, culmine à 614 m. **East Bay**, connue localement sous le nom de **Daisy Bay**, se trouve à courte distance au nord de **Gambier Point** et un **brise-lames** y protège un quai privé. **Potts Point** est bordée par un épi de galets peu profond sur une distance d'environ 90 m au-delà de son extrémité qui doit être contournée en passant bien au large. Des aires de flottage se trouvent des deux côtés de Port Graves, au nord de Potts Point, et des **bouées d'amarrage** bordent le rivage entre East Bay et Potts Point.

327 On peut accéder à **Port Graves**, le principal **mouillage** dans Howe Sound, à partir de n'importe quel chenal situé à l'entrée de la baie. La route la plus directe passe par le Collingwood Channel, mais il n'est pas facile d'en déterminer l'entrée avant d'arriver à proximité de **Hope Point** *(49°26'N, 123°22'W)*.

328 Le **feu** *de Hope Point (420.4)*, sur une bordure rocheuse asséchante à 0,1 mille au SE de la pointe, est placé à une hauteur de 7 m sur une tour cylindrique blanche.

329 Il est possible de **mouiller** au nord de Potts Point par une profondeur de 15 m ou moins Une bonne position se trouve entre 0,5 et 0,7 mille au nord de Potts Point, par une profondeur de 13 m. Le fond a été signalé comme étant jonché de billes de bois, de câbles et de chaînes.

330 *Camp Artaban*, dans le fond de Port Graves, est un camp de l'Église anglicane. Les quais du camp se trouvent à l'est du quai public.

331 Un appontement offrant une profondeur de 2 m est accolé le long du côté ouest du **quai public** dans le fond de Port Graves. Une grue de 5 tonnes est en place sur le quai. Pour connaître les heures d'amarrage et d'arrimage, communiquer avec le *Sunshine Coast Regional District* (604-885-6800). Un câble forestier submergé a été signalé au fond de Port Graves.

332 **Centre Bay** est l'échancrure immédiatement à l'ouest de Port Graves. Un rocher émergé et un rocher asséchant recouvert de 2,1 m d'eau gisent le long de la rive est d'**Alexandra Island**. Des clubs nautiques ont des quais du côté ouest d'Alexandra Island, dans **Elliot Bay** (nom local) et dans le fond de Centre Bay. Il y a des aires de flottage des deux côtés de la baie. **McKenzie Cove** est située du côté est de Centre Bay. Des rochers asséchants et des rochers submergés gisent dans le fond de la baie. L'épave du remorqueur *Lorne*, recouverte d'au moins 43 m d'eau, gît dans MacKenzie Cove.

333 On entre dans **West Bay** à l'ouest de **Carmelo Point** *(49°27'N, 123°24'W)*. L'entrée est partiellement obstruée par des rochers émergés et des rochers asséchants gisant à une courte distance à l'intérieur de la baie, mais un chenal libre d'une largeur d'environ 0,1 mille s'étend le long de la rive ouest. Deux **épaves**, recouvertes de 2,5 m et 19,9 m d'eau, gisent dans l'angle NE de la baie. Une autre **épave** gisant près du rivage est visible à la basse mer près de McDonald Creek. Un **quai public** d'une longueur de 185 m se trouve du côté ouest de l'entrée de la baie. Pour connaître les heures d'accostage et d'arrimage, communiquer avec le *Sunshine Coast Regional District* (604-885-6800).

334 **Gambier Harbour** *(49°26'N, 123°26'W)*, près de la pointe SW de Gambier Island, dispose d'un **quai public** avec des profondeurs variant entre 3 et 4,6 m le long du quai. Un ponton, d'une longueur de 30 m, est rattaché à son côté ouest. Une grue de 2 tonnes et une remise se trouvent à la tête du quai. Pour connaître les heures d'amarrage et d'arrimage, communiquer avec le *Sunshine Coast Regional District* (604-885-6800). Ce quai public et l'ensemble du havre sont exposés aux intempéries.

Thornbrough Channel

335 **Thornbrough Channel**, du côté ouest de Howe Sound, mène à l'ouest et au nord de Gambier Island.

335.1 Des **bouées d'amarrage** sont mouillées à courte distance du rivage entre Soames Point et Hopkins Landing..

PORT-MELLON (2005)

336 **Hopkins Landing** *(49°26'N, 123°29'W)* dispose d'un **quai public** long de 18 m à l'extrémité d'une jetée d'accès. Un ponton, long de 17 m le long duquel la profondeur minimale est de 4,6 m, est rattaché au quai du côté nord. Pour connaître les heures d'amarrage et d'arrimage, communiquer avec le *Sunshine Coast Regional District* (604-885-6800).

338 **Langdale**, 0,3 mille au NE, est le débarcadère de *BC Ferries* pour le **traversier** jusqu'à Horseshoe Bay. Un grand camp d'été de l'*Armée du Salut* se trouve à proximité. Une falaise orange bien visible s'élève à 0,5 mille au nord du débarcadère du traversier.

339 Des **câbles sous-marins** traversent le Thornbrough Channel à partir d'un point situé au nord de Langdale jusqu'à **Avalon Bay** et **Burgess Cove**.

340 Les **Grace Islands** *(49°26'N, 123°27'W)*, à l'entrée SE du Thornbrough Channel, sont reliées l'une à l'autre par une bordure rocheuse asséchante et sont frangées de rochers asséchants et de rochers submergés.

341 Le **feu** *des Grace Islands (429)*, à l'extrémité SW des îles, est placé à une hauteur de 6,1 m sur une tour cylindrique blanche.

342 Dans **Thornbrough Bay**, 1 mille au nord des Grace Islands, se trouvent plusieurs **bouées d'amarrage** et quais privés. À **New Brighton**, dans le fond de la baie, il y a un **quai public** avec une profondeur de 8,2 m sur toute sa longueur. Des pontons offrant 120 m d'espace d'amarrage y sont rattachés. Une grue de 3 tonnes se trouve sur le quai. Un bateau-taxi relie Thornbrough Bay, Keats Island et Langdale.

343 **Williamsons Landing**, 1,3 mille au nord de Langdale, est bordé de pieux et de quais privés. À courte distance au SSE se trouve un camp du *YMCA* avec un quai.

344 Des aires de flottage se trouvent au sud du camp du *YMCA* et le long du côté ouest de Gambier Island, entre Thornbrough Bay et Mariners Rest. Une **épave** gisant près du rivage visible à la basse mer, près de Marion Creek. Une vaste aire de tri de billes de bois se trouve à 0,5 mille au NNW de Williamsons Landing. Une grande scierie est dotée d'un quai avec convoyeur couvert pour le chargement des chalands.

345 **Twin Creeks** se trouve à environ 1,5 mille au nord de Williamsons Landing. De vastes aires de flottage se trouvent à proximité. De nombreuses **bouées** et **pièces de trains de bois** entre Williamsons Landing et Twin Creeks permettent d'amarrer les estacades flottantes et les radeaux. Une **épave** gît à proximité des aires de flottage *(49°28'01"N, 123° 28'21"W)* à 145 m de profondeur et est considérée comme un danger pour les filets et les équipements remorqués sous l'eau.

346 **Pointe Witherby**, à environ 1,8 mille au nord de Williamsons Landing, est accore et très proéminente. **Mariners Rest**, 0,9 mille au SE de Witherby Point, est un rocher gisant au large de l'extrémité ouest de Gambier Island. Il y a un quai en ruine à **Andys Bay**, au NE de Mariners Rest. On trouve également dans la baie des aires de flottage et des **bouées d'amarrage**.

347 Entre Witherby Point et **Hillside**, 1,5 mille au NW, on peut voir une rangée de feux au sommet de poteaux, des aires de flottage, plusieurs **bouées d'amarrage** et une rampe

de chargement pour chalands. Une carrière de gravier, une aire de flottage et une ferme marine se trouvent à environ 0,5 mille au nord de Hillside. Une réserve de Première Nation est située 0,6 mille au nord de Hillside.

348 Une zone de fonds malsains (site d'immersion) autorisée, en vertu d'un permis délivré par la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, est situé à la position *49°31'N, 123°28.3'W*.

349 À **Port-Mellon** *(49°31'N, 123°29'W)* est établie une grande usine de pâte à papier exploitée par *Howe Sound Pulp and Paper* (604-884-5223). Elle exporte principalement de la pâte de bois. Le port est principalement utilisé par des navires de charge. L'approche intérieure du port est profonde et sans danger.

350 Le **quai** en eau profonde de *Howe Sound Pulp and Paper* est long de 189 m avec une profondeur minimale de 10,6 m sur ses côtés et une hauteur de 1,1 m. Il est principalement utilisé pour le chargement de la pâte qui est amenée au quai par des chariots élévateurs de 9 tonnes. Le chargement s'effectue par les grues du navire. La fourniture d'eau douce et le raccordement téléphonique sont disponibles. Il n'y a pas de passerelle à terre. Le quai dispose d'une aire d'entreposage couverte de 5 200 m² et d'une aire d'entreposage à ciel ouvert de 2 045 m². Il est recommandé aux navires de s'amarrer tribord à quai. Une installation de chargement de chalands se trouve à courte distance à l'ouest du quai. Un quai pour hydravions se trouve à courte distance à l'ouest de l'installation de chargement des chalands. Une rampe d'accès pour wagons et des installations de manutention de copeaux pour le chargement sur chalands se trouvent à l'est du quai.

351 Une **conduite sous-marin**e s'étend sur environ 0,2 mille au vers le sud à partir de l'extrémité sud de l'embouchure de la **rivière à la Pluie**.

352 **Seaside Park**, à courte distance au NE, dispose d'installations de déchargement de chalands protégées par un **brise-lames** marqué par un feu privé.

353 Le **Latona Passage**, entre **Woolridge Island** *(49°31'N, 123°28'W)* et Gambier Island, est profond et le chenal est exempt de dangers. Des aires de flottage se trouvent le long de la rive est du Latona Passage et au large des extrémités sud et nord de Woolridge Island.

353.1 Les *aires de récréation de Bain Creek (Smenmántm K'I kp'ikw) et Thornbrough Point (txwnaḿ Chá7elkwnech) (Recreations Sites and Trails BC, Sea Kayak Association of BC)* sont situées du côté nord du Thornbrough Channel et peuvent être utilisées par les kayaks et les embarcations. Bain Creek, 1,7 mille ENE de Port Mellon, compte huit emplacements de camping, et Thornbrough Point, 0,8 mille au SE de McNab Creek, en compte 10. Il n'y a pas d'autre commodité.

354 **McNab Creek** se trouve dans une anse située sur la rive nord du Thornbrough Channel, à environ 4 milles à l'ENE de Port Mellon. Un bâtiment de réparation, une structure en A, quatre réservoirs de stockage, un dépôt de billes de bois et une aire de flottage se trouvent du côté ouest de l'anse, où des travaux de dragage ont été effectués pour faciliter le débarquement de l'équipement et des fournitures d'exploitation forestière. Des maisons se trouvent du côté est de l'anse, près de l'embouchure du ruisseau. Un quai se trouve derrière l'épi, à l'est du ruisseau.

355 **Ekins Point** est située sur le côté nord de Gambier Island. À courte distance au SW de la pointe se trouvent des quais privés et un **brise-lames** flottant appartenant au *Burrard Yacht Club*. Ekins Point (localité), 0,3 mille au SW de la pointe, abrite des quais privés appartenant au *Thunderbird Yacht Club*. *Camp Latona*, 0,3 mille au SW de la localité, dispose d'un quai et d'un appontement privés. Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) se trouve à courte distance au nord du camp. Il y a des **aires de flottage** le long de la rive nord de Gambier Island.

356 Le **feu** *de Ekins Point (428)*, est placé à une hauteur de 6,4 m sur une tour cylindrique blanche et est muni d'un **réflecteur radar**.

Gulf Islands South — d'Oak Bay à Ladysmith Harbour

Renseignements généraux

Cartes 3440, 3441, 3442, 3443

1 Les zones couvertes dans le présent chapitre comprennent les passages, les chenaux et les bras de mer qui longent la côte SE de l'île de Vancouver d'Oak Bay *(48°26'N, 123°18'W)* à Ladysmith Harbour *(49°00'N, 123°49'W)*, y compris les **Gulf Islands** adjacentes qui bordent le Strait of Georgia, et tous les passages et les eaux menant au NW de Haro Strait et de Boundary Pass délimités au nord par Stuart Channel.

2 On peut accéder à plusieurs chenaux qui traversent Gulf Islands à partir de l'extrémité sud de Haro Strait et du côté sud de Boundary Pass. Satellite Channel, Swanson Channel, Trincomali Channel et Stuart Channel mènent à des ports le long de la côte de l'île de Vancouver. Active Pass et Porlier Pass relient les chenaux des Gulf Islands au Strait of Georgia. Active Pass est utilisé par de grands traversiers rapides qui relient le continent à l'île de Vancouver. Porlier Pass est emprunté par les gros cargos qui vont du Strait of Georgia à des ports situés le long de l'île de Vancouver.

3 Les routes qu'empruntent les remorqueurs, les chalands et les embarcations de plaisance entre Juan de Fuca Strait et le Strait of Georgia passent par Sidney Channel et son prolongement, Moresby Passage, du côté ouest de Haro Strait. À partir de l'extrémité nord de Moresby Passage, la route traverse Swanson Channel et Trincomali Channel, et débouche dans le Strait of Georgia par Active Pass. Pour éviter la circulation intense des traversiers dans Active Pass, on emprunte fréquemment la route traversant Captain Passage, Trincomali Channel et Porlier Pass. Cette route est plus à l'abri que celle de Haro Strait/Boundary Pass et on y trouve plusieurs bons mouillages.

4 Les embarcations de plaisance sont nombreuses dans la région. On rencontre également des bateaux de pêche récréative et commerciale qui se rassemblent habituellement près des entrées des passages étroits et au large de gros promontoires où la pêche est bonne.

5 La *réserve de parc national des Îles-Gulf* (www.pc.gc.ca) comprend des sites situés dans toute la partie sud de Gulf Islands. Elle comprend D'Arcy Island au nord jusqu'à Prevost Island et Portland Island à l'est jusqu'à Tumbo Island. Le bureau du parc (250-654-4000) est situé à Sidney. Les

eaux entourant les terres du parc ou adjacentes à celles-ci, généralement à une distance perpendiculaire de 200 m par rapport à la limite naturelle des terres, sont des zones marines protégées gérées par *Parcs Canada*. Le camping est autorisé dans les zones désignées seulement. Le camping est interdit sur les îlots. Les chiens doivent être tenus en laisse sur les terres du parc.

6 Des renseignements météorologiques pour l'*Aéroport international de Victoria* et Cowichan Bay, ainsi qu'une table de fréquences des vents pour le *feu de Saturna Point (East Point)* figurent dans les annexes.

Oak Bay et ses approches

Carte 3424

7 **Mayor Channel**, à l'ouest de **Great Chain Island**, est le passage généralement emprunté par les caboteurs. On y accède par le sud entre **Thames Shoal** *(48°25'N, 123°17'W)* et les récifs qui s'étendent au sud de Great Chain Island. L'entrée nord se trouve entre **Lewis Reff** et **Fiddle Reef**; ce passage est connu localement sous le nom de **Goal Posts**.

8 Les **courants de marée** suivent le mi-chenal de Mayor Channel à une vitesse de 2 à 3 nœuds. Le courant de flot coule vers le nord et le courant de jusant, vers le sud.

9 **Mouat Channel**, du côté ouest de Mayor Channel, sépare Thames Shoal de **Lee Rock**. **Harris Island**, **Robson Reef**, **Emily Islet** et **Tod Rock** gisent du côté ouest de Mayor Channel dans les approches d'Oak Bay.

10 La **bouée de bâbord** *V25* se trouve à courte distance au sud de Lee Rock.

11 Le *feu de Lewis Reef (213)*, placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure, et le *feu à secteurs de Fiddle Reef (215)*, placé sur une tour cylindrique blanche, se trouvent sur les récifs.

12 La **balise de jour** de Tod Rock porte une **marque de jour de tribord**.

13 La ***bouée de Harris Island*** VJ, située près du nord de l'île, est une **bouée cardinale nord**.

14 La **balise de jour** de Robson Reef porte une **marque de jour de bâbord**.

15 **Oak Bay**, située à l'ouest de Mayor Channel, abrite *Oak Bay Marina* (250-598-3369), un **port de plaisance** offrant des services complets, sur son côté sud. Les possibilités d'amarrage temporaire y sont limitées, et il est fortement conseillé de réserver. L'entrée est située entre le **brise-lames** de **Turkey Head** et le **brise-lames** faisant saillie au sud de **Mary Tod Island**.

OAK BAY (2005)

CADBORO BAY (2007)

16 Une **limite de vitesse** de 8 km/h (4 nœuds) est prescrite dans le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* pour la partie d'Oak Bay qui est située à l'ouest de Mary Tod Island.

17 Le *feu de Mary Tod Island (214)*, qui est placé sur un mât, se trouve à l'extrémité sud du **brise-lames** de Mary Tod Island.

18 La **bouée de tribord** *V26* marque l'extrémité d'un récif qui s'avance à l'ouest de Mary Tod Island. De nombreux **amarrages** et de nombreuses **bouées d'avertissement** privés se trouvent à l'ouest.

19 Les différences de marées pour Oak Bay (7130), dont la station de référence est Victoria, figurent dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

20 Une **zone de navigation réglementée**, à l'extrémité nord d'Oak Bay faisant face à **Willow Beach**, est réservée aux nageurs.

21 **Cattle Point** *(48°26'N, 123°17'W)* abrite un parc avec des rampes de mise à l'eau. Une **limite de vitesse** de 5 nœuds s'applique dans cette zone.

22 La **balise de jour** de Cattle Point, qui est située sur un rocher découvrant à courte distance au nord de la pointe, porte une **marque de jour de bifurcation/jonction**. Il est préférable d'emprunter le chenal de gauche.

23 **Cadboro Bay**, bien qu'ouverte au SE, n'est pas soumise à une grosse houle. Les remorqueurs et les radeaux s'y abritent. Un **brise-lames** en pierres, du côté ouest de la baie, abrite le *Royal Victoria Yacht Club*. Un **mouillage** sur fond vaseux et sablonneux est disponible au-delà du poste d'amarrage du club. Cadboro Bay et ses approches sont souvent le théâtre de courses de yachts; on peut y rencontrer diverses bornes et **bouées**. Il y a plusieurs **bouées d'amarrage** dans la baie.

24 **Hecate Passage** *(48°25'N, 123°15'W)*, à l'extrémité SE de Chain Islets, sépare **Spencer Ledge** de **Virtue Rock**, à environ 0,2 mille à l'est.

25 **Plumper Passage**, qui sépare Discovery Island et Chatham Island de Chain Islets, est accessible par le sud entre Virtue Rock, qui est couvert de 0,6 m d'eau, et Commodore Point, à 0,6 mille à l'ENE. L'entrée nord se trouve entre **Carolina Reef** *(48°26'N, 123°16'W)*, qui émerge de 1,2 m, et **Heritage Point**, à 0,6 mille au NE.

26 On peut s'attendre à des **courants de marée** de 3 à 5 nœuds dans Hecate Passage et Plumper Passage. Le courant de flot commence presque immédiatement après la basse mer; il dure environ 3 h 45, puis est suivi d'une période d'étale. Le courant de jusant s'écoule ensuite jusqu'à la basse mer, soit pendant environ 7 heures.

27 **Baynes Channel** *(48°27'N, 123°16'W)* conduit jusqu'au Haro Strait, entre la partie NW de l'archipel des Chatham Islands et les îles et hauts-fonds qui s'étendent à partir de **Cadboro Point**. La zone entourant Cadboro Point est une

réserve écologique. Le chenal ne présente aucun danger, sauf un haut-fond de 4,6 m à 0,5 mille au sud de Cadboro Point.

28 Le *feu nord de Baynes Channel (216.3)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure, qui repose sur un îlot situé à 0,1 mille à l'ESE de Cadboro Point.

29 Le long de l'axe de Baynes Channel, les **courants de marée** atteignent de 4 à 6 nœuds dans l'entrée nord entre Strongtide Islet et Cadboro Point, et de 2 à 3 nœuds dans l'entrée sud. La station de courant secondaire de Baynes Channel (1225), dont la station de référence est Race Passage, est indiquée dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*. Le courant de flot coule vers le NE et le courant de jusant, vers le SW. Les vents peuvent être très changeants dans Baynes Channel. **Un vent fort contraire à la marée causera de fortes rides de marée ainsi qu'une mer courte et forte.**

30 Des **câbles sous-marins** traversent Baynes Channel de **Maynard Cove** à Chatham Islands.

31 Les **Chatham Islands** *(48°26'N, 123°15'W)*, du côté est de Baynes Channel, forment un groupe compact d'îles et de rochers. Les îles sont basses, boisées et presque reliées entre elles à la basse mer. **Alpha Islet**, **Griffin Island** et les environs constituent des *réserves écologiques*.

32 **Strongtide Islet**, d'une hauteur d'environ 15 m, est l'îlot NW de Chatham Islands. Il est rocheux, boisé et modérément escarpé sur son côté NW.

33 Des **tours radio** de 91 m munies de feux rouges d'obstacle aérien se trouvent sur Strongtide Islet. Une tour radio de 47 m de haut s'élève sur **Vantreight Island**. Sur la plus grande île de Chatham Islands sont situées des **tours radio** de 62 m de haut munies de feux rouges d'obstacle aérien.

34 **Jemmy Jones Island**, à 0,5 mille au SW de Cadboro Point, du côté ouest de Baynes Channel, est dénudée de végétation et constitue une *réserve écologique*.

35 **Ten Mile Point** se trouve à 1,2 mille à l'WNW de Fulford Reef.

Carte 3440

36 **Telegraph Cove**, **Finnerty Cove** et **Arbutus Cove** se trouvent entre Ten Mile Point et **Gordon Head**, à 3 milles au NNW. **Cormoran Point** est à 0,3 mille à l'WNW de Gordon Head. **Gordon Rock**, à 0,15 mille au nord de Gordon Head, émerge de 1,5 m.

37 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout), à courte distance au sud de Finnerty Cove, s'étend sur 0,2 mille au large. Une autre conduite passe dans la partie sud de Finnerty Cove.

38 Les différences de marées pour Finnerty Cove (7140), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

39 **Johnstone Reef**, à 1 mille à l'est de Finnerty Cove, émerge de 0,6 m; la **bouée de bâbord** *V29* est mouillée à courte distance au nord du récif.

40 L'**épave** d'un ancien navire transportant des réfugiés, le *Black Dragon*, a coulée à 0,9 mille au NE de Johnstone Reef en décembre 2003. Ce navire à coque d'acier a une longueur de 42 m, une largeur de 7 m et un tirant d'eau de 5 m.

41 **Avertissement. — De nombreux bateaux se sont échoués dans les environs de Zero Rock et Little Zero Rock. Les navigateurs doivent consulter les cartes et surveiller de près leur position.**

42 **Zero Rock**, à 1,8 mille au NNE de Gordon Head, émerge de 3 m; il gît dans les approches sud de Cordova Channel et de Sidney Channel. Des pinacles peu profonds et un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gisent à moins de 0,5 mille au nord de Zero Rock.

43 Le *feu de Zero Rock (223)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

44 **Little Zero Rock**, qui est situé à 1 mille à l'WNW de Zero Rock, émerge de 2,4 m et est accore sur son côté est. Des pinacles peu profonds et un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau s'étendent sur 0,6 mille à l'WNW de Little Zero Rock.

45 La *bouée lumineuse de Little Zero Rock V30 (222.8)*, qui est située à 0,6 mille à l'WNW de Little Zero Rock, est une **bouée de tribord**.

46 Le **mouillage** est possible dans la partie sud de **Cordova Bay**, à environ 1 mille au NNW de Gordon Head. Le fond est de bonne tenue et les profondeurs sont de 15 à 16 m.

47 La **zone d'exercices militaires WC** est située à l'extrémité nord de Cordova Bay et s'étend vers le nord jusqu'à Cordova Spit. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter l'édition annuelle des *Avis aux navigateurs 1 à 46*.

Carte 3441

48 **Cowichan Head** *(48°33'N, 123°22'W)* présente des falaises blanches bien visibles dont l'élévation diminue graduellement de chaque côté.

49 Des hauts-fonds s'étendent jusqu'à 0,5 mille au large au sud de Cowichan Head et au nord jusqu'à Island View Beach. La rampe de mise à l'eau d'Island View Beach ne convient qu'aux très petits bateaux et devient difficile à utiliser à marée basse.

50 Les **Kelp Reefs** *(48°33'N, 123°15'W)*, qui sont situés au centre de Haro Strait, consistent en un groupe de rochers submergés et découvrants. Le principal chenal de navigation dans Haro Strait passe entre Kelp Reefs et San Juan Island.

51 Le *feu de Kelp Reefs (224)* est placé sur une tour blanche située sur un récif découvrant du côté est des récifs.

52 **Fairway Patch**, à 0,7 mille au SW de D'Arcy Island, a une profondeur minimale de 9,1 m. Les **D'Arcy Shoals**, à 0,7 mille à l'ouest de D'Arcy Island, sont composés de deux têtes rocheuses.

53 La *bouée lumineuse D'Arcy Shoals U1 (226.3)*, à l'est des hauts-fonds, est une **bouée de bâbord**.

54 Cadboro Point, qui est alignée sur le feu de Zero Rock *(Carte 3440)* orienté à 165°, s'étend jusqu'à l'ouest de Fairway Patch et de D'Arcy Shoals.

55 **D'Arcy Island** *(48°34'N, 123°17'W)* est boisée. Dans une partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*, le camping n'est autorisé que dans les zones désignées. La **bouée d'amarrage** mouillée du côté est est réservée au personnel du parc.

56 Le *feu de D'Arcy Island (226)*, sur le côté SW de l'île, repose sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

57 **James Spit**, qui est recouverte de moins de 2 m d'eau, est une flèche sablonneuse qui s'étend sur 1,8 mille au SSE depuis la côte sud de James Island.

Cordova Channel

58 **Cordova Channel** *(48°36'N, 123°22'W)* sépare James Island de **Saanich Peninsula**.

59 Dans Cordova Channel, les **courants de marée** atteignent 2 à 3 nœuds au flot et 1 à 2 nœuds au jusant. Le courant de flot coule vers le nord et le courant de jusant, vers le sud.

60 Des **câbles sous-marins** traversent Cordova Channel entre Cordova Spit et James Island. Une **zone de câbles sous-marins** (alimentation électrique) traverse le chenal entre **Ferguson Cove** et James Island.

60.1 Une **ferme marine** se trouve au sud de la zone de câbles sous-marins, du côté de Cordova Channel où se situe James Island. Elle est indiquée par des **bouées** jaunes munies de feux jaunes clignotants.

61 Une **conduite sous-marine** est immergée à l'extrémité sud de Cordova Spit et deux autres s'étendent sur 0,9 mille au large de **Bazan Bay**.

62 **James Island** a une falaise de sable blanc bien visible qui couvre toute la largeur de son côté sud; son côté est est bas et sablonneux. Il s'agit d'une propriété privée.

63 **Cordova Spit**, du côté ouest du chenal, est basse et présente des touffes de buissons rabougris et une rangée de poteaux électriques.

Carte 3479

64 **Saanichton Bay**, dont l'entrée est située entre Cordova Spit et **Turgoose Point**, offre un **mouillage** exposé aux vents du SE. Les courants de marée y sont négligeables. Le côté sud de la baie et l'extrémité sud de Cordova Spit sont une réserve des Premières Nations.

65 Les différences de marées pour Saanichton Bay (7255), dont la station de référence est Fulford Harbour, fi-

QUAI PUBLIC DE SAANICHTON BAY (2007)

gurent dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

66 Le **quai public** situé près du sud de Turgoose Point a une approche de 35 m de long qui conduit à une tête de quai de 18 m sur 9 m offrant une profondeur de 4,6 m à son extrémité. Un quai de 10 m de long et des **ducs d'Albe d'amarrage** se trouvent du côté sud des approches du quai. Des installations d'élimination des déchets sont disponibles à la tête du quai.

67 Des **bouées d'amarrage** privées sont mouillées dans Saanichton Bay. Des **bouées cartographiées** servent à arrimer les estacades et les chalands.

68 Un feu privé se trouve à l'extrémité nord de la flèche, à proximité du côté SW de James Island.

69 Le *feu de James Island (227)*, qui est placé sur un **duc d'Albe**, se trouve au large de l'extrémité NW de l'île.

70 Des **tours radio** munies de feux rouges clignotants d'obstacle aérien se trouvent sur **Mount Newton** *(48°37'N, 123°27'W)*.

Sidney Channel

71 On entre dans **Sidney Channel** par le sud entre James Spit et D'Arcy Island; son entrée nord se trouve entre les extrémités nord de James Island et de Sidney Island.

72 La station de courant secondaire de Sidney Channel (1232), dont la station de référence est Race Passage, figure dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

73 Un **câble sous-marin** traverse l'entrée nord de Sidney Channel depuis l'extrémité nord de Sidney Island jusqu'à la rive de l'île de Vancouver, près du sud de Sidney.

74 Le côté SW de **Sidney Island** présente des falaises et des talus qui deviennent blancs et bien visibles vers leur extrémité sud. Ce côté de l'île est bordé par une vasière découvrante qui s'avance jusqu'à 0,2 mille au large.

75 **Munroe Rock**, à 0,4 mille à l'ouest de l'extrémité SW de Sidney Island, a une hauteur de 1 m.

76 Deux **hauts-fonds** distincts, à 0,3 mille à l'ouest de la partie NW de Sidney Island, sont recouverts de 1,7 et de 2,4 m d'eau respectivement.

77 La *bouée lumineuse de Sidney Channel U2 (228)*, au SW des hauts-fonds, est une **bouée de tribord**.

78 La **bouée de bâbord** *U3* se trouve du côté SE des hauts-fonds.

79 **Sidney Spit** *(48°39'N, 123°20'W)*, une flèche basse et sablonneuse, s'étend sur environ 1 mille au nord de Sidney Island. Le tiers nord de Sidney Island fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf* et dispose d'installations de pique-nique et de camping. Des **bouées d'amarrage** et un embarcadère pour les petites embarcations se trouvent du côté ouest de la flèche.

80 La zone de Sidney Lagoon, qui est située au sud du quai public du côté ouest de la flèche, est fermée à la circulation maritime. Cette zone est balisée par des bouées d'interdiction d'accès et une balise. Cette mesure vise à limiter les perturbations pour les oiseaux et à protéger les herbiers de zostère importants sur le plan écologique. L'accès sera accordé aux chercheurs dont les projets ont été approuvés ainsi qu'aux membres des *Premières Nations des Salish de la côte* à des fins traditionnelles.

81 Le *feu de Sidney Spit (230.3)*, qui est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure, se trouve à l'extrémité nord de la flèche.

SIDNEY SPIT (2007)

Sidney et Tsehum Harbour

82 **Little Group** *(48°40'N, 123°22'W)* est un groupe d'îles et de rochers entouré de bordures rocheuses découvrantes et de hauts-fonds qui est situé dans les approches de Sidney et de Tsehum Harbour. **Little Shell Island** est séparée de **Ker Island** par **Byers Passage**. Des pieux ont été plantés près du nord de Little Shell Island.

83 Le *feu de Little Group Rock (230.5)*, au centre du passage entre Coal Islands et Ker Islands, est placé sur une tour cylindrique blanche.

84 **Sydney** *(48°39'N, 123°24'W) [www.sidneybc.com]*, est une ville offrant une grande variété de magasins, un bureau de poste (V8L 3S2), des magasins de matériel marin, ainsi que des cabinets dentaires et médicaux, des restaurants et une buanderie. Elle abrite la gare du *Washington State Ferry* qui dessert Anacortes. L'*Aéroport international de Victoria* se trouve non loin à l'ouest.

85 **Avertissement. — Deux hauts-fonds recouverts de moins de 2 m d'eau sont situés dans les approches du quai public. L'un d'eux, à 0,2 mille au SE du quai public, est marqué par la bouée de bâbord *U5*, et l'autre, à 0,2 mille au NE du même quai, par la bouée de tribord *U6*.**

86 Le *feu du brise-lames de Sidney (230.7)*, à l'extrémité sud du **brise-lames** nord, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

87 Deux feux privés se trouvent à l'extrémité du quai public de pêche et de plaisance.

88 Le *feu de balise aéronautique de Victoria (235)*, à l'ouest de Sidney, est placé sur la tour de contrôle de l'*Aéroport international de Victoria*.

89 Le **duc d'Albe** le plus éloigné de la *gare maritime de Sidney* est muni de deux feux clignotants privés.

90 Des **tours radio**, à courte distance à l'ouest du quai du traversier, sont munies de feux rouges d'obstacle aérien.

91 Une **conduite sous-marine**, qui commence près du nord du quai du traversier, s'avance vers le large sur 0,4 mille. Une autre conduite s'étend sur 91 m vers le large à partir du sud du quai du traversier.

92 Un **câble sous-marin** situé à environ 0,1 mille au sud du quai du traversier traverse l'entrée nord de Cordova Channel et de Sidney Channel jusqu'à Sidney Island. Un câble électrique relie Roberts Point à Forrest Island.

93 Les différences de marées pour Sidney (7260), dont la station de référence est Fulford Harbour, figurent dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

94 Au large de Sidney, les **courants de marée** sont forts; le flot se déplace vers le nord et le jusant, vers le sud. Le long du quai public, les courants sont variables et l'amarrage est difficile lorsque les vents viennent du SE. Il est conseillé de s'amarrer à l'étale ou peu de temps avant ou après.

95 Un brise-lames en pierres s'étendant sur 250 m vers le nord près du nord de l'appontement, et un deuxième s'avançant vers le sud depuis des bordures rocheuses découvrantes à 0,3 mille au nord de l'appontement, protègent le port de plaisance. L'entrée entre les brise-lames a une largeur d'environ 30 m et on trouve des profondeurs d'environ 2 m le long des quais.

96 La *Port Sidney Marina* (250-655-3711) est une grande **marina** offrant des services complets et un bureau de douane pour les embarcations de plaisance.

97 **Avertissement. — La marina n'est pas accessible par le nord; de nombreux navires ont tenté de le faire et se sont échoués. Il faut passer entre les brise-lames en pierres, juste au sud du feu du brise-lames de Sidney.**

98 La **jetée publique** de Beacon Avenue s'avance sur quelque 122 m vers le large; son côté faisant face au large, d'une longueur de 46 m, offre une profondeur minimale de 4 m, et est équipé d'une grue de 3 tonnes. Des installations d'élimination des déchets sont disponibles à la

PORT SIDNEY MARINA (2007)

PORT SIDNEY MARINA (2007)

JETÉE DE PÊCHE ET QUAI PUBLIC DE SIDNEY (2007)

tête de la jetée. Un traversier à passagers qui dessert Tsehum Harbour et Sidney Island utilise un quai qui s'avance vers le sud à partir de la jetée.

99 Une jetée publique pour la pêche et les loisirs s'étend sur 140 m au large près du sud du quai public. La jetée n'est pas conçue pour l'amarrage. Des récifs artificiels gisent des côtés nord et sud de la jetée.

100 La *gare maritime de Sidney* se trouve à 0,4 mille au sud du quai public.

101 Un flotteur et une rampe de mise à l'eau protégés par un brise-lames en pierres ont été installés dans *Tulista Park*, à 0,5 mille au SW du quai public.

102 **Graham Rock** se trouve au large de l'entrée de **Roberts Bay** et du côté sud des approches de Tsehum Harbour.

103 Le *feu de Roberts Bay (230.6)*, à l'extrémité NW de Graham Rock, est placé sur une tour à claire-voie grise portant une **marque de jour de bâbord**.

104 **Tsehum Harbour**, exploité par la *Tsehum Harbour Authority* (250-655-4496), est connu localement sous le nom de **Shoal Harbour**. L'entrée se situe entre **Armstrong Point** et **Curteis Point**. Le port abrite plusieurs marinas et est très fréquenté par les embarcations de plaisance. Le chenal d'accès est bien indiqué par des **feux**, **des balises de jour** et des **bouées**.

104.1 L'**épave** d'un voilier gît à environ 300 m à l'est de **Mill Point**, à une profondeur minimale inconnue; les mâts sont visibles à la pleine mer. Plusieurs épaves cartographiées se trouvent dans le port. On conseille aux navigateurs de faire preuve de **prudence**.

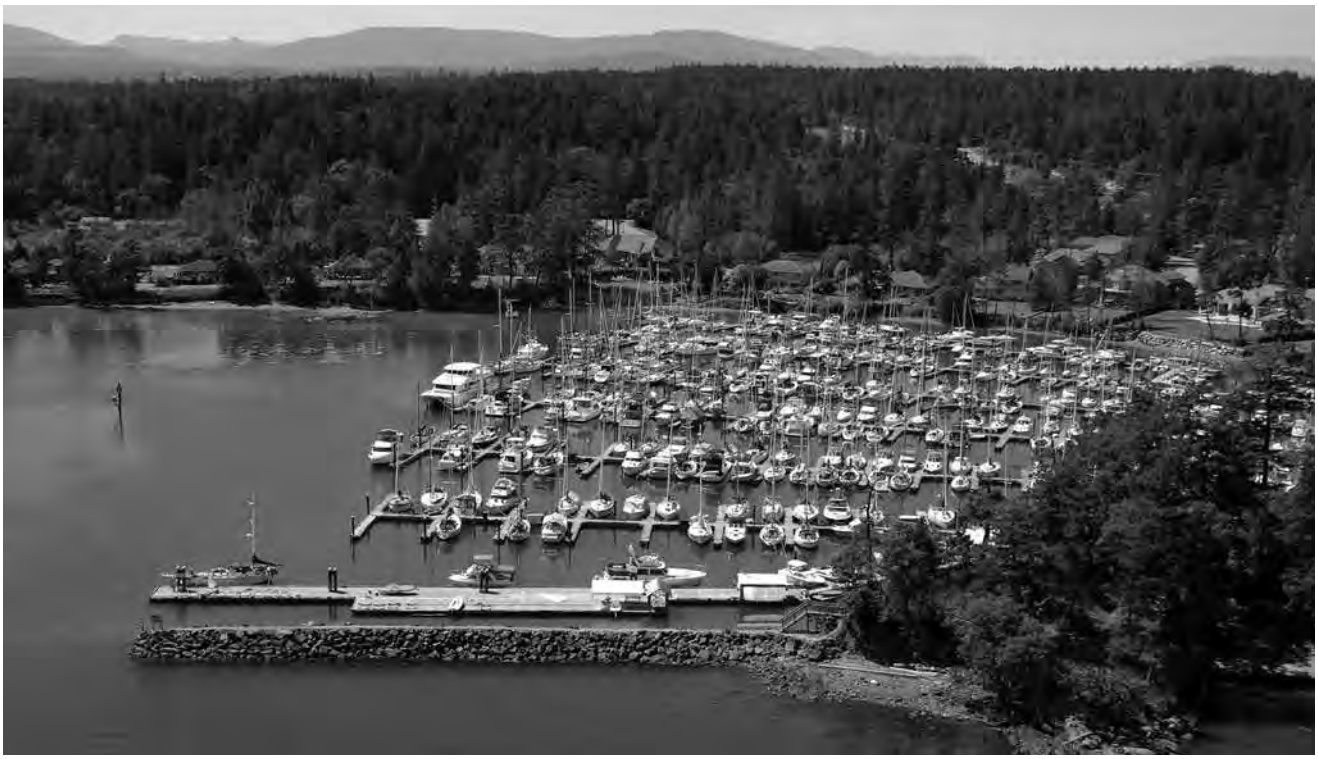
105 On peut obtenir le **dédouanement** des embarcations de plaisance au quai des douanes d'All Bay.

106 Une **limite de vitesse** de 8 km/h (4 nœuds) est prescrite par le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* pour Tsehum Harbour, à l'ouest d'une ligne tirée entre Armstrong Point et Curteis Point. De plus, une zone de **mouillage interdit** se trouve entre le *feu de Tsehum Harbour (233)* et un *feu privé* au large de Nymph Point. Cette zone doit rester libre de navires et d'amarrages pour permettre une navigation sécuritaire.

TSEHUM HARBOUR (2005)

TSEHUM HARBOUR NORD (2007)

BLUE HERON BASIN (2007)



107 Des hauts-fonds s'étendent sur 0,25 mille à l'ESE à partir de Curteis Point. La rive nord de Tsehum Harbour, entre Curteis Point et **Kingfisher Point**, est bordée de rochers submergés et découvrants.

108 **All Bay** est située du côté sud de Tsehum Harbour, à l'ouest de **Thumb Point**. **Blue Heron Basin** se trouve à l'extrémité ouest de Tsehum Harbour. *Van Isle Marina* (250-656-1138) est un **port de plaisance** offrant des services complets.

109 Une **conduite sous-marine** va de la rive nord de Nymph Point vers le large en passant par le centre de Tsehum Harbour jusqu'à un point situé à 0,3 mille à l'ouest de Little Shell Island. Par le passé, cette conduite s'est fréquemment détachée du fond marin pour remonter à la surface.

110 Le *feu de Tsehum Harbour (233)*, à 0,3 mille au SW de Curteis Point, est placé sur un **duc d'Albe** portant une **marque de jour de tribord**.

111 Le *feu d'entrée de Tsehum Harbour (234.1)*, à environ 0,1 mille à l'WNW du feu ci-dessus (233), est placé sur un mât portant deux **marques de jour de tribord**.

112 Le *feu d'entrée de Blue Heron Basin (234.3)*, à 0,1 mille au SW de Kingfisher Point, est placé sur un **duc d'Albe** portant une **marque de jour de bâbord**.

113 Le *feu de Blue Heron Basin (234.5)*, à l'entrée du bassin sud pour embarcations, est placé sur un **duc d'Albe** et porte une **marque de jour de bâbord**.

114 Un feu privé est placé sur l'extrémité du **brise-lames** qui s'étend vers le nord depuis Thumb Point. Deux feux privés sont situés à l'extrémité des quais du port de plaisance, à l'ouest d'All Bay. Des feux privés sont placés sur les extrémités du **brise-lames** s'étendant vers le sud depuis le point d'entrée nord de Blue Heron Basin.

115 Des **balises de jour** marquent l'entrée d'All Bay, le chenal menant au port de plaisance à l'ouest d'All Bay, le chenal menant dans Blue Heron Basin et le chenal menant vers le nord depuis le *feu d'entrée de Blue Heron Basin* jusque dans l'embranchement nord de Tsehum Harbour.

116 **Avertissement. — Le chenal qui débouche dans l'embranchement nord de Tsehum Harbour est très étroit et peu profond. De nombreux navires s'y sont échoués. Ce chenal devrait être considéré au mieux comme une voie marginale pour les quillards à la basse mer ou peu avant ou après. Les navigateurs doivent s'assurer de connaître en tout temps la position de leur navire par rapport au fond.**

117 L'**appontement public** qui se trouve dans All Bay possède deux têtes de quai et des quais offrant des profondeurs de 2,4 m. Les quais sont alimentés en

courant et on peut y trouver de l'eau douce; des installations d'élimination des déchets et des huiles usées se trouvent à la tête du quai.

118 Les **ports de plaisance** offrant des services complets sont *Westport Marina* (250-656-2832) et *North Saanich Marina* (250-656-5558).

119 Des **réparations** de coque et de moteur peuvent être effectuées par plusieurs ateliers maritimes. Des pistes de halage permettant de hisser des embarcations mesurant jusqu'à 24,3 m de long et 5,2 m de large et ayant un tirant d'eau de 2,4 m sont disponibles.

Miners Channel et Prevost Passage

120 **Miners Channel**, dont l'entrée est située entre **Hamley Point** *(48°36'N, 123°16'W)* et Halibut Island, à 1 mille au nord, mène vers le NW le long de la côte NE de Sidney Island et est parfois fréquenté par de petits bateaux commerciaux. Le traversier Sidney-Anacortes traverse l'extrémité nord de Miners Channel.

120.1 Une anse sans nom se trouve du côté est de Sidney Island, à l'ouest de Halibut Island. Un quai privé, protégé par un **brise-lames** en pierres et muni d'un feu privé, se trouve du côté est de l'anse. Deux **rochers** découvrants, dont un qui est recouvert de 2,8 m d'eau, gisent dans les approches du quai et sont indiqués par une **bouée de bâbord** privée.

121 **Mandarte Island**, à 0,7 mille au NW de Halibut Island, est dénudée de végétation, à l'exception de quelques arbres rabougris qui poussent à son extrémité NW. Il s'agit d'une réserve des Premières Nations et d'une aire de nidification pour les oiseaux marins. Des hauts-fonds s'étendent au SE et au NW de l'île.

122 Le *feu nord de Mandarte Island (225.2)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui repose sur un rocher dénudé à 0,3 mille au NW de l'île.

123 **South Cod Reef** *(48°39'N, 123°18'W)* émerge de 0,3 m et **North Cod Reef**, de 1,8 m. Les deux récifs se trouvent au sud de l'extrémité ouest de Gooch Island.

124 La *bouée lumineuse US de South Cod Reef (225.3)* est une **bouée cardinale sud**.

125 Le *feu de Forrest Island (225.4)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure qui repose sur un îlot situé à 0,2 mille au SE de l'île.

126 **Forrest Island** *(48°40'N, 123°20'W)*, à environ 1 mille à l'ouest de North Cod Reef et de South Cod Reef, est boisée et entourée de récifs découvrants. Un **brise-lames** se trouve du côté NE de l'île. **Sunk Rock** se trouve à 0,3 mille au NW de Forrest Island.

127 **Dock Island** *(48°40'N, 123°21'W)*, l'île la plus à l'est du Little Group, est située sur le côté ouest du passage menant au nord de Sidney Channel et de Miners Channel à Moresby Passage et Shute Passage. Dock Island et les îlots sans nom situés à l'ouest et au sud de celle-ci font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; le camping y est interdit.

128 Le *feu de Dock Island (230)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure, du côté est de l'île.

129 Beaver Point *(48°46'N, 123°22'W)*, qu'on aperçoit à mi-chemin entre l'extrémité est de Portland Island et l'ouest de Pellow Islet, qui est orientée à 355°, mène à environ 0,1 mille à l'ouest de Sunk Rock *(carte 3441)*.

130 **Greig Island**, à 0,7 mille au nord de Forrest Island, est dénudée de végétation. Elle fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; le camping y est interdit.

131 La **balise de jour** de Greig Island, qui est placée sur un rocher découvrant près du nord de l'île, porte une **marque de jour de tribord**.

132 **Domville Island** *(48°40'N, 123°19'W)* et **Brethour Island**, au NE de Forrest Island, sont séparées par un étroit chenal. **Rubly Island** se trouve près du SE de Domville Island et **Sheep Island**, au large de l'extrémité NW de Domville Island. Une chaîne de rochers émergés et découvrants s'étend au NW de Brethour Island; **Reay Island** est située à l'extrémité. Reay Island fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; le camping y est interdit.

133 Un **brise-lames** et un quai privé se trouvent du côté NW de Brethour Island. Un autre **brise-lames** est situé du côté SE de Sheep Island.

134 **Joan Rock**, à 1 mille à l'ouest d'Arachne Reef et à 0,4 mille au nord de Brethour Island, est couvert de 0,6 m d'eau. La **bouée de bifurcation de tribord** *UH* se trouve du côté NW de Joan Rock. **Imrie Island**, à 0,7 mille au NW de Joan Rock, est herbeuse et fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; aucun accès n'est autorisé.

135 **Prevost Passage** relie le chenal de navigation principal de Haro Strait à Moresby Passage.

Moresby Passage et Shute Passage

136 **Moresby Passage** *(48°43'N, 123°21'W)*, entre Moresby Island et Portland Island, est un prolongement de la route vers le nord depuis Sidney Channel. Les traversiers quittant Swartz Bay empruntent ce passage.

137 Les **courants de marée** sont réguliers et atteignent une vitesse de 2 à 3 nœuds dans l'entrée nord étroite de Moresby Passage. Le courant de flot coule vers le nord et le courant de jusant, vers le sud.

138 **Seymour Point** *(48°43'N, 123°20'W)* constitue l'extrémité ouest de Moresby Island. **Reynard Point**, à 0,7 mille

au NNE de Seymour Point, présente une bordure rocheuse découvrante qui s'étend sur 0,2 mille vers l'WNW.

139 **Canoe Rock** *(48°44'N, 123°20'W)* est un rocher découvrant qui gît dans l'entrée nord de Moresby Passage.

140 Le *feu de Canoe Rock (256)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

141 **Portland Island**, du côté ouest de Moresby Passage, est entourée de rochers submergés et découvrants qui s'avancent jusqu'à 0,5 mille au large. Aussi connue sous le nom de Princess Margaret, l'île fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*, qui englobe tout Portland Island ainsi que Pellow Islets et Tortoise Islets. Une zone de 400 m entourant l'île constitue une zone de protection marine gérée par *Parcs Canada*. Un quai pour petites embarcations se trouve dans Royal Cove.

142 **Pellow Islets** se trouvent sur un récif découvrant qui s'avance depuis l'extrémité est de Portland Island. Ces îlots, où l'on retrouve quelques arbres rabougris, sont bien visibles du nord comme du sud. Ils font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

143 La *bouée lumineuse U15 de Pellow Islets (256.5)*, qui se trouve à environ 0,25 mille au SE des îlots, est une **bouée de bâbord**.

144 Le *G.B. Church*, un navire de charge côtier à coque d'acier d'une longueur de 53 m, a été coulé près du sud de Pellow Islets; il sert de récif artificiel pour les plongeurs. Il est marqué par des **bouées d'amarrage**.

145 **Turnbull Reef**, au nord de Pellow Islets, se compose de plusieurs têtes découvrantes entourées d'eaux peu profondes qui s'avancent sur 0,4 mille au NE de Portland Island. Il y a du varech sur le récif pendant l'été, mais il est souvent entraîné sous l'eau par la force des courants de marée.

146 Le côté ouest d'Imrie Island, orienté à 165°, s'aligne avec le côté ouest de Reay Island et conduit dans la partie la plus profonde de Moresby Passage. On signale que dans certaines conditions de luminosité, Reay Island ne peut être observée sur le relèvement ci-dessus en raison d'un arrière-plan défavorable.

147 **Shute Passage**, au sud de Portland Island et au nord de Coal Island, Pym Island, Knapp Island et Piers Island, mène au NW vers Satellite Channel. **Celia Reefs** et quelques récifs découvrants situés près des îles du côté sud sont les seuls dangers à éviter.

148 La *bouée lumineuse U14 de Celia Reefs (240.5)*, au sud des récifs, est une **bouée de tribord**.

149 Les **traversiers** qui circulent dans Swartz Bay traversent souvent Shute Passage entre Gosse Passage, au sud, et Active Pass.

150 Un **câble sous-marin** est posé en travers de l'extrémité NW de Shute Passage.

151 **Hood Island** *(48°43'N, 123°22'W)* est reliée à l'extrémité sud de Portland Island par une bordure rocheuse découvrante. **Princess Bay**, dont l'entrée est située au nord de **Tortoise Islets**, offre un **mouillage** pour les petites embarcations.

152 **Brackman Island**, qui gît au large du côté SW de Portland Island, est boisée et escarpée sur son flanc est. Elle fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; aucun accès n'est autorisé.

De Tsehum Harbour à Colburne Passage

153 Une **limite de vitesse** de 8 km/h (4 nœuds) est prescrite par le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* pour Page Passage, Canoe Bay et Iroquois Passage.

154 L'entrée de **Page Passage** se trouve au sud, entre Curteis Point et **Kamaree Point**. **Fernie Island** et **Johnson Islet** sont du côté est du passage, et **Kolb Island** et **Harlock Islet** non loin au SE, forment son côté ouest. **Rose Rock** gît à mi-chenal, à l'extrémité nord de Page Passage. Trois rochers, dont deux recouverts de moins de 2 m d'eau et un qui émerge de 0,2 m, se trouvent dans le chenal ou presque à mi-chenal. Le rocher nord est marqué par une **balise de jour** portant **deux marques de jour de bâbord**.

155 Un **câble aérien** d'une hauteur libre de 8,8 m traverse entre Kolb Island et Harlock Islet.

156 Des **câbles sous-marins** traversent Page Passage à plusieurs endroits.

157 **Canoe Bay**, connue localement sous le nom de **Canoe Cove**, est accessible en passant entre Kolb Island et **Musclow Islet**. De nombreux récifs découvrants et rochers émergés sont situés au nord et à l'ouest de Musclow Islet.

158 Une **balise de jour** privée se trouve dans la partie nord de Canoe Bay.

159 *Canoe Cove Marina* (250-656-5566), dans Canoe Bay, est un **port de plaisance** offrant des services complets et de nombreux postes d'amarrage pour les embarcations. Des services de réparation et des fournitures sont disponibles.

160 On peut obtenir le **dédouanement** des embarcations de plaisance au quai, à l'extrémité est du port de plaisance.

161 On peut trouver du **mouillage** pour les petites embarcations entre le port de plaisance et Kolb Island. Un **câble sous-marin** et une **conduite sous-marine** traversent la partie sud de la baie jusqu'à Kolb Island, et plusieurs **bouées d'amarrage** sont mouillées dans la baie.

162 **Iroquois Passage**, dont l'entrée sud est située entre **Goudge Island** et Fernie Island, mène au NW et passe à l'est de Musclow Islet; il aboutit dans Colburne Passage entre

PAGE PASSAGE (2007)

CANOE BAY (2005)

Swartz Head et le *feu de Goudge Island*. Un récif de rochers émergés et découvrants s'étend au NNW de Musclow Islet jusqu'à Swartz Head. Les quais et le **brise-lames** situés du côté ouest de Goudge Island sont privés.

163 Des **câbles sous-marins** et une **conduite sous-marine** traversent l'extrémité nord d'Iroquois Passage.

164 Le *feu de Goudge Island (237)* est situé sur une tour cylindrique blanche qui repose sur un récif près du NW de l'île.

165 **John Passage** sépare **Coal Island** de Goudge Island; on y accède par le sud entre **Killer Whale Point** et Fernie Island. Cap Rocks est à proximité de Killer Whale Point; plusieurs récifs découvrants gisent dans le mi-chenal. **John Rock**, au large de l'extrémité SE de Goudge Island, émerge de 2,2 m et constitue le rocher sud des récifs découvrants.

166 Des **câbles sous-marins** traversent John Passage près du sud de Carney Point ainsi que l'entrée nord de Lewis Bay.

167 Le *feu de Fernie Island (236)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui repose sur une bordure rocheuse découvrante s'étendant au SE de l'île.

168 La **balise de jour** de John Passage, placée sur un récif découvrant près du nord de John Rock, porte une **marque de jour de bâbord**.

169 La **balise de jour** de Coal Island, placée sur un récif découvrant à 0,1 mille au nord de la balise de jour de John Passage, porte une **marque de jour de tribord**.

170 **Lewis Bay**, située dans la partie nord de Coal Island, s'ouvre entre Carney Point et Fir Cone Point. Un récif de rochers découvrants s'étend sur 0,1 mille au NW de **Carney Point**. Un rocher recouvert de 1,3 m d'eau gît au centre de la baie. Un brise-lames et des quais privés situés près à l'est, se trouvent à la tête de la baie.

171 Un **câble aérien** d'une hauteur libre inconnue traverse l'estran à l'extrémité nord de Goudge Island.

172 Coal Island forme le côté sud de l'entrée est de Colburne Passage. Son côté nord est escarpé et modérément accore.

Colburne Passage

173 On entre dans **Colburne Passage** par l'est, entre **Fir Cone Point**, l'extrémité NW de Coal Island, et **Pym Island** *(48°42'N, 123°23'W)*. Le passage conduit à l'ouest jusqu'à Satellite Channel entre Coal Island, Goudge Island et Saanich Peninsula au sud, et Pym Island, Knapp Island et Piers Island, au nord. Stranger Passage et Gosse Passage mènent de son côté nord à Shute Passage; John Passage et Iroquois Passage mènent au sud à partir de son côté sud.

174 Les grands traversiers rapides, qui arrivent au terminal de Swartz Bay et en partent de façon continue, empruntent les entrées est ou ouest de Colburne Passage. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers. On peut rencontrer des traversiers n'importe où à proximité de la route indiquée.

175 **Avertissement. — Les traversiers sont limités dans leur capacité de manœuvre, surtout pendant l'amarrage. Les navires doivent rester bien à l'écart des traversiers et demeurer vigilants, en particulier à proximité des routes et des gares maritimes.**

176 Des **courants de marée** de 1 à 2 nœuds peuvent se produire dans Colburne Passage; le flot coule vers l'ouest, et le jusant, vers l'est.

177 Des **câbles sous-marins** et une **conduite sous-marine** traversent Colburne Passage.

178 Le *feu de Coal Island (238)*, sur Fir Cone Point, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

179 La *bouée lumineuse U8 de Coal Island (240)*, à 0,2 mille au nord du feu de Coal Island, est une **bouée de tribord**.

180 **Swartz Bay** *(48°41'N, 123°24'W)* est située du côté sud de Colburne Passage, à environ 1 mille à l'ouest de Fir Cone Point. On y retrouve la *gare de Swartz Bay*, exploité par *Ferries BC*. Des services réguliers et fréquents pour les passagers et les véhicules sont offerts à destination et en provenance de Tsawwassen, sur le continent, et vers des localités situées dans les Gulf Islands. Les feux de Swartz Bay, à la

SWARTZ BAY (2005)

gare, sont privés et munis de réflecteurs radar. Le signal de brume est actionné par le personnel du traversier, au besoin, pour les déplacements des traversiers. Le poste d'amarrage près à l'est de la gare de *BC Ferries* est destiné aux traversiers de marchandises opérant à partir du fleuve Fraser.

181 Les différences de marées pour Swartz Bay (7270), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

182 Le **quai public** de Swartz Bay, exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-655-3256), se trouve à l'est des débarcadères du traversier. Le quai mesure 26 m de long et est situé au bout d'une rampe d'accès sur chevalets. À l'extrémité du quai, la profondeur est de 0,6 m. Le fond entourant le quai est principalement constitué de bordures rocheuses avec des bancs de sable et de gravier; à 10 m au NE du quai, la profondeur est de 0,6 m. Le quai est utilisé par les navetteurs quotidiens; le mouillage de longue durée est limité à trois jours. La zone jaune est réservée aux urgences ainsi qu'aux activités privées et commerciales de chargement et de déchargement.

183 **Wilhelm Point**, à 0,7 mille au nord de Swartz Bay, constitue l'extrémité SE de Piers Island. De nombreuses jetées et de nombreux quais privés bordent les rives de Piers Island.

184 Le **quai public** de Piers Island, exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-655-3256), se trouve près du NW de Wilhem Point. Les quais, d'une longueur de 21 m chacun, forment un triangle et offrent des profondeurs variant entre 1,2 et 2,1 m.

185 **Indian Point**, l'extrémité SW de Piers Island, a une bordure rocheuse découvrante qui s'étend sur 0,1 mille au SW. **Patrol Island**, sur la bordure découvrante, atteint une hauteur de 5 m.

186 Des **hauts-fonds** gisent dans l'entrée ouest de Colburne Passage, au sud et au SE d'Indian Point; le mi-chenal qui traverse ces hauts-fonds est balisé par les bouées lumineuses et les feux suivants.

187 La *bouée lumineuse U18 de Colburne Passage (248)*, située à 0,3 mille au sud de Piers Island, est une **bouée de tribord**.

188 La *bouée lumineuse U16 de Patrol Islet (248.2)*, à 0,2 mille au sud de Patrol Island, est une **bouée de tribord**.

189 Le *feu sud de Colburne Passage (248.1)* est situé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été installée sur un haut-fond à quelque 0,3 mille au sud de Patrol Island.

Stranger Passage et Gosse Passage

190 **Stranger Passage**, entre Pym Island et Knapp Island, relie Colburne Passage et Shute Passage. Son extrémité sud est obstruée par une bordure rocheuse découvrante qui s'avance à l'est de Knapp Island, et par un rocher recouvert de 2,0 m d'eau au centre du mi-chenal. Une **balise de jour** privée se trouve sur la bordure découvrante.

191 Des **câbles sous-marins** traversent l'extrémité sud de Stranger Passage.

192 **Gosse Passage**, entre **Knapp Island** *(48°42'N, 123°24'W)* et **Piers Island**, relie Colburne Passage et Shute Passage. Il est obstrué par **Clive Island**, les rochers et les hauts-fonds qui s'étendent à 0,1 mille au sud de l'île, et une crête peu profonde qui s'étend à l'ouest de Knapp Island. La côte NE de Piers Island, entre **Schmidt Point** et **Harvey Point**, est encombrée au large de plusieurs récifs découvrants. **Peck Reef** est le seul récif nommé de ce groupe.

QUAI PUBLIC DE PIERS ISLAND (2007)

193 Les **traversiers** qui desservent Swartz Bay de façon continue empruntent Gosse Passage.

194 Un **câble sous-marin** se trouve au milieu de Gosse Passage.

195 Le *feu de Clive Island (246)* est situé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été installée sur une bordure découvrante s'étendant au SE de l'île.

196 La *bouée lumineuse U10 de Knapp Island (247)* est une **bouée de tribord**.

197 La *bouée lumineuse U9 de Gosse Passage (247.3)* est une **bouée de bâbord**. Ces bouées jalonnent le mi-chenal du côté SE de Clive Island.

198 La *bouée lumineuse U12 de Piers Island (245)*, à environ 0,3 mille au NE de Clive Island, est une **bouée de tribord**.

199 La **balise de jour** de Peck Reef porte une **marque de jour de bâbord**.

Satellite Channel

Carte 3441

200 On accède à **Satellite Channel** *(48°43'N, 123°28'W)*, à son extrémité est, par Swanson Channel; le chenal contourne l'extrémité sud de **Saltspring Island** et continue jusqu'à Fulford Harbour, Saanich Inlet, Cowichan Bay et l'extrémité sud de Sansum Narrows. Shute Passage et Colburne Passage débouchent du côté sud de Satellite Channel.

201 L'extrémité est de Satellite Channel est fréquemment empruntée par de gros traversiers qui relient Swartz Bay, à l'extrémité nord de Saanich Peninsula, et Tsawwassen, sur le continent. Des petits traversiers traversent Satellite Channel entre Swartz Bay et Fulford Harbour. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers.

202 Les prédictions des marées dans Satellite Channel sont données pour Fulford Harbour (7330). Les différences de marées, basées sur Fulford Harbour, sont indiquées pour Cowichan Bay (7310); les prédictions et les différences de marée sont mentionnées dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

203 Les **courants de marée** atteignent 1 à 2 nœuds dans Satellite Channel. Dans les environs de Cape Keppel, le flot coule vers le NW, et le jusant, vers le SE.

204 Des **câbles sous-marins** traversent l'extrémité est de Satellite Channel près du SW de Beaver Point jusqu'à Shute Passage. Sur la rive au SW de Beaver Point, les câbles sont identifiés par une **marque de jour en forme de carré orange** et un panneau signalant la présence de câbles. Un autre câble traverse Satellite Channel depuis une distance d'environ 1 mille à l'ouest d'Isabella Island jusqu'à l'extrémité nord de Saanich Peninsula; les deux extrémités sont marquées par des panneaux.

205 **Beaver Point** *(48°46'N, 123°22'W)*, située à l'entrée NE de Satellite Channel, abrite un parc et un terrain de camping. **Eleanor Point**, à 1,3 mille au SW de Beaver Point, présente un rocher d'une hauteur de 0,3 m non loin au SE.

206 Le *feu de Beaver Point (257)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été construite sur la pointe.

207 **Chesil Bank** *(48°45'N, 123°22'W)*, situé dans l'entrée est de Satellite Channel, offre une profondeur minimale de 8,3 m.

208 **Chads Island**, à 0,4 mille au SW de Chesil Bank, est séparée du côté nord de Portland Island par un chenal étroit, presque entièrement obstruée par des rochers émergés et découvrants. **Royal Cove** pourrait offrir du **mouillage** pour les petites embarcations; un quai pour petites embarcations est situé au fond de l'anse. **Kanaka Bluff**, l'extrémité ouest de Portland Island, est modérément accore.

209 Le *feu de Kanaka Bluff (241)* est situé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

Fulford Harbour et ses approches

Cartes 3478, 3441

210 **Fulford Harbour** *(48°46'N, 123°27'W)* échancre la côte sud de Saltspring Island. Il est utilisé principalement par les embarcations de plaisance et les traversiers. Le village de Fulford Harbour se trouve à la tête du bras de mer, soit à 2 milles de l'entrée.

211 Reginald Hill, une colline rocheuse et dénudée de végétation, a une hauteur de 248 m et s'élève à 2 km au SE du havre.

212 Les prédictions de marée pour Fulford Harbour (7330) se trouvent dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

213 L'accès principal à Fulford Harbour se fait par Satellite Channel entre **Russel Island** *(48°45'N, 123°24'W)* et **Isabella Point**, à 1 mille au SW. Russell Island fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; le camping y est interdit. Une autre approche consiste à emprunter le chenal nord de Russell Island, mais il faut éviter **Louisa Rock** *(48°45'N, 123°25'W)* et d'autres hauts-fonds détachés au large de Saltspring Island. Un haut-fond isolé recouvert de 4,3 m d'eau gît à 0,2 mille au sud de l'extrémité est de Russell Island. **Cecil Rock**, à 0,2 mille au sud de Russell Island, est recouverte de moins de 2 m d'eau.

FULFORD HARBOUR (2005)

214 **Kingfisher Cove**, au NE de Louisa Rock, présente un **brise-lames** avec une **balise de jour** privée qui s'étend à partir de son point d'entrée ouest.

215 **Fulford Harbour**, dont l'entrée se trouve à l'ouest de **Jackson Rock**, s'enfonce dans la rive sud de Saltspring Island sur une distance de 1,5 mille. Il est utilisé principalement par les embarcations de plaisance et *BC Ferries* qui transitent entre Fulford Harbour et Swartz Bay sur l'île de Vancouver. Le **village de Fulford Harbour**, situé à la tête du bras de mer, comprend une station-service, un bureau de poste (V0S 1C0), un magasin et un restaurant. Il est relié par la route à la communauté de Ganges. On trouve de nombreux quais privés et **postes d'amarrage** à Fulford Harbour.

216 Le *feu de Jackson Rock (243)* est situé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure qui a été construite sur un rocher découvrant à environ 0,2 mille à l'ouest de Jackson Rock.

217 Le *feu de Fulford Harbour (244)* et le *feu de Fulford Harbour (244.1) monté sur un duc d'Albe*, qui se trouvent au débarcadère du traversier, sont privés.

218 Du **mouillage** pour les petites embarcations est disponible à l'écart de la route du traversier dans 18 à 26 m d'eau.

219 Le **quai public** de *Fulford Outer Harbour* fait 16 m de long; le **quai public** de *Fulford Inner Harbour* offre une longueur d'amarrage de 36 m et une profondeur de 3 m. Les deux quais sont exploités et entretenus par la *Harbour Authority of Saltspring Island* (250-537-5711). Les installations de *BC Ferries* sont situées près au nord du quai intérieur.

220 *Fulford Harbour Marina* (250-653-4467) offre des postes d'amarrage saisonniers temporaires et permanents. De l'électricité, des douches et des toilettes sont disponibles.

221 **Isabella Island** *(48°44'N, 123°26'W)* et un petit îlot situé près à l'ouest de celle-ci sont reliés à la rive de Saltspring Island par une crête découvrante. Isabella Island fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

222 Le *feu d'Isabella Island (242)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été construite sur l'extrémité SE de l'île.

223 **Cape Keppel** constitue l'extrémité sud de Saltspring Island. Le terrain s'élève abruptement depuis Cape Keppel jusqu'au sommet de **Mount Tuam**, à 0,9 mille au NE.

224 **Shute Reef** *(48°43'N, 123°26'W)* émerge de 1,2 m. **Arbutus Island** est herbeuse et compte quelques arbousiers.

225 Le *feu de Shute Reef (248.3)*, qui se trouve sur le récif, est placé sur une tour cylindrique blanche.

226 Des **tours radio** munies de feux rouges d'obstacle aérien se trouvent au sommet de **Cloake Hill**, du côté sud de Satellite Channel. Du côté nord du chenal, des **tours radio** munies de feux rouges d'obstacle aérien s'élèvent au sommet de Mount Tuam.

227 La rive de Saltspring Island à l'ouest d'Isabella Island et une zone d'environ 1 mille^2 située à la jonction de Satellite Channel et de Saanich Inlet sont des *réserves écologiques*.

228 **Patey Rock** *(48°42'N, 123°31'W)* émerge de 2 m.

229 Le *feu de Patey Rock (249)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

230 Sur **Hatch Point**, l'entrée ouest de Saanich Inlet, on trouve un convoyeur en ruine et un chaland renversé.

231 Un **quai** situé à 0,4 mille au NW de Hatch Point est équipé d'un réseau d'oléoducs et est utilisé

par des pétroliers côtiers. Des feux privés sont installés sur le quai.

232 Un **brise-lames** flottant qui protège une jetée privée munie d'un quai se trouve près au sud du quai.

Cowichan Bay

Cartes 3478, 3441

233 L'extrémité ouest de Satellite Channel *(48°43'N, 123°32'W)* forme l'approche sud de Cowichan Bay et de Sansum Narrows.

234 Huit postes de **mouillage** désignés se trouvent dans Cowichan Bay et ses approches sud. Les postes de mouillage 1, 3 et A se trouvent dans Cowichan Bay. Les postes B à F sont situés dans la partie ouest de Satellite Channel. Le fond est boueux.

235 **Cherrry Point** se trouve à 1,5 mille au NW de Hatch Point. **Boatswain Bank** s'avance vers l'est à partir des vasières découvrantes situées entre Cherry Point et Hatch Point; le fond est sablonneux.

235.1 Sur Boatswain Bank, un poteau d'acier en angle émerge de l'eau près de la rive.

236 **Musgrave Rock**, à 1,5 mille au nord de Cherry Point, est recouvert de 2,1 m d'eau et signalé par la **bouée de tribord** *U26*.

236.1 Une **bouée** SADO privée se trouve à environ 0,5 mille au NW de Cherry Point.

Carte 3478

237 **Separation Point** *(48°45'N, 123°34'W)* marque l'entrée nord de Cowichan Bay et l'entrée SW de Sansum Narrows.

238 Le *feu de Separation Point (250)* est situé sur une tour cylindrique blanche.

239 **Mount Tzouhalem** *(48°46'N, 123°37'W)* et **Skinner Bluff**, qui forme son côté SE, sont bien visibles de toutes les directions.

240 Cowichan Bay, dont l'entrée se trouve au sud de Separation Point, présente à son extrémité ouest une grande vasière découvrante d'une largeur d'environ 0,8 mille. **Cowichan River** et **Koksilah River** se déversent dans la baie de l'autre côté de ces vasières.

241 Le **village de Cowichan Bay**, sur la rive sud, est un lieu de villégiature pour les touristes qui pratiquent la pêche; la baie a acquis une grande renommée en matière de pêche. Le port exporte d'importantes quantités de bois d'œuvre et de produits forestiers. Le plus gros navire à avoir utilisé le port mesurait 196 m et son tirant d'eau était de 10,4 m.

242 Une auberge titulaire d'un permis d'alcool, des restaurants, des magasins, un bureau de poste et des installations d'élimination des déchets sont disponibles. Un détachement de la GRC se trouve à Duncan, à environ 6 km au NW du village. Des installations médicales, dentaires, hospitalières et pharmaceutiques sont également disponibles à Duncan.

243 Le **pilotage** est obligatoire. Pour plus de détails sur la façon d'obtenir un pilote, consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

COWICHAN BAY (2007)

Tableau 6.1 Principales installations portuaires — Cowichan Bay

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Hauteur (m)	Remarques
Quai de Cowichan Poste d'amarrage nº 1 (sud)	155	9,3 (9,9 à 3 m au bord du quai)	0,5	Manutentionne le bois d'œuvre et les produits forestiers. Chariots élévateurs. Électricité et téléphone. Exploitant : Western Stevedoring Company Ltd.
Quai de Cowichan Bay Poste d'amarrage nº 2 (nord)	198	8,3 (9,7 à 3 m au bord du quai)	0,5	Manutentionne le bois d'œuvre et les produits forestiers. Duc d'Albe d'amarrage à 15 m au nord relié par une passerelle. Aire d'entreposage asphaltée de 8 hectares. Chariots élévateurs, transporteurs de bois. Électricité et téléphone.

6 Les différences de marées pour Cowichan Bay(7310), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

245 Des feux privés sont situés aux extrémités nord et sud du **quai** à bois et sur un **duc d'Albe** placé à 70 m au sud de la rampe pour chalands.

246 *Port of Cowichan* (250-746-2500), dont la fréquence assignée est le 156,55 MHz, canal 11, est administré par le *Cowichan Valley Regional District*. Les principales installations portuaires sont énumérées dans le tableau 6.1. Le *quai de Cowichan Bay*, exploité par *Western Stevedoring Co. Ltd* (250-748-5206), possède une aire asphaltée de 8 hectares pour l'assemblage et l'entreposage du bois d'œuvre. La **rampe pour chalands**, à l'extrémité sud du quai, est munie de **ducs d'Albe** d'amarrage sur ses côtés est et ouest. Un **duc d'Albe** se trouve à 70 m au sud de la rampe pour chalands. Le *Cowichan Bay Fishermen's Wharf* (250-746-5911) est un port pour petites embarcations qui offre des services complets et un **quai public** sur la rive sud. Le quai est protégé des vents d'est par un **brise-lames** flottant. On accède maintenant au quai du côté NW. Plusieurs appontements sont attachés aux côtés est et ouest. La zone située à l'intérieur du **brise-lames** et à l'est du quai a été draguée sur 3 m (1966).

247 Le *feu du brise-lames est de Cowichan Bay (249.7)* est placé sur un mât à l'extrémité NE du **brise-lames** flottant qui protège le quai public. Le *feu du brise-lames ouest de Cowichan Bay* (249.8) est placé sur un mât à l'extrémité ouest du **brise-lames**.

GENOA BAY (2007)

248 Des quais privés et des **ports de plaisance** sont attenants au quai public. Le *Oceanfront Grand Resort & Marina* (250-715-1000) a un petit quai réservé aux clients de l'hôtel. *Pier 66 Marina* (250-748-8444) est un port de plaisance à services complets qui offre l'amarrage pour la nuit. *Dungeness Marina* (250-748-6789) est un port de plaisance à services complets qui offre notamment un système de vidange. *Bluenose Marina* (250-748-2222) offre de l'électricité (30 et 50 ampères), des douches et une buanderie.

249 Une **conduite sous-marine** située à 0,3 mille à l'ouest du quai public s'avance au large sur environ 0,2 mille.

250 **Genoa Bay**, du côté nord de Cowichan Bay, présente un récif découvrant au centre de son entrée. La baie, sur fond de vase, est une bonne aire de **mouillage**. Le côté est de la baie est une aire d'estacades munie de **bouées d'amarrage**. *Genoa Bay Marina* (250-746-7621) se trouve du côté ouest de la baie. Elle est alimentée en eau (veuillez l'économiser) et en électricité, et on y trouve de l'amarrage permanent et temporaire. Un **quai** avec hangars est situé du côté ouest de Genoa Bay, à courte distance de l'entrée.

251 La **balise de jour** placée sur le récif découvrant dans l'entrée de Genoa Bay porte une **marque de jour de tribord**.

252 La **bouée de bâbord** *U27* marque le rocher découvrant du côté ouest de l'entrée.

Saanich Inlet

Carte 3441

253 **Saanich Inlet** *(48°38'N, 123°30'W)*, dont l'entrée est située entre Hatch Point et **Moses Point**, s'étend sur 13 milles au sud de Satellite Channel. **Malahat Ridge**, le long du côté ouest de Saanich Inlet, est escarpée et abondamment boisée sur ses talus inférieurs. La rive est, qui s'étend au sud jusqu'à Tod Inlet, est basse et boisée. Au sud de Tod Inlet, elle est escarpée et abondamment boisée. La tête de Saanich Inlet est connue sous le nom de Finlayson Arm.

254 Un creux profond se trouve au centre du bras de mer, mais il y a plusieurs rochers et récifs isolés près des rives. Des quais privés, des abris à bateaux, des **brise-lames** en pierres et des **bouées d'amarrage** bordent les rives.

255 La zone d'exercices militaire WD, d'une superficie d'environ 1 mille carré, se trouve au milieu de Saanich Inlet au NW de Yarrow Point. Pour plus de détails, voir l'*édition annuelle des Avis aux navigateurs 1 à 46*.

255.1 **Avertissement.** — *Ocean Networks Canada* exploite une plateforme scientifique flottante de 7,5 m aux coordonnées *48°37'20"N, 123°29'56"W* dans Saanich Inlet. La plateforme est retenue par trois amarres qui se déploient jusqu'à 300 m de la plateforme, et est dotée d'un feu privé. De plus, un câble à fibres optiques va de la plateforme jusqu'à une ancre de fond marin située à 30 m de la plateforme. Les navigateurs doivent rester à l'écart de la plateforme pour éviter les amarres.

256 Un service régulier de traversiers pour passagers et véhicules traverse Saanich Inlet, de McPhail Point, du côté ouest, à Brentwood Bay, du côté est. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers.

257 Des **câbles sous-marins** traversent Saanich Inlet de Coal Point jusqu'au sud de Hatch Point. Près de Brentwood Bay, deux câbles sous-marins traversent Saanich Inlet.

258 Les différences de marées dans Saanich Inlet, dont la station de référence est Fulford Harbour, sont indiquées pour Patricia Bay (7277), Brentwood Bay (7280) et Finlayson Arm (7284) dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*.

259 **Wain Rock**, à 0,2 mille à l'WSW de Moses Point, émerge de 2 m.

260 Le *feu de Wain Rock (248.6)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

261 **Deep Cove**, dont l'entrée est située entre Moses Point et **Coal Point**, abrite les vestiges d'un quai public dans sa partie sud; il ne faut pas y accoster. Plusieurs pieux et un **brise-lames** en pierres se trouvent au fond de l'anse. De nombreuses **bouées d'amarrage** privées se trouvent dans Deep Cove.

262 Une **balise de jour** placée sur un rocher découvrant, dans la partie sud de Deep Cove, porte une **marque de jour de tribord**.

263 **Patricia Bay**, connue localement sous le nom de **Pat Bay**, est située à environ 1,5 mille au sud de Deep Cove et est bordée par des vasières découvrantes. L'*Aéroport international de Victoria* se trouve à l'est de la baie.

264 Une **zone de câbles sous-marins** (alimentation électrique) se trouve à proximité des **bouées d'amarrage** dans Patricia Bay. Les navires de la Marine utilisent cette zone pour effectuer des essais acoustiques.

265 Un **câble sous-marin** (fibre optique) va de l'extrémité du quai de l'Institut des sciences de la mer en direction WSW sur une distance d'environ 1,4 mille jusqu'à des profondeurs de 100 m. Ce câble fait partie du *Victoria Experimental Network Under the Sea (VENUS)*. Divers instruments océanographiques sont déployés à partir d'un nœud situé à l'extrémité du câble, qui doit être tenu largement à l'écart de tout type d'activité sur le fond marin.

266 Patricia Bay est une zone d'amerrissage pour hydravions. La base d'hydravions de l'*Aéroport international*

DEEP COVE (2007)

de Victoria se trouve du côté nord du quai de l'*Institut des sciences de la mer* et est protégée par un brise-lames flottant.

267 Des **bouées d'amarrage** orange et blanc portant la marque *NAVY* se trouvent dans Patricia Bay, au SW de **Warrior Point**.

269 Du **mouillage** à des profondeurs de 20 à 50 m peut être trouvé dans Patricia Bay.

270 Les **quais** de l'*Institut des sciences de la mer* se trouvent dans l'angle SE de Patricia Bay. Ces installations sont destinées aux navires du gouvernement ou aux navires visitant l'*Institut des sciences de la mer*. De l'eau, de l'électricité, des installations d'élimination des déchets et un téléphone sont disponibles. La jetée principale consiste en une chaussée d'approche qui s'étend sur 170 m au NW de la rive; une jetée en béton s'étend sur 244 m à l'WNW de l'extrémité de la chaussée. Un quai pour les petits bâtiments fait face au côté nord de la jetée principale et s'étend de la chaussée jusqu'à la jetée en L. Tous les postes d'amarrage sont munis de grandes défenses en caoutchouc; les quais ont une hauteur de 1,8 m.

271 Du côté nord de la jetée principale, et à 120 m de son extrémité, une jetée de béton en L forme un quai de 39 m de large. Le poste d'amarrage situé du côté nord fait 92 m de long et offre une profondeur minimale de 6,1 m; les profondeurs à l'intérieur du quai sont généralement de plus de 7 m. Le poste d'amarrage du côté sud fait 120 m de long et offre une profondeur minimale de 5,4 m.

272 Le poste d'amarrage du côté nord de la jetée en L, d'une longueur de 103 m, offre une profondeur de 5,2 m à son extrémité est et de 6,2 m à mi-longueur.

273 Le côté sud de la jetée principale offre une longueur d'amarrage de 226 m et des profondeurs variant entre 4,1 m à l'extrémité intérieure et 6,5 m à l'extrémité extérieure.

274 Des feux rouges et verts sont placés aux extrémités des jetées susmentionnées.

275 Un **brise-lames** en pierres s'étend sur 100 m au sud de l'extrémité intérieure de la jetée principale et un autre **brise-lames** en pierres, près à l'ouest, s'avance de 107 m vers le nord à partir de la rive sud, protégeant ainsi un havre pour embarcations doté de quais. Il n'est utilisé que par les navires du gouvernement.

276 Le *feu du brise-lames de Patricia Bay (251.5)*, à l'extrémité nord du **brise-lames** sud, est placé sur un mât et porte une **marque de jour de tribord**.

277 **Mill Bay**, du côté ouest de Saanich Inlet, en face de Patricia Bay, s'ouvre au sud de **Whisky Point**. Un pinacle peu profond recouvert de 4,4 m d'eau se trouve au centre de la baie. *Mill Bay Marina* (250-743-4303) est un port de plaisance offrant des services complets. Une rampe de mise à l'eau se trouve près du nord du quai public.

QUAI PUBLIC DE MILL BAY (2007)

278 Une **conduite sous-marine**, à l'extrémité NW de Mill Bay, s'avance au large sur environ 0,25 mille.

279 Le **quai public** de Mill Bay possède un quai offrant 30 m d'amarrage et des profondeurs variant entre 1,2 et 3 m.

280 Il est possible pour les petits navires de **mouiller** dans Mill Bay, mais celle-ci est ouverte au SE. De nombreuses **bouées d'amarrage** privées se trouvent entre le port de plaisance et le quai public.

281 **Verdier Point**, au sud de Mill Bay, est bordée au sud par une rangée de **ducs d'Albe**. Une gravière bien visible se trouve non loin au nord.

282 **Tanner Rock**, à 0,3 mille au SSE de Verdier Point, émerge de 1,8 m. **Tozier Rock** gît à 0,8 mille au SSE de Tanner Rock et à environ 0,3 mille au large.

283 Tanner Rock et Tozier Rock sont munis de **balises de jour** portant des **marques de jour de tribord**.

284 **McPhail Point** est située à 0,5 mille au SSW de Tozier Rock.

285 Le **quai du traversier**, à 0,3 mille au nord de McPhail Point, est utilisé par le traversier qui assure la liaison avec Brentwood Bay. Des feux privés sont situés sur le quai du traversier.

286 **Bamberton**, à 1,3 mille au sud de McPhail Point, est le site d'une ancienne cimenterie et comporte des postes d'amarrage pour les cargos et les chalands. Les travaux ont cessé en 1980 et les plans de réaménagement résidentiel n'ont pas encore été concrétisés. Un groupe de silos et d'autres bâtiments sont bien visibles.

287 Le **quai** nord fait 76 m de long et offre des profondeurs de 9 m; il peut accueillir des navires d'une longueur maximale de 160 m. Le quai sud, d'une longueur de 122 m, offre des profondeurs de 4,6 m.

288 **Coles Bay** *(48°38'N, 123°28'W)* permet un **mouillage** dans 20 à 30 m d'eau. Les **Dyer Rocks**, d'une hauteur de 1 m, gisent non loin au SW de Yarrow Point, du côté ouest de Coles Bay. Un rocher recouvert de 1,8 m d'eau se trouve à 0,3 mille à l'WSW de **Yarrow Point**; il est marqué par la **bouée de bâbord** *U23*. En approchant Coles Bay par le nord, il faut se tenir à au moins 0,5 mille de Dyer Rocks pour éviter les hauts-fonds qui se trouvent au sud.

289 Près du fond de **Thomson Cove**, une **bouée d'avertissement** privée porte la mention *Electric cables — No anchoring within 50 feet* (câbles électriques, ancrage interdit à moins de 50 pieds). Un mât est situé sur **Henderson Point**.

290 **KENNES**, anciennement connu sous le nom de **Hagan Bay**, se trouve dans l'angle NE de **Brentwood Bay**, qui s'ouvre entre Henderson Point et **Willis Point**. **Senanus Island** se trouve dans son entrée. Au centre de Brentwood Bay, 8 **bouées** latérales (4 bâbord, 4 tribord) jalonnent le chenal de navigation. Dans le village de Brentwood Bay, de nombreuses **bouées d'amarrage** et de nombreux quais privés se trouvent dans l'angle SE de la baie. *Angler's Anchorage Marina* (250-652-3531) et *Brentwood Bay Lodge & Spa* (250-652-3151) sont des **ports de plaisance** offrant des services complets; les réservations sont recommandées.

291 Une **limite de vitesse** de 8 km/h (4 nœuds) est prescrite par le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* pour Brentwood Bay.

BRENTWOOD BAY (2007)

GARE MARITIME DE BRENTWOOD BAY (2007)

292 Le *feu de Senanus Island (252)*, à l'extrémité NW de l'île, est placé sur une tour blanche.

293 On peut **mouiller** dans 60 à 80 m d'eau à l'est de Senanus Island.

294 Un **câble sous-marin** traverse l'extrémité sud de Brentwood Bay et un autre se rend de la rive sud jusqu'à **Daphne Islet**.

295 Les différences de marées pour Brentwood Bay (7280), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

296 Le **quai** d'où part le traversier assurant la liaison avec McPhail Point, qu'on appelle le **Mill Bay Ferry**, se trouve à courte distance au sud de **Sluggett Point**.

297 La **bouée de tribord** *U22* marque un rocher découvrant situé non loin au SW du débarcadère du traversier.

298 Une **balise de jour** placée sur un rocher découvrant à 0,1 mille au nord de Daphne Islet porte une **marque de jour de bifurcation/jonction**. Il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

299 **Avertissement. — Ne pas s'approcher du port de plaisance à courte distance au sud du quai du traversier entre la bouée et la balise de jour susmentionnées; des rochers découvrants gisent entre la bouée et le rivage.**

300 Le **quai public**, situé à 0,3 mille au SE du débarcadère du traversier, mesure 22 m de long et offre une profondeur de 4,2 m.

QUAI PUBLIC DE BRENTWOOD BAY (2007)

301 Du carburant diesel, de l'essence, des lubrifiants, des provisions, de la glace et de l'eau douce sont disponibles.

302 **Butchart Cove**, près de l'entrée de Tod Inlet, offre un quai pour petites embarcations et des postes de **mouillage** en quantité limitée.

303 **Tod Inlet**, à l'extrémité sud de Brentwood Bay, a une entrée étroite d'une largeur inférieure à 0,1 mille. La **bouée de bâbord** *U21*, qui se trouve du côté est juste à l'intérieur de l'entrée, indique la présence d'un rocher sur le bord extérieur d'une petite flèche de gravier. Il s'agit de l'emplacement d'une ancienne cimenterie, mais il n'en reste pas grand-chose, à l'exception d'une cheminée et de pieux provenant d'un quai en ruine. Le *parc provincial de Gowlland Tod* entoure le bras de mer. Les installations y sont limitées, mais il s'agit d'une destination très populaire pour les embarcations, surtout en été, lorsque les aires de mouillage sont bondées.

304 Les embarcations peuvent trouver du **mouillage** et un abri à l'intérieur de Tod Inlet, dans environ 5 m d'eau, sur fond de vase.

305 **Squally Reach** désigne la partie de Saanich Inlet située entre Willis Point et **Elbow Point**, à 2,7 milles au SW.

306 **Repulse Rock**, à 0,1 mille au SW d'Elbow Point, est un rocher découvrant portant une **balise de jour** munie d'une **marque de jour de bifurcation/jonction**; privilégier le chenal de droite.

BUTCHART COVE (2007)

TÊTE DE FINLAYSON ARM (2007)

307 **Finlayson Arm** s'avance sur 3,5 milles au sud de Repulse Rock et forme l'extrémité sud de Saanich Inlet.

308 Les différences de marées à l'extrémité sud de Finlayson Arm (7284), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

309 Un **câble aérien** (alimentation électrique) d'une hauteur libre de 55 m traverse Finlayson Arm à **Christmas Point**. Des lignes électriques sur pylônes (hauteur libre de 113 m) traversent Finlayson Arm à l'extrémité sud de **Sawluctus Island**. Une ligne électrique (hauteur libre de 21 m) traverse les vasières à la tête du bras de mer.

310 Les serres et les canalisations d'un élevage d'ormeaux sont bien visibles sur le flanc de la colline à environ 0,5 mille au nord de Christmas Point.

311 Un **câble sous-marin** traverse les vasières découvrantes dans l'entrée de Goldstream River, près du sud du câble aérien.

312 **Goldstream River** rejoint la tête de Finlayson Arm et traverse une vaste vasière découvrante. *Goldstream Boathouse* (250-478-4407) est un **port de plaisance** offrant des services complets du côté ouest de Finlayson Arm non loin au nord des vasières.

Swanson Channel

Cartes 3441, 3442

313 **Swanson Channel** *(48°45'N, 123°18'W)* va du nord de Boundary Pass et de Satellite Channel jusqu'à Trincomali Channel, Active Pass et Navy Channel. North Pender Island forme le côté est de Swanson Channel. Moresby Island, Saltspring Island et Prevost Island constituent son côté ouest. Satellite Channel mène à l'ouest entre Moresby Island et Saltspring Island. Captain Passage, entre Saltspring Island et Prevost Island, mène à Ganges Harbour et rejoint Trincomali Channel. Le fait de remonter Swanson Channel jusqu'au cours supérieur de Trincomali Channel ne permet pas de gagner du temps, mais cela permet d'éviter les traversiers qui circulent dans Active Pass.

314 Les **points d'appel** de la *zone de trafic de Vancouver*, administrée par le *centre de trafic de Victoria*, se trouvent dans Swanson Channel. La fréquence assignée est le 156,55 MHz, canal 11. Les points d'appel sont indiqués dans le tableau 6.2.

315 Le **point d'appel 6, Turn Point,** se trouve dans les approches de Haro Strait et constitue un cercle d'un rayon de 3 milles centré sur *le feu de Turn Point (255)*.

316 Le **point d'appel 9, Portlock Point** est une ligne passant par le *feu de Portlock Point (267)*.

317 Une brève description de la *zone de trafic de Vancouver* est fournie dans *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. La description détaillée est fournie dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*.

Tableau 6.2 — Points d'appel — Swanson Channel

Numéro	Nom	Description
6	Turn Point	Un cercle d'un rayon de 3 milles marins centré sur le point 48°41'20"N, 123°14'10"W
9	Portlock Point	Ligne orientée 090°–270° (vrai) passant par le point 48°49'41"N, 123°21'02"W

318 Les **courants de marée** se dirigent vers le NW et le nord par Swanson Channel, mais un embranchement se dirige vers Navy Channel; le jusant coule en direction SE. À l'extrémité nord de Swanson Channel, le flot se divise encore : une partie vers Active Pass, et l'autre vers Trincomali Channel. En direction d'Enterprise Reef, la vitesse du courant de flot augmente considérablement et, à l'entrée d'Active Pass, on peut s'attendre à des courants de 5 à 7 nœuds durant les grandes marées (3 à 5 nœuds durant les petites marées).

319 La station de courant secondaire de Swanson Channel (1240), dont la station de référence est Race Passage, est mentionnée dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

320 Des **câbles sous-marins** traversent Swanson Channel depuis une courte distance au nord de Beaver Point jusqu'à Otter Bay et Willey Point sur North Pender Island.

321 La partie nord de Swanson Channel est empruntée par les traversiers qui assurent la liaison entre Swartz Bay, Tsawwassen et Gulf Islands. Les routes se trouvent habituellement à mi-chenal. Des traversiers interinsulaires traversent Swanson Channel entre Captain Passage et Otter Bay. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers.

322 **Parkin Point** est l'extrémité NE de Moresby Island. Beaver Point et son feu, situés à 3,3 milles au NW de Parkin Point, sont décrits dans la section sur Satellite Channel.

323 **Oaks Bluff** *(48°45'N, 123°16'W)* constitue de hautes falaises qui bordent le côté SW de North Pender Island, entre Wallace Point et Boat Nook. **Beddis Rock** émerge de 3,7 m à l'entrée nord de **Boat Nook**.

323.1 Une zone de restriction relative aux épaulards est en vigueur du 1er juin au 30 novembre. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter l'*édition annuelle des Avis aux navigateurs 1 à 46, section A2, avis 5*.

324 **Thieves Bay**, située à 0,5 mille au NW de Beddis Rock, est peu profonde (0,6 m). Un **brise-lames** constitué de pieux et d'enrochement protège des quais privés et une rampe de mise à l'eau.

325 Le *feu de Mouat Point (257.5)*, sur la presqu'île formant le côté sud de Thieves Bay, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

326 **Mouat Point**, à 0,6 mille au NNW du feu, est plutôt accore; elle forme le côté sud de **Shingle Bay**. Les ruines d'un ancien quai se trouvent du côté est de la baie. Un quai privé se trouve au fond de la baie.

327 Il est possible de **mouiller** au centre de Shingle Bay à des profondeurs de 20 à 27 m. La baie est exposée aux vents d'ouest.

328 Une **tour téléphonique bien visible** et munie d'un feu rouge d'obstacle aérien est située sur **Cramer Hill** *(48°47'N, 123°18'W)*.

329 **Otter Bay** *(48°48'N, 123°19'W)* a un débarcadère de traversier sur sa rive nord. *Otter Bay Marina* (250-629-3579) est située sur le côté nord d'Otter Bay, dans **Hyashi Cove**. Ce port de plaisance offre des postes d'amarrage temporaires et permanents, de l'eau et de l'électricité; on y trouve également un magasin. La **bouée de bâbord** *U57* se trouve non loin au SE de la pointe située au sud du port de plaisance. Sur la rive sud d'Otter Bay, **Roe Islet** et les hautes terres adjacentes en amont d'Ella Bay font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

330 Les petits navires peuvent **mouiller** dans Otter Bay, sur fond de vase, à des profondeurs de 13 à 17 m.

Carte 3442

331 **Grimmer Bay**, aux approches de Port Washington, présente un alignement de rochers émergés et découvrante qui s'étend sur 0,2 mille en direction WNW à partir du milieu de la rive est. **Boat Islet** se trouve à l'extrémité extérieure de cet alignement. **Port Washington** est une petite localité avec des stations touristiques estivales. **Percival Cove** est située du côté nord de Grimmer Bay.

332 Le *feu de Port Washington (266.5)*, sur Boat Islet, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

333 Les approches de Port Washington constituent une zone d'amerrissage pour hydravions.

334 L'**appontement public** de Port Washington, exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-629-6111), a une face externe de 15,8 m de long et offre des profondeurs de 4,6 à 5,8 m. Un quai de 21 m se trouve du côté sud; un quai pour hydravions de 12 m y est rattaché. Un quai de 24 m est attaché à l'extrémité nord de l'appontement.

335 **Avertissement. — Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gît à environ 46 m au sud de l'extrémité SE de l'appontement public.**

336 **Stanley Point** *(48°49'N, 123°20'W)*, l'extrémité NW de North Pender Island, se trouve à la jonction de Swanson Channel, de Navy Channel et de Trincomali Channel.

HYASHI COVE (2007)

GRIMMER BAY (2007)

337 **Prevost Island** *(48°50'N, 123°23'W)* est modérément élevée et abondamment boisée; elle sépare Captain Passage de Swanson Channel et de Trincomali Channel. **Point Liddell**, située à l'extrémité SE de Prevost Island, présente un récif de rochers submergés et découvrants qui s'étend sur 0,2 mille au SE.

338 La **balise de jour** de Point Liddell, sur la partie extérieure des rochers découvrants, est placée sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

339 **Ellen Bay** offre un bon **mouillage** près de son centre à une profondeur de 27 m, sur fond de vase, ou à environ 0,1 mille du fond de la baie, à 18 m de profondeur.

340 **Diver Bay** s'ouvre entre **Red Islets** et **Bright Islet**. Les embarcations peuvent y trouver du **mouillage** à une profondeur de 9 à 13 m, sur fond de sable et de vase; la baie est exposée au SE. Red Islets et Bright Islet font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

341 **Portlock Point**, l'extrémité est de Prevost Island, se situe à la jonction de Swanson Channel et de Trincomali Channel. Portlock Point, à l'exception du feu, fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

342 Le *feu de Portlock Point (267)* est placé sur une tour blanche. Une éolienne se trouve à proximité à l'WNW.

Bedwell Harbour, Pender Canal et Port Browning

Carte 3477

Bedwell Harbour

343 **Bedwell Harbour** *(48°45'N, 123°15'W)*, situé sur le côté nord de Haro Strait, est un bras de mer formé par le chevauchement de **North Pender Island** et de **South Pender Island** et s'ouvre entre **Wallace Point** et Tilly Point.

344 Le **village de Bedwell Harbour** se trouve du côté est d'**Egeria Bay**.

345 La *réserve de parc national des Îles-Gulf – Beaumont* occupe la rive NE du havre et des îlots adjacents, y compris **Skull Island**. Des **bouées d'amarrage** y sont disponibles ainsi que dans **Peter Cove**.

346 Des vents forts soufflent dans le havre, mais il n'y a pas de grosse houle.

347 Le *feu de Hay Point (254)*, sur **Hay Point**, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

348 La **balise de jour** de Skull Islet est une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

349 Bedwell Harbour offre un bon **mouillage** pour les embarcations, sur fond de boue compacte. La meilleure position se trouve à 0,2 mille au SE de Skull Islet, où les profondeurs sont de 13 à 15 m.

350 *Poets Cove Resort & Spa* (1-866 888-2683) est un **port de plaisance** offrant des services complets, notamment de l'électricité, de l'eau, un quai de ravitaillement et des postes d'amarrage pour les visiteurs. Les jetées accolées au côté sud du **quai public** sont réservées aux navires qui entrent et au dédouanement. Le complexe est relié par une route à d'autres villages situés sur South Pender Island et North Pender Island.

351 Un **brise-lames** partant de **Richardson Bluff** protège les postes d'amarrage des vents du nord dans Egeria Bay. Bedwell Harbour est une aire d'amerrissage pour hydravions. Des jetées se trouvent à proximité du bureau de douane.

352 Des services de **douane** sont offerts pendant l'été. Lorsque le personnel n'est pas disponible, appeler en utilisant les téléphones sur place.

353 Un **câble sous-marin** abandonné se trouve en face de l'entrée de Bedwell Harbour.

354 Une **conduite sous-marine** (égout) située à courte distance au sud du quai public est indiquée par un panneau.

BEDWELL HARBOUR (2005)

355 **Avertissement. — Drew Rock, près de la tête du havre, est recouvert de 2,1 m d'eau. Plusieurs rochers recouverts de moins de 2 m d'eau gisent entre Drew Rock et la tête du havre.**

356 Les **courants de marée** se dirigent vers le nord au flot, et vers le sud au jusant; ils atteignent des vitesses de 3 à 4 nœuds au printemps.

357 Mount Norman, un mont boisé de 244 m de haut, est situé sur South Pender Island, au nord du havre.

Pender Canal

358 **Pender Canal** s'étend vers le nord depuis Bedwell Harbour jusqu'à Shark Cove et Port Browning. D'une largeur d'environ 23 m, il offre une profondeur minimale de 1,8 m et est bordé des deux côtés par des bordures rocheuses découvrantes.

359 Dans l'entrée sud, un rocher découvrant et une roche à fleur d'eau sont identifiées par la **bouée de tribord** *U54* et la **bouée de bâbord** *U53*.

360 Un **pont routier** traverse Pender Canal près de son extrémité nord. Il laisse une hauteur libre de 8,5 m; la largeur entre les piles est de 12 m.

361 Des **câbles aériens** près du côté nord du pont ont une hauteur libre de 11 m.

362 Une **limite de vitesse** de 5 nœuds est en vigueur dans Pender Canal.

363 **Shark Cove**, près du nord de Pender Canal, est une petite anse peu profonde. Elle débouche dans Port Browning et est abritée par **Mortimer Spit**.

Port Browning

364 On peut entrer dans **Port Browning** *(48°46'N, 123°15'W)* par le sud à partir de Pender Canal ou par l'est à partir de Plumper Sound à Razor Point. Il s'agit d'un bras de mer formé par le chevauchement de North Pender Island et de South Pender Island.

365 **Avertissement. — Un haut-fond recouvert de 4,9 m d'eau se trouve au milieu du havre, à 2 milles au SE du port de plaisance.** Deux **épaves** recouvertes de 5,2 m et de 5,1 m d'eau gisent au sud de la rampe de mise à l'eau, près de la rive.

366 Le fond est principalement constitué de boue; on y trouve un bon **mouillage** dans 8 à 9 m de profondeur, à 0,4 mille de la tête.

367 Un rocher submergé et un rocher qui se couvre et se découvre sont situés à l'extrémité nord de l'entrée du port de plaisance et sont marqués par la **bouée de tribord** *U52*.

ENTRÉE SUD DU PENDER CANAL (2007)

ENTRÉE NORD DU PENDER CANAL (2007)

QUAI PUBLIC DE PORT BROWNING (2007)

368 Le **brise-lames** flottant du port de plaisance est muni d'un feu vert à son extrémité. En entrant, rester près du brise-lames.

369 *Port Browning Marina Resort* (250-629-3493), à Hamilton Cove, offre des postes d'amarrage temporaires, de l'eau en quantité limitée et de l'électricité. On trouve à terre des installations d'élimination des déchets, des douches, des toilettes et une buanderie, de l'hébergement, des magasins, une banque et un bureau de poste.

370 Le **quai public** de Port Browning, exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-881-2019), est situé à l'ESE de Hamilton Cove. Le quai mesure 15 m de long et offre une profondeur de 2,4 m. Il y a des **bouées d'amarrage** au sud de la jetée.

Une **épave** recouverte de 5,2 m d'eau gît au sud du quai, du côté ouest de la roche sous-marine indiquée sur la carte, et une autre **épave**, recouverte de 0,2 m d'eau, se trouve du côté est du même rocher.

371 Port Browning est une aire d'amerrissage pour hydravions. La jetée est située dans l'angle NW du port de plaisance.

Plumper Sound et Navy Channel

Cartes 3477, 3441, 3442

372 **Plumper Sound** *(48°46'N, 123°13'W)* est bordé à l'est par Saturna Island, Samuel Island et Mayne Island; North Pender Island et South Pender Island forment son côté ouest. Facile d'accès depuis Boundary Pass entre Blunden Islet et Taylor Point, le détroit mène au NW jusqu'à Navy Channel, lequel aboutit à la jonction de Swanson Channel et de Trincomali Channel. Les navires qui empruntent Boundary Pass mouillent fréquemment dans Plumper Sound.

373 Georgeson Passage et Winter Cove, situés respectivement sur les côtés NW et SE de Samuel Island, débouchent dans le Strait of Georgia. Port Browning et Pender Canal, entre South Pender Island et North Pender Island, mènent dans Bedwell Harbour et Swanson Channel.

374 Les différences de marée pour Plumper Sound, dont la station de référence est Fulford Harbour, sont données pour Hope Bay (7360) et Samuel Island, South Shore (7370) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

375 Les **courants de marée** coulent vers le NW et vers le Nord par Swanson Channel et vers le NW par Plumper Sound, mais un embranchement crée un écoulement vers l'est jusque dans Navy Channel qui rencontre le courant en provenance de Plumper Sound au large de Hope Bay, où se forment des **rides de marée**. À partir de cette position, le cours d'eau combiné s'écoule vers l'est et le nord par des chenaux étroits aux deux extrémités de Samuel Island jusqu'au Strait of Georgia. Le courant de jusant s'écoule en sens inverse. La vitesse maximale du courant de flot est de 2 à 3 nœuds à l'extrémité est de Navy Channel. La vitesse maximale du courant de jusant est de 2 à 3 nœuds au large de Croker Point, et de 1 à 2 nœuds dans Navy Channel. On observe généralement de fortes **rides de marée** aux alentours de Blunden Islet.

376 Un **câble sous-marin** traverse Plumper Sound entre Razor Point et Breezy Bay. Un autre câble traverse le détroit à environ 0,5 mille au NW de Fane Island. Une **zone de câbles sous-marins** est située dans la partie nord de Plumper Sound, depuis le nord de St. John Point, sur Mayne Island, jusqu'à Digby Point, sur Saturna Island.

377 Le **mouillage** dans Plumper Sound est sécuritaire et pratique, et offre un accès facile à Boundary Pass. La zone d'évitage est grande et les profondeurs varient entre 10 et 37 m, sur fond de vase et de sable. Des postes de mouillage désignés se trouvent dans Plumper Sound; les postes A à D et X sont indiqués sur les *Cartes 3441, 3442* et *3477*.

378 Une **tour de télévision bien visible** *(48°46'N, 123°10'W)*, située près du sommet de Mount Warburton Pike et d'une hauteur approximative de 62 m, est munie de trois feux rouges d'obstacle aérien.

379 Des navires de *BC Ferries* opérant à partir de Tsawwassen sur le continent ou de Swartz Bay sur l'île de Vancouver passent à intervalles réguliers dans Navy Channel et Plumper Sound, et font escale dans Lyall Harbour, du côté ouest de Saturna Island. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers.

Plumper Sound

Carte 3477

380 Non loin à l'ouest de **Croker Point** *(48°46'N, 123°12'W)*, il y a un rocher découvrant, un rocher émergé et deux rochers recouverts de moins de 2 m d'eau.

381 Le *feu de Croker Point (265.2)* est placé sur un mât portant une **marque de jour de tribord**; le mât est situé sur un rocher émergé près de l'ouest de la pointe.

382 Le *feu de Fane Island (265.8)*, à l'extrémité est de l'île, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

383 L'extrémité NE de North Pender Island, orientée à 310° et ouverte au sud de Fane Island, et l'extrémité SE de Lizard Island, orientée à 351° et ouverte à l'ouest d'Elliot Bluff, mènent respectivement au sud et à l'ouest des dangers gisant à moins de 0,3 mille de Croker Point.

384 **Breezy Bay** est située entre Croker Point et **Elliot Bluff**. **Saturna Beach**, dans la partie sud de Breezy Bay, a des quais privés.

385 **Razor Point**, à 1,5 mille à l'WSW de Croker Point, présente un récif découvrant et une flèche peu profonde qui s'étendent sur 0,2 mille à l'est; son extrémité est marquée par la **bouée de tribord** *U56*.

387 **Perry Rock**, à 0,8 mille au NNW de Razor Point, est couvert de 2,2 m d'eau. **Bald Cone**, à 1,4 mille au NW de Razor Point, est un rocher à flancs nus qui s'élève abruptement à partir du rivage.

388 **Hope Bay** *(48°48'N, 123°16'W)*, dont l'entrée est située entre **Auchterlonie Point** et **Fane Island**, dispose d'un **quai public** exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-813-3321). Hope Bay est reliée par une route à d'autres villages de North Pender Island et de South Pender Island.

389 Les différences de marées pour Hope Bay (7360), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mention-

HOPE BAY (2007)

nées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

390 Le **mouillage** est possible dans Hope Bay, à environ 0,2 mille au sud de Fane Island, sur un fond de vase et dans 13 à 16 m d'eau.

Navy Channel

Carte 3442

391 **Navy Channel** *(48°49'N, 123°18'W)* mène vers l'WNW entre **Mayne Island** et North Pender Island, et relie Plumper Sound à l'extrémité nord de Swanson Channel, ainsi que l'extrémité sud de Trincomali Channel.

392 Des **câbles sous-marins** traversent Navy Channel à plusieurs endroits.

393 **Conconi Reef**, à environ 0,1 mille au large de Mayne Island, émerge de 2,4 m dans sa partie la plus haute.

394 Le *feu de Conconi Reef (266)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

Lyall Harbour

Carte 3477

395 **Lyall Harbour** *(48°48'N, 123°12'W)*, du côté ouest de Saturna Island, s'ouvre entre **Payne Point** et **King Islets**. **Saturna Point**, située à 0,5 mille à l'ENE de Payne Point, est reconnaissable au débarcadère bien visible du traversier.

396 **Crispin Rock**, situé à 0,2 mille au NE de Saturna Point, est recouvert de moins de 2 m d'eau. Un rocher recouvert de 3,9 m d'eau gît dans les approches de Boot Cove, à environ 0,15 mille à l'ouest de Saturna Point; il est signalé par la **bouée de tribord** *U58*.

397 La *bouée lumineuse UJ (265.5) de Crispin Rock*, au nord du rocher, est une **bouée de bifurcation tribord**.

398 Une **zone de câbles sous-marins** traverse Lyall Harbour à partir des environs de King Islets jusqu'à l'est du quai public.

399 Une **conduite sous-marine** posée le long du quai du traversier s'avance au large sur 91 m.

400 Dans Lyall Harbour, le **mouillage** est à l'abri de tous les vents, sauf ceux de l'ouest, et peut être obtenu à l'écart de la zone de câbles sous-marins, à des profondeurs de 13 m dans l'entrée et de 5 m à environ 0,1 mille de la vasière au fond du havre.

401 La **communauté de Saturna**, située près à l'est de Saturna Point, abrite un magasin général et un bureau de poste.

402 Le *Lyall Harbour Government Wharf* (250-889-6318), sur Saturna Point, mesure 34 m de long sur sa face externe et offre une profondeur de 7,8 m. Les quais attachés au côté est de l'**appontement** ont une longueur combinée de 60 m et offrent une profondeur de 5,5 m. Du carburant est disponible.

403 Le **quai du traversier** se trouve à courte distance à l'ouest de l'appontement (public) du gouvernement.

404 **Boot Cove**, qui s'ouvre entre Saturna Point et **Trevor Islet**, offre du **mouillage** pour les embarcations, sur fond de vase. En entrant dans l'anse, privilégier le côté tribord pour éviter un rocher recouvert de 0,6 m d'eau. En raison de la présence de collines des deux côtés de l'anse, les vents du nord ou du sud s'engouffrent et atteignent une

SATURNA POINT (2007)

bonne vitesse. Des **bouées d'amarrage** privées sont mouillées dans l'anse.

405 Un **câble sous-marin** traverse l'entrée de Boot Cove.

Winter Cove, Georgeson Passage et leurs approches

406 **Samuel Island** et **Curlew Island** sont situées entre le côté NW de Saturna Island et le côté est de Mayne Island.

407 Les différences de marées pour la rive sud de Samuel Island (7370), dont la station de référence est Fulford Harbour, et les différences de marées pour la rive nord de Samuel Island (7515), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

408 Une **zone de câbles sous-marins** traverse les approches sud de Winter Cove et de Georgeson Passage, du nord de King Islets jusque près au nord de **St. John Point**.

409 **Minx Reef** est un récif découvrant qui s'étend sur 0,3 mille au NW de **Mikuni Point**, l'entrée sud de Winter Cove. En 2007, le *Robertson II*, un voilier-école de 40 m, a été abandonné après avoir échoué à l'extrémité NW de Minx Reef.

410 **Irish Bay**, du côté sud de Samuel Island, offre un bon **mouillage** pour les petites embarcations. Les quais de la baie sont privés.

411 **Winter Cove**, entre le côté NW de Saturna Island et le côté SE de Samuel Island, est peu profonde et abrite plusieurs récifs découvrants ainsi que des roches submergées. Une **épave** couverte de 2 m d'eau gît à l'est de **Church Cove**, à environ 0,1 mille de la rive. L'anse offre un abri aux embarcations et une route entre Plumper Sound et le Strait of Georgia. Des **bouées d'amarrage** et des quais privés sont mouillés dans l'anse. La partie de Winter Cove qui fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf* se trouve du côté est de l'anse. Une partie des eaux de Winter Cove constitue une aire marine protégée gérée par *Parcs Canada*.

412 **Boat Passage**, entre **Ralph Grey Point** et **Winter Point**, débouche dans le Strait of Georgia. Le passage offre une profondeur minimale de 2,1 m; deux rochers découvrants gisent à proximité de Ralph Gray Point. Il convient aux embarcations à l'étale de courant ou alors peu avant ou après. Une bonne connaissance des lieux est recommandée.

413 La station de courant secondaire de Boat Passage (3012), dont la station de référence est Active Pass, est mentionnée dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants*

BOAT PASSAGE (2007)

GEORGESON PASSAGE, VUE NW (2007)

du Canada. Le courant de flot se dirige vers l'est, et le jusant, vers l'est, par Boat Passage.

414 **Georgeson Passage**, dont l'entrée se situe dans Plumper Sound entre l'extrémité SE de **Lizard Island** et le côté SW de Samuel Island, mène vers le NW puis le nord entre Curlew Island et Samuel Island jusqu'au Strait of Georgia. La profondeur minimale dans le mi-chenal est de 10,4 m, mais des dangers, comme des hauts-fonds et des rochers, gisent dans l'entrée nord.

415 La station de courant secondaire de Georgeson Passage (3010), dont la station de référence est Active Pass, est mentionnée dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*. Le courant de flot se dirige vers le NW, et le jusant, vers le SE, par Georgeson Passage.

416 **Robson Channel**, entre l'extrémité sud de Curlew Island et Mayne Island, débouche dans la partie sud de Horton Bay. Un rocher recouvert de 0,9 m d'eau gît dans l'entrée est de Robson Channel et une bordure rocheuse découvrante s'étend vers le sud à partir de l'extrémité sud de Curlew Island.

417 **Horton Bay** offre un bon **mouillage** pour les petites embarcations; on doit y accéder au moment de l'étale ou alors peu avant ou après. Si l'on entre dans Horton Bay par le nord, **Paddon Point** peut être contournée raisonnablement près de la rive, mais on doit prévoir un bon dégagement par rapport à **Aitken Point** pour éviter les pieux à proximité. Une **épave** recouverte de 4,5 m d'eau gît au SW des pieux. Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau se trouve à 0,1 mille du fond de la baie. Un **câble sous-marin** traverse l'entrée nord de Horton Bay.

418 Le **quai public** situé du côté sud de Horton Bay fait 24 m de long et offre des profondeurs variant entre 1,8 et 3,7 m.

419 **Bennett Bay**, au sud de Campbell Point, offre un bon **mouillage** pour les petites embarcations, mais la baie est exposée aux vents du SE. Des quais privés sont mouillés dans la baie.

HORTON BAY (2007)

De Tumbo Channel à Active Pass

Cartes 3441, 3462

420 **Tumbo Channel** est profond, mais présente des dangers dans ses deux entrées.

421 **Tumbo Island** *(48°48'N, 123°04'W)* est boisée. Des falaises abruptes d'une hauteur de 6 à 15 m s'étendent le long de son côté sud. Cette zone fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*; le camping y est interdit. Les eaux entourant Tumbo Island, Cabbage Island et Pine Islet constituent une aire marine protégée gérée par *Parcs Canada*.

422 Les différences de marée pour Tumbo Channel (7510), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

423 **Cabbage Island** et **Pine Islet**, qui font tous deux partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*, sont situées sur un récif découvrant qui s'étend vers l'WNW depuis l'extrémité NW de Tumbo Island. Un fond malsain avec plusieurs têtes rocheuses s'étend sur 1 mille à partir de ce récif. **Reef Harbour**, entre Cabbage Island et l'extrémité ouest de Tumbo Island, peut servir de **mouillage** pour les petites embarcations. Une bonne connaissance des lieux est recommandée. Des **bouées d'amarrage** y sont mouillées et il est permis de camper sur Cabbage Island.

Cartes 3477, 3442

424 **Russell Reef** *(48°49'N, 123°11'W)*, à l'est de Winter Point, se situe à environ 0,1 mille au nord de Saturna Island et fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*. **Mount David**, près de l'extrémité nord de Saturna Island, a un sommet arrondi bien visible quand on arrive par le nord.

425 Les différences de marées pour **la rive nord de Samuel Island**(7515), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

426 **Belle Chain Islets** et **Anniversary Island**, qui sont situés à l'est de Samuel Island et parallèlement à cette dernière, se composent d'un certain nombre d'îlots, de récifs découvrants et de rochers submergés; cette zone fait partie

REEF HARBOUR ET TUMBO CHANNEL, VUE ESE (2007)

de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*. Anniversary Island, à l'extrémité sud de la chaîne, est bordée de quelques arbres, mais il est interdit d'y camper. Les eaux avoisinantes et la partie au nord de Campbell Point, sur Mayne Island, constituent une aire marine protégée gérée par *Parcs Canada*.

427 **Georgeson Island** *(48°51'N, 123°14'W)* abrite une chaîne d'îlots, de récifs découvrants et de hauts-fonds qui s'étend sur 2 milles au SE; cette chaîne obstrue les approches est de Georgeson Passage. Le passage entre Georgeson Island et **Campbell Point**, vers le NW, est étroit et offre une profondeur de 0,3 m. Il faut privilégier le côté de Georgeson Island pour éviter le récif découvrant de Campbell Point. Georgeson Island et Campbell Point font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*. Les eaux adjacentes forment une aire marine protégée gérée par *Parcs Canada*.

428 **Campbell Bay**, qui s'ouvre entre Campbell Point et **Edith Point**, offre du **mouillage** temporaire sur fond de vase; la baie est exposée au SE.

Carte 3442

429 **David Cove** *(48°52'N, 123°17'W)* présente des bordures découvrantes et abrite une rampe de mise à l'eau; des **câbles sous-marins** la traversent.

430 L'extrémité nord de **Mayne Island** fait face à Georgina Shoals; ces hauts-fonds, ainsi que Gossip Shoals, Gossip Island et Lion Islets, gisent dans les approches nord d'Active Pass.

Active Pass

Cartes 3442, 3473

431 **Active Pass** *(48°52'N, 123°19'W)*, entre Mayne Island et Galiano Island, est un chenal profond et sinueux qui mène au Strait of Georgia par Swanson Channel et Trincomali Channel. Le mi-chenal a une largeur d'environ 0,2 mille dans sa partie la plus étroite. Fairway Bank gît au milieu de l'entrée nord d'Active Pass. Une bonne connaissance des lieux est recommandée.

432 Active Pass est fréquemment utilisé par les grands traversiers rapides faisant la navette entre Victoria et Vancouver. Un navire s'y déplaçant peut rencontrer jusqu'à trois traversiers. Il est également fréquent d'y voir tous les types de navires côtiers, y compris des remorqueurs tirant des chalands, des pétroliers et des caboteurs. Surtout pendant les mois d'été, on croise de nombreuses embarcations de pêche et de plaisance.

433 **Avertissement. — Il faut toujours prendre grand soin d'éviter les dangers à l'entrée ouest, ainsi que Fairway Bank et les hauts-fonds, de chaque côté de l'entrée nord du passage. Active Pass n'est pas recommandé pour la navigation à la voile.**

434 Avant d'entrer dans Active Pass et après avoir quitté le passage, signalez votre présence au *centre de trafic de Victoria* sur la fréquence 156,55 MHz, canal 11. Un résumé des **points d'appel** se trouve dans le tableau 6.3.

ACTIVE PASS À PARTIR DU STRAIT OF GEORGIA (2007)

Tableau 6.3 — Points d'appel — Active Pass

Numéro	Nom	Description
9	Portlock Point	Ligne orientée 090°–270° (vrai) passant par le point 48°49'41"N, 123°21'02"W
10	Peile Point	Ligne orientée 045° –225° (vrai) passant par le point 48°51'00"N, 123°24'14"W
11	Active Pass	Arc de 3 milles marins centré sur le point 48°52'24,5"N, 123°17'24,5"W.

435 Le **point d'appel 9, Portlock Point** est une ligne passant par le *feu de Portlock Point (267)*.

436 Le **point d'appel 10, Peile Point** est une ligne passant par le *feu (268) de Peile Point*.

437 Le **point d'appel 11, Active Pass**, à l'extrémité est d'Active Pass, se trouve à 3 milles au NE du *feu d'Active Pass (275)*.

438 Une brève description de la *zone de trafic de Vancouver* est fournie dans *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. La description détaillée est fournie dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*.

439 La visibilité est obstruée par deux coudes dans le chenal. Les signaux sonores prescrits par la *règle 34e)* du *Règlement sur les abordages* sont utilisés.

440 Sur le plan du balisage, la navigation en amont dans Active Pass mène de Trincomali Channel au Strait of Georgia.

441 Les différences de marée dans Active Pass, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées pour Georgina Point (7525) et Miners Bay (7528) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

442 Les prédictions concernant les heures et la vitesse maximale des courants ainsi que les heures d'étale sont données pour Active Pass (3000) dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada*. La vitesse maximale est de 8 nœuds.

443 Le courant de marée nord (flot) est fort dans Miners Bay, le long de sa rive nord; il en va de même pour le courant de marée sud (jusant), qui s'écoule dans la baie le long de sa rive sud. Les fortes crues du fleuve Fraser accélèrent le courant de marée en direction sud.

444 Du sud, le flot prend rapidement de la vitesse au large d'Helen Point. Le cours d'eau principal, qui tourne vers l'est dans le prolongement du chenal, coule à proximité de Matthews Point. À partir de 0,2 mille au sud de Mary Anne Point, il prend la direction ENE jusqu'à Laura Point, d'où il est dévié vers le NE et suit de près la rive est. Cette direction est maintenue jusqu'à Fairway Bank, où l'influence du flot dans le Strait of Georgia se fait sentir et où le cours d'Active Pass vire au NW dans les environs de Gossip Shoals.

445 Une partie du flot tourne au sud à partir de Laura Point, créant un grand remous en sens horaire dans Miners

Bay. Au large du quai de Mayne Island, le courant atteint 2,5 nœuds. Il rejoint le cours d'eau principal au large de Mary Anne Point, ce qui cause de fortes turbulences par marées fortes. Un tourbillon plus faible se produit sur le flot au nord du cours d'eau principal et au NE de Mary Anne Point. Il tourne en sens antihoraire et retourne dans le cours d'eau principal à proximité de Mary Anne Point.

446 Au large de Georgina Point, un faible courant provenant de l'est se manifeste lors du courant de flot.

447 À mi-chemin entre Georgina Point et Fairway Bank, il peut se diriger vers l'ouest ou même au SW à une vitesse de 1 à 1,5 nœud.

448 Pendant les fortes marées, des rides violentes, dangereuses pour les embarcations, se produisent sur une zone s'étendant du mi-chenal, au sud de Mary Anne Point, jusqu'à Laura Point. De fortes rides se produisent également près de Fairway Bank, lesquelles deviennent encore plus violentes lorsque les vents soufflent du quadrant nord.

449 À partir du Strait of Georgia, le jusant semble se diriger vers le SSE en travers de l'entrée d'Active Pass. Près de Fairway Bank, il est souvent faible et sa direction est variable, mais par grandes marées, il s'écoule vers le sud à une vitesse de 1 à 2 nœuds. Après avoir dépassé Laura Point, le courant de jusant vire à l'ouest; en face de Matthews Point, il est à son plus fort un peu au sud du mi-chenal. Il passe au-dessus de la zone de hauts-fonds au nord d'Helen Point, puis se dirige en travers de l'entrée sud de Collinson Point, d'où il se disperse dans Trincomali Channel.

450 Au jusant, un tourbillon en sens antihoraire apparaît dans Miners Bay; il peut atteindre 2 nœuds au large du quai de Mayne Island par fortes marées. Un tourbillon apparaît également à l'ouest d'Helen Point. Le principal courant de jusant, qui se dirige avec vigueur vers Collinson Point, semble être à l'origine de ce courant remontant du sud qui traverse l'entrée en sens antihoraire. Par fortes marées, à mi-chemin entre Helen Point et Collinson Point, le courant peut se diriger plein ouest à une vitesse de 1 à 1,5 nœud. Aucune ride ne se produit à marée descendante dans Active Pass.

451 **Avertissement. — Dans Active Pass, du côté du Strait of Georgia, de fortes rides de marée se produisent dans les environs de Gossip Island, de Lion Islets et de Salamanca Point, notamment lors du courant de flot et quand souffle un fort vent du NW.**

452 Des **câbles sous-marins** (électricité et téléphone) traversent Active Pass dans la zone située entre Matthews Point et Mary Anne Point, ainsi qu'à Scoones Point et Rip Point.

Approches ouest d'Active Pass

Carte 3473

453 **Enterprise Reef** *(48°51'N, 123°21'W)* se compose de deux têtes rocheuses situées à environ 0,2 mille l'une de l'autre.

454 Les *feux d'Enterprise Reef (271)*, sur le rocher ouest, sont situés sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure. Le feu du haut est visible de partout. Le feu du bas est un feu à secteurs.

455 La **bouée de bâbord** *U51* marque l'extrémité est du récif.

456 **Village Bay**, à 1 mille au SE d'Helen Point, offre un **mouillage** à environ 15 m au nord du câble sous-marin. Un débarcadère pour le traversier se trouve sur la rive nord de la baie. Des feux privés et des réflecteurs radar se trouvent sur le quai du traversier.

457 Les différences de marées pour Village Bay (7414), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

D'Helen Point à Georgina Point

458 **Collinson Point** *(48°52'N, 123°21'W)* est une pointe rocheuse accore et accidentée qui s'élève abruptement jusqu'à son sommet à environ 0,5 mille au NW. **Helen Point**, à environ 0,4 mille au SE, désigne l'extrémité d'un talus densément boisé qui s'élève en pente douce jusqu'au sommet de Mount Parke.

459 Le *feu d'Helen Point (271)*, sur la pointe, est placé sur une tour cylindrique avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

460 **Georgeson Bay**, du côté nord du passage, est située entre Collinson Point et **Matthews Point**. Au large de la rive ouest se trouve une bordure découvrante sur laquelle est installé un *feu de Galiano*. Plus au nord, il y a plusieurs hauts-fonds et rochers recouverts de moins de 2 m d'eau. **Salalikum Rock**, qui émerge de 0,6 m, gît à courte distance au SE de Matthews Point.

461 Le *feu de Galiano (273)*, sur la bordure mentionnée ci-dessus, se situe sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

462 **Mary-Anne Point**, à 0,6 mille à l'est de Matthews Point, est accore sur son côté sud.

463 Le *feu de Mary Anne Point (274)*, sur la pointe, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

464 **Bellhouse Bay**, entre **Scoones Point** et **Burrill Point**, abrite des récifs découvrants.

465 **Miners Bay**, à 0,5 mille au SE de Mary Anne Point, offre du **mouillage** en cas de besoin. Les navigateurs doivent s'approcher du rivage pour obtenir une profondeur de 20 m, et même là, ils seront à peine sortis du tourbillon causé par les **courants de marée**. **La prudence est de mise en raison des forts tourbillons qui se forment dans la baie.** De nombreuses **bouées d'amarrage** privées gisent à courte distance au large. Le mouillage est interdit dans la **zone de câbles sous-marins**.

466 Miners Bay est une zone d'amerrissage pour hydravions connue sous le nom de Mayne Island.

467 **Mayne**, un village situé à l'angle SE de Miners Bay, possède un bureau de poste, une échouerie et un héliport, et il est possible d'y obtenir, du carburant et du matériel nautique. La communication avec les collectivités avoisinantes est assurée par *BC Ferries*, à la gare de Village Bay.

468 L'**appontement public** de Miners Bay, exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-539-5808), offre un espace d'amarrage de 22 m et une profondeur de 4 m. Des quais y sont rattachés. Le quai du côté sud est réservé aux embarcations. Le quai du côté nord est réservé aux hydravions. Les espaces marqués en jaune ne sont pas disponibles pour l'amarrage général. Une houle causée par le trafic de gros navires et de traversiers se fait sentir le long du quai.

469 **Sturdies Bay** est peu profonde et un fond malsain s'avance jusqu'à environ 0,1 mille depuis sa tête. Un **quai public**, exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-539-5053), et le débarcadère du traversier offrent une profondeur de 4,9 m. Le ponton public, d'une longueur de 24 m, est rattaché au côté ouest du quai. La zone jaune sur le quai public est réservée au chargement et ne doit pas être utilisée par les navires de passage. Une houle causée par le trafic de gros navires et de traversiers se fait sentir le long du quai. La communauté dispose de magasins et de centres de villégiature.

470 Des feux privés et des réflecteurs radar sont placés à l'extrémité du débarcadère du traversier de Sturdies Bay.

471 **Fairway Bank** *(48°53'N, 123°18'W)*, un banc couvert d'au moins 9,1 m d'eau, se trouve presque à mi-chemin entre **Rip Point**, au nord de Sturdies Bay, et **Georgina Point**, 0,9 mille à l'ESE. Il n'y a pas de varech sur le banc; on y rencontre des **rides de marée**, sauf à l'étale.

472 Le *feu d'Active Pass (275)*, sur Georgina Point, est placé sur une tour blanche. Il est équipé d'un **radiophare**; un héliport se trouve sur la pointe.

473 Les **Georgina Shoals** sont situés à environ 0,3 mille au NE du feu d'Active Pass. Les vagues se brisent parfois sur les hauts-fonds où les profondeurs sont inférieures à 2 m.

474 **Gossip Island**, à environ 1,3 mille au NW de Georgina Point, présente des bordures rocheuses découvrantes qui s'étendent au SE dans les approches nord d'Active Pass. **Gossip Shoals**, à l'extrémité SE de Gossip Island, se composent de récifs découvrants et de plusieurs rochers recouverts de moins de 2 m d'eau.

475 La *bouée lumineuse à cloche U47 de Gossip Shoals (276)*, qui est située à l'est du haut-fond et à l'extrémité SE de

QUAI PUBLIC DE MINERS BAY (2007)

STURDIES BAY (2005)

Gossip Island, est une **bouée de bâbord**. **Elle dérive souvent de sa position sur la carte** en raison de son exposition et de la force des courants de marée.

Captain Passage

Cartes 3478, 3442

476 On entre dans **Captain Passage** (48°49′N, 123°24′W) par Swanson Channel, entre Beaver Point et Point Liddell. Le passage mène vers le NW, entre Prevost Island et Saltspring Island, jusqu'à Ganges Harbour et Trincomali Channel.

477 Les **courants de marée** dans Captain Passage atteignent de 2 à 3 nœuds au flot et de 3 à 4 nœuds au jusant. Le flot se dirige principalement vers Trincomali Channel, et le jusant, directement sur la rive sud; on rencontre des **rides de marée** dans les environs de Nose Point. Les courants de marée sont généralement faibles dans Ganges Harbour.

478 Les navires de *BC Ferries* qui opèrent depuis Tsawwassen, sur le continent, traversent Captain Passage à intervalles réguliers et font escale dans Long Harbour, qui est situé à l'extrémité NW du passage. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers.

Carte 3478

479 On reconnaît **Yeo Point** *(48°48'N, 123°24'W)* aux plages de sable blanc qui bordent chaque côté de la pointe. Des falaises boisées, d'une hauteur d'environ 60 m, s'étendent sur 1,3 mille à l'ouest à partir de Yeo Point.

480 Les installations d'une **ferme marine** sont situées dans **Cusheon Cove**, à 0,4 mille à l'ouest de Yeo Point.

481 Les **Channel Islands**, à 0,3 mille au NE de Yeo Point, sont composées de trois îles. La plus grande île atteint une hauteur de 24 m; les deux autres, d'une hauteur de 4 et 11 m, sont herbeuses. Ils font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*. **Deep Ridge** est un récif peu profond qui s'avance sur 0,4 mille au SE de Channel Islands. Les **Acland Islands**, à 0,6 mille au nord de Channel Islands, se composent de deux îles gisant à courte distance de la côte SW de Prevost Island.

482 Le *feu de Channel Islands (258)*, à l'extrémité nord de Channel Islands, est placé sur une tour blanche.

483 La *bouée lumineuse UN de Deep Ridge (257.9)*, au SE de Channel Islands, est une **bouée de bifurcation bâbord**.

484 La *bouée lumineuse U60 d'Acland Islands (258.2),* au SW des îles, est une **bouée de tribord**.

485 **Batt Rock**, à 1,8 mille au NW de Channel Islands, est recouvert de moins de 2 m d'eau et signalé par la **bouée de bifurcation bâbord** *UC*.

ANNETTE INLET ET GLENTHORNE PASSAGE (2007)

486 Les **Horda Shoals**, qui sont situés à 0,8 mille au NNE de Batt Rock, sont recouverts de moins de 2 m d'eau sur leur partie nord.

487 *La bouée lumineuse UD de Horda Shoals (258.5)*, à courte distance au SE des hauts-fonds, est une **bouée de bifurcation bâbord**.

488 La *bouée lumineuse U62 de Captain Passage (258.4)*, au SSW d'Annette Point, est une **bouée de tribord**.

489 **Secret Island** est séparée de **Glenthorne Point** sur Prevost Island par un passage très étroit. Plusieurs **bouées d'amarrage** et quais privés sont mouillés le long des rives de **Glenthorne Passage**. **Annette Inlet** et **Selby Cove**, du côté ouest de Prevost Island, sont étroits et peu profonds, mais offrent un **mouillage** protégé pour les petites embarcations. Annette Inlet présente un rocher découvrant dans ses approches et est peu profond sur les côtés nord et sud de son entrée. Une **balise de jour** privée se trouve à l'entrée sud d'Annette Inlet. **James Bay**, au nord de Selby Cove, est abritée au sud, mais ouverte au NW.

490 Une grande partie des terres en amont de James Bay et de Selby Cove font partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*.

491 On pénètre dans **Welbury Bay** *(48°51'N, 123°27'W)* entre **Welbury Bay** et **Scott Point**. Un haut-fond s'étendant sur 0,6 mille au SE de Welbury Point est marqué à son extrémité extérieure par la **bouée de bâbord** *U49*.

492 **Long Harbour**, dont l'entrée se situe entre Scott Point et **Nose Point**, s'avance sur 2 milles au NW et se termine

LONG HARBOUR (2007)

dans une vasière. Un groupe d'îlots relié à la rive nord par une crête découvrante gît à 0,4 mille au NW de Nose Point. Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gît à courte distance à l'WNW des îlots susmentionnés; il est marqué par la **bouée de tribord***U50*. **Clamshell Islet**, au milieu de Long Harbour, présente un fond malsain qui s'avance vers le nord signalé par la **bouée de bâbord** *U55*.

493 Le *feu de Nose Point (259)*, sur la pointe, est placé sur une tour cylindrique blanche.

494 Le *feu de Long Harbour (260)*, qui repose sur un rocher près du sud de Clamshell Islet, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

495 Les installations privées du *Royal Vancouver Yacht Club*, qui sont protégées par un **brise-lames** en pierres, se trouvent à 0,6 mille au NW de Scott Point. De nombreux appontements et quais privés se trouvent dans le cours supérieur de Long Harbour.

496 Les navires de *BC Ferries* font escale à Long Harbour à intervalles fréquents; le débarcadère du traversier est situé à 0,2 mille à l'ouest du *feu de Long Harbour*.

497 Un **câble sous-marin** traverse Long Harbour à 0,6 mille au NW du *feu de Long Harbour*.

498 Du **mouillage** peut être obtenu dans Long Harbour, au nord de la route du traversier et à mi-chemin entre le groupe d'îlots, près de l'entrée, et Clamshell Islet, au milieu du havre, dans 17 à 18 m d'eau et sur fond de vase. Les embarcations peuvent mouiller près de la tête du havre, à l'écart du câble sous-marin. Le bassin situé à l'extrémité NW du havre présente en son centre un fond malsain. L'épave d'un petit bateau à moteur à coque de ciment gît sur le côté sud du bassin et est marquée par une **bouée** et un poteau.

Ganges Harbour et ses approches

499 On entre dans **Ganges Harbour** *(48°51'N, 123°29'W)* à partir de Captain Passage, entre Welbury Point *(48°50,7'N, 123°26,6'W)* et la côte de Saltspring Island, à 1,25 mille au sud.

500 Captain Passage est libre de dangers dans le mi-chenal, sauf à la hauteur de **Ganges Shoal**, qui est recouvert de 4 m d'eau.

501 Le village de **Ganges** est situé près de la tête du havre, à 2,5 milles de l'entrée. Il s'agit du centre touristique et commercial de Saltspring Island. La communauté possède un bureau de poste (V0S 1E0), un hôpital avec héliport, des cabinets de dentiste, des pharmacies, des banques et des magasins.

502 Une **conduite sous-marine** (égout) parcourt Ganges Harbour et se déverse à 0,5 NM au sud de Welbury Point.

503 Ganges Harbour est une zone d'amerrissage pour hydravions.

GANGES HARBOUR (2007)

504 Une **limite de vitesse** de 10 km/h (5 nœuds) est prescrite par le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* pour Ganges Harbour.

505 Les différences de marée pour Ganges Harbour (7407), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

506 Les **Chain Islands** gisent du côté NE de Ganges Harbour; les îles nommées sont **Second Sister Island**, **Third Sister Island**, **First Sister Island**, **Deadman Islands**, **Goat Island** et **Powder Islet**. **Money Maker Reef** s'avance sur 0,3 mille au NW de Third Sister Island.

506.1 La *bouée U61 de Money Maker Reef*, au NW du récif, est une **bouée de bâbord**. Elle marque l'entrée est de Ganges Harbour.

507 Une **épave** couverte de 3,9 m d'eau est située près du sud de Goat Island.

508 Le *feu de Ganges Harbour (261)*, à l'extrémité sud de Second Sister Island, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

508.1 Une **bouée** SADO privée est mouillée à 0,8 mille au SE de Second Sister Island.

509 Une **bouée lumineuse** privée, au centre de Ganges Harbour, est munie d'un panneau de limitation de vitesse et d'un réflecteur radar.

510 La **balise de jour** extérieure de Ganges Harbour, qui se trouve sur un récif découvrant à 0,1 mille au NE de Deadman Islands, porte une **marque de jour de bifurcation/jonction**. Il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

511 La **balise de jour** intérieure de Ganges Harbour, qui se trouve sur un récif découvrant au NW de Goat Island, porte une **marque de jour de tribord**.

512 Des quais privés sont mouillés dans **Walter Bay**, sur la rive SE de Ganges Harbour. Les quais du *Saltspring Island Sailing Club*, protégés par un **brise-lames** flottant, se trouvent près du NW de Walter Bay. Des feux privés sont placés sur le brise-lames.

513 **Grace Islet**, qui est situé à 0,4 mille à l'ouest de Goat Island, est relié à une étroite presqu'île par une barre de sable découvrante du côté ouest de Ganges Harbour.

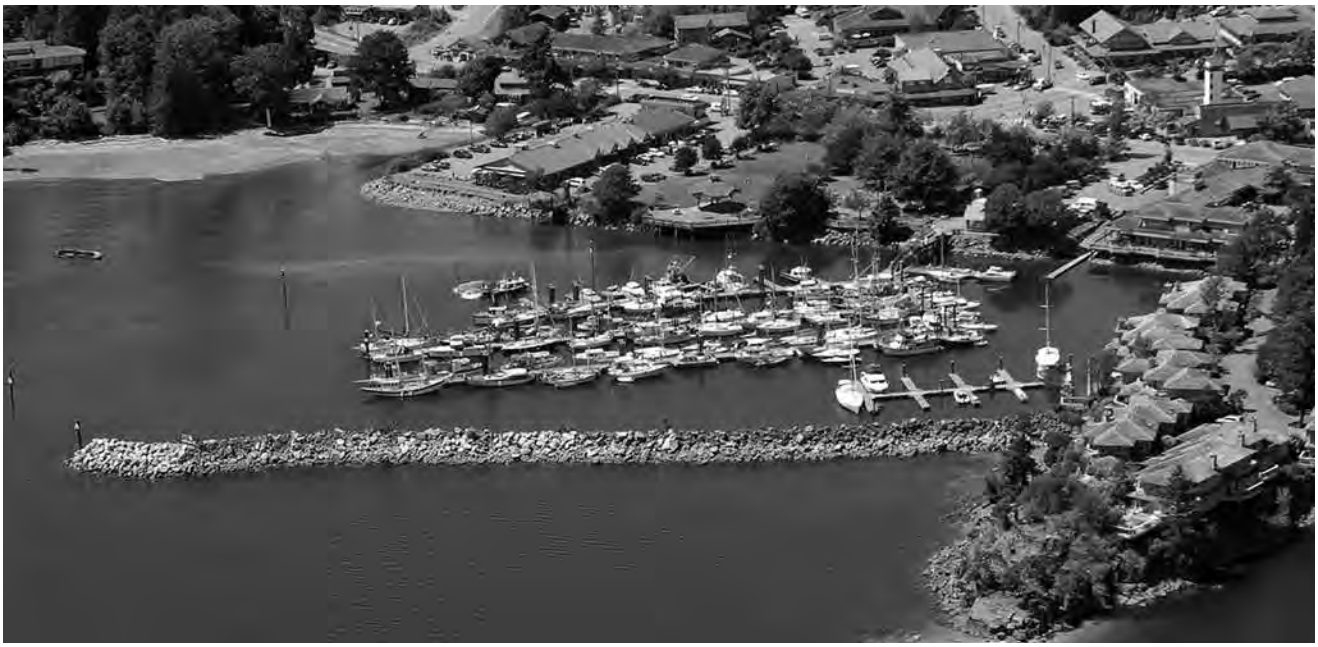
514 Le *feu de Grace Islet (262)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été construite sur un rocher peu profond à l'est de l'îlot.

515 Des **balises** marquent l'entrée du bassin pour embarcations à l'ouest de Grace Islet. Deux **balises de jour** portent des **marques de jour de tribord**, et quatre portent des **marques de jour de bâbord**.

516 **Avertissement. — Money Makers Rock est situé au fond de Ganges Harbour et recouvert de moins de 2 m d'eau. Les quais de *Ganges Marina* se trouvent à proximité au sud; il faut s'assurer de contourner le rocher à bonne distance à l'approche du port de plaisance.**

517 Le *Ganges Centennial Wharf*, qui est exploité par la *Saltspring Harbour Authority* (250-537-5711),

QUAI CENTENAIRE DE GANGES (2007)



est un port pour embarcations offrant des services complets. L'**appontement** est protégé par un **brise-lames** sur son côté est. Des quais offrent 300 m d'espace d'amarrage. Des quais privés sont situés à proximité à l'est des quais publics.

518 Le *Kanaka Wharf*, exploité par la *Saltspring Harbour Authority* (250-537-5711), est le principal **appontement public** dans Ganges Harbour. Des postes d'amarrage, de l'électricité, de l'eau et des installations d'élimination des déchets y sont disponibles. Gulf Islands Water Taxi (250-537-2510) opère à partir de cet endroit.

519 Le *Ganges Coast Guard Wharf*, exploité par la *Saltspring Harbour Autohrity* (250-537-5711), est un port pour embarcations offrant des services complets, et notamment un système de vidange. Une unité de sauvetage de la *Garde côtière canadienne* y est basée à l'année. L'**appontement** offre une longueur d'amarrage de 41 m et des profondeurs variant entre 2,8 et 4,7 m; il est reconnaissable à son hangar blanc avec des bordures rouges. Des hydravions commerciaux utilisent cet appontement.

520 Un **brise-lames** flottant, au NW de l'appontement public, protège un port de plaisance. Une **épave** recouverte de 4,1 m d'eau gît près du brise-lames.

521 Des **ports de plaisance** se trouvent près de la tête de Ganges Harbour. *Ganges Marina* (250-537-5242) est un port de plaisance offrant des services complets et des postes d'amarrage pour les visiteurs. *Salt Spring Marina* (250-537-5810), situé à la tête du havre, est un port de plaisance offrant des services complets et un système de vidange à proximité. L'**appontement**, construit en 2020, est protégé sur ses côtés sud et est par un **brise-lames**. Des quais offrent 365 m d'espace d'amarrage.

Trincomali Channel

Cartes 3478, 3473, 3442, 3443

522 **Trincomali Channel** *(48°55'N, 123°31'W)* conduit au NW de Navy Channel, Swanson Channel et Active Pass jusqu'à Pylades Channel et Stuart Channel. Le chenal est profond et ne présente aucune difficulté de navigation. Sa partie la plus étroite a une largeur de 0,8 mille.

523 Captain Passage conduit à l'ouest et au sud de Prevost Island. Houstoun Passage contourne l'extrémité nord de Saltspring Island jusqu'à Stuart Channel. Porlier Pass, du côté NE de Trincomali Channel, conduit jusqu'au Strait of Georgia. À l'extrémité NW de Trincomali Channel, Stuart Channel s'ouvre entre Thetis Island et Pylades Island.

524 Le côté NE de Trincomali Channel est formé par Galiano Island et Valdes Island; Prevost Island, Saltspring Island et Thetis Island forment son côté SW.

525 Trois **points d'appel** de la *zone de trafic de Vancouver*, administrés par le *centre de trafic de Victoria*, se trouvent dans Trincomali Channel. La fréquence assignée est le 156,55 MHz, canal 11. Voir le tableau 6.4 pour un résumé des points d'appel.

Tableau 6.4 — Points d'appel — Trincomali Channel

Numéro	Nom	Description
13	Porlier Pass (ouest)	Un arc centré sur le point 49°00'46,5"N, 123°35'29,5"W d'un rayon de 3 milles marins, sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 350°–130° (vrai)

526 Le **point d'appel 13, Porlier Pass (ouest)** est centré sur le *feu à secteurs de Virago Rock (289.3)*. Téléphoner avant d'entrer dans Porlier Pass ou après en être sorti.

527 Une brève description de la *zone de trafic de Vancouver* est fournie dans *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. La description détaillée est fournie dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*.

528 Des **mouillages** désignés sont situés entre Valdes Island et Thetis Island.

529 Les différences de marées dans Trincomali Channel, dont la station de référence est Fulford Harbour, sont indiquées pour Village Bay (7414), Montague Harbour (7420) et Porlier Pass (7437) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

530 Les **courants de marée** atteignent 1,5 nœud dans le SE et dans la partie plus large de Trincomali Channel, mais on peut s'attendre à une augmentation de la vitesse jusqu'à 3 nœuds au nord de Wallace Island.

531 La station de courant secondaire de Trincomali Channel (1275), dont la station de référence est Race Passage, est située à environ 1 mille au sud de Wise Island et figure dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

532 Une **zone de câbles sous-marins** s'étendant sur environ 2 milles entre l'extrémité sud de Parker Island et Wilmot Head, son extrémité NW, traverse Trincomali Channel jusqu'à la rive de Saltspring Island. Un **câble sous-marin** traverse Trincomali Channel depuis Retreat Cove jusqu'au sud de Panther Point, puis remonte au centre de Houstoun Passage.

533 La partie sud de Trincomali Channel est utilisée par de gros traversiers voyageant entre Swartz Bay, sur l'île de Vancouver, et Tsawwassen, sur le continent; ils partent d'Active Pass, à l'ouest d'Enterprise Reef, et vont jusqu'au Swanson Channel. Un traversier interinsulaire fait escale dans Village Bay et traverse Trincomali Channel pour entrer

dans Captain Passage. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers.

Carte 3442

534 **Hawkins Island**, *(48°50'N, 123°22'W)*, à 1 mille au NW de Portlock Point, est recouverte de quelques buissons. Elle fait partie de la *réserve de parc national des Îles-Gulf*. Les eaux situées au nord, à l'ouest et à l'est de l'île, à 200 m perpendiculairement à la limite naturelle des terres, constituent une aire marine protégée gérée par *Parcs Canada*. Une plage de coquillages blancs domine le côté NE de Prevost Island et le rivage situé près d'Hawkins Island. Les **Charles Rocks** désignent plusieurs roches découvrantes qui s'avancent sur 0,4 mille au NW d'Hawkins Island.

535 Les installations d'une **ferme marine** se trouvent sur le côté sud d'Hawkins Island.

536 **Peile Point**, l'extrémité nord de Prevost Island, se trouve à la jonction de Captain Passage et de Trincomali Channel. **Sutil Mountain**, qui est située à 1,5 mille au NE de Peile Point, se trouve sur Galiano Island et atteint une hauteur de 300 m; elle présente d'importantes falaises sur son côté sud.

537 Le *feu de Peile Point (268)* est placé sur une tour blanche.

538 **Ben Mohr Rock**, situé à 0,8 mille au NE de Peile Point, est recouvert de 4 m d'eau.

539 La *bouée lumineuse UK de Ben Mohr Rock (270)*, au NE du feu de Peile Point, est une **bouée de bifurcation tribord**.

Carte 3473

540 **Parker Island** *(48°53'N, 123°25'W)*, de l'autre côté de l'entrée de Montague Harbour, présente des falaises abruptes du côté SW. **Julia Island** se trouve à courte distance de son extrémité SE et **Wilmot Head** est l'extrémité NW de Parker Island. Le chenal entre Wilmot Head et **Sphinx Island** offre une profondeur de 5,2 m au mi-chenal. De grands panneaux indiquant la présence de câbles sont placés sur la rive aux extrémités NW et SW de Parker Island.

541 **Philimore Point**, à environ 0,2 mille au SE de Julia Island, désigne l'entrée sud de Montague Harbour.

542 Le *feu de Phillimore Point (269)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

543 **Montague Harbour**, du côté SW de Galiano Island, est abrité par Parker Island et offre un bon **mouillage** pour les embarcations. Son entrée sud, entre Phillimore Point et Julia Island, est facile d'accès. L'entrée nord, entre **Gray Peninsula** et la presqu'île du côté NE de Parker Island, est couverte de 5,2 m d'eau au centre du mi-chenal.

544 Un **traversier** fait escale à l'occasion à Montague Harbour. Il utilise généralement l'entrée sud et s'amarre du

ENTRÉE SUD DE MONTAGUE HARBOUR (2007)

côté NE du havre, à environ 0,4 mille au NE de **Winstanley Point**. Le débarcadère du traversier, équipé de réflecteurs radar et d'un feu privé, se trouve non loin au NW du quai public.

545 Des **câbles aériens** (électricité) traversent les entrées sud et nord de Montague Harbour; la hauteur libre aux deux entrées est de 38 m. Des sphères rouges sont fixées aux câbles pour augmenter la visibilité. La **tour** installée sur Gray Peninsula est un point de repère utile.

546 Une **zone de câbles sous-marins** traverse l'entrée sud de Montague Harbour depuis le sud de Winstanley Point jusqu'au côté SE de Parker Island.

547 Les différences de marée pour Montague Harbour (7420), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

PARC MARITIME PROVINCIAL DE MONTAGUE HARBOUR (2007)

QUAI PUBLIC DE MONTAGUE HARBOUR (2007)

MONTAGUE HARBOUR (2005)

548 **Payne Bay**, au nord de Phillimore Point, offre un **mouillage** temporaire sur un fond de vase et de sable.

549 De nombreuses **bouées d'amarrage publiques** se trouvent à l'extrémité nord de Montague Harbour, à l'est de Gray Peninsula. D'autres installations fournies par le *parc maritime provincial de Montague Harbour* comprennent des emplacements de camping, des toilettes et un quai pour petites embarcations.

550 Le **quai public** de Montague Harbour, du côté est de Montague Harbour à 0,4 mille au NE de Winstanley Point, offre 97,5 m d'espace d'amarrage. Le quai est exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-222-0124).

551 La *Montague Harbour Marina* (250-539-5733) est une **marina** offrant des services complets qui est située près du sud du quai public.

552 De nombreux quais privés bordent les rives sud et est du havre.

553 **Wise Island** *(48°54'N, 123°27'W)* et **Charles Island** se trouvent au NW de Parker Island. Les **Ballingall Islets**, au NW de Wise Island, sont des îlots bas et couverts d'arbustes rabougris. *Ballingall Islets Park* est une réserve naturelle.

554 **Atkins Reef** *(48°53'N, 123°28'W)*, à 1,4 mille au SW de Wise Island, émerge de 2,6 m.

555 La **balise de jour** d'Atkins Reef, sur la partie la plus haute du récif, porte une **marque de jour de bifurcation/jonction**. Il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

556 **Mount Parke** *(48°50'N, 123°18'W)*, sur Mayne Island, présente à son sommet une tour radar munie de feux rouges d'obstacle aérien.

557 Le sommet de Mount Parke, à un relèvement d'environ 115°, est aligné avec l'extrémité SW de Galiano Island et conduit à environ 0,5 mille au NE d'Atkins Reef et des dangers qui se trouvent au SE.

Carte 3442

558 **Walker Hook** *(48°54'N, 123°30'W)* est une presqu'île étroite et boisée. Un récif recouvert de moins de 2 m s'étend sur 0,3 mille à l'ESE. Un bon **mouillage** sur fond de sable peut être obtenu à l'intérieur du récif par vents d'ouest.

559 **Gouvernor Rock**, situé à 1 mille au nord de Walker Hook, gît presque au milieu du chenal et a deux têtes recouvertes de moins de 2 m d'eau.

560 La *bouée lumineuse U45 de Governor Rock (290)*, à l'est du rocher, est une **bouée de bâbord**.

561 **Victoria Rock**, à 0,8 mille à l'ouest de Governor Rock, est un rocher recouvert de 4,3 m d'eau; il est signalé sur son côté ouest par une **bouée de bifurcation tribord** *UE*.

562 **Victoria Shoal**, à 0,3 mille au NE de Victoria Rock, est recouvert de 4,9 m d'eau.

563 La *bouée lumineuse U43 de Victoria Shoal (291.3)*, au NW de Governor Rock, est une **bouée de bâbord**.

564 **Walker Rock**, à 1,5 mille à l'ESE de Panther Point, est une étroite bordure rocheuse découvrante où des hauts-fonds s'avancent sur 0,2 mille vers le NW.

565 Les *feux de Walker Rock (291)* sont situés sur une tour cylindrique blanche. Le feu du haut est visible de partout. Le feu du bas est un feu à secteurs; le feu blanc indique le chenal à privilégier vers Houstoun Passage.

566 L'extrémité NE de Thetis Island, orientée à 310° et ouverte à l'est du côté NE de Wallace Island, débouche entre Governor Rock et Walker Rock.

567 **Retreat Cove** *(48°56'N, 123°30'W)* offre des profondeurs variant entre 1,8 et 8,2 m dans son angle SE et constitue un bon abri pour les petites embarcations. **Retreat Island**, au milieu de l'anse, est reliée au rivage par un platin découvrant. **Scarrow Reef** émerge de 2,7 m.

568 Le **quai public**, exploité par la *Southern Gulf Islands Harbour Commission* (250-539-5557),

RETREAT COVE (2007)

se trouve dans la partie SE de Retreat Cove. Le quai, d'une longueur de 31 m, offre une profondeur de 4 m.

569 **Quadra Hill** *(48°56'N, 123°28'W)* est bien visible. Une tache blanche bien visible en forme de voile de bateau se trouve sur la côte escarpée, sous la colline. **Bodega Hill**, à 3 milles au NW de Quadra Hill, est bien visible; on y trouve un très gros arbre isolé. La colline s'élève au-dessus de quelques hautes falaises proéminentes.

570 Dans **Spotlight Cove**, à 3,3 milles au NW de Retreat Cove, on trouve des **postes d'amarrage** privés. **North Galiano**, à 1 mille au nord de Spotlight Cove, abrite un magasin général.

571 Le *port pour petit bateau de North Galiano* (250-539-5420) offre une profondeur de 3 m. Le **quai** situé du côté nord fait 2,4 m de long. Il est possible de s'y amarrer.

572 **Hall Island** *(48°59'N, 123°36'W)*, **Reid Island** et les **Rose Islets** font face à Clam Bay et forment une chaîne au sud et à l'ouest de Porlier Pass.

573 Les Rose Islets sont des *réserves écologiques*; un permis est nécessaire pour y accoster.

574 **Cardale Point** *(49°01'N, 123°37'W)* est une saillie sablonneuse et basse à l'extrémité SW de **Valdes Island**. **Shingle Point**, à 2 milles au NW de Cardale Point, est également basse et sablonneuse.

575 Entre Shingle Point et **Blackberry Point**, à 1 mille au NW, s'élèvent de hautes falaises au-dessus desquelles on aperçoit **Mexicana Hill**, la partie la plus élevée de Valdes Island.

576 On peut accéder à Stuart Channel depuis l'extrémité nord de Trincomali Channel, entre Pilkey Point *(49°01'N, 123°41'W)* et Pylades Island, à 2,5 milles au nord.

Clam Bay et ses approches

Carte 3477

577 Le *feu de Norway Island (286.5)*, à l'extrémité NW de Norway Island *(48°59'N, 123°38'W)*, est situé sur un mât; il est privé et saisonnier.

578 Une **balise de jour** privée placée sur un rocher à l'extrémité NW de Norway Island porte une **marque de jour de tribord**.

579 **Penelakut Spit**, qui est située à 0,3 mille à l'ouest de Norway Island, est basse, d'apparence blanche et composée de coquilles de palourdes brisées. Le passage entre Penelakut Spit et Norway Island est encombré par plusieurs rochers submergés et ne convient qu'aux petites embarcations. Une bonne connaissance des lieux est recommandée. Un village

QUAI PUBLIC DE NORTH GALIANO (2007)

des Premières Nations situé à l'extrémité sud de Penelakut Spit présente une flèche d'église bien visible.

580 **Clam Bay**, entre l'extrémité nord de **Penelakut (Kuper) Island** et la partie SE de Thetis Island, s'ouvre entre Penelakut Spit et **Leech Island**. **Centre Reef**, dans l'entrée de Clam Bay, émerge de 0,6 m. La **bouée de tribord** *U42* se trouve à son extrémité SE. **Rocket Shoal**, à 0,2 mille au sud de Leech Island, se compose de plusieurs rochers recouverts de moins de 2 m d'eau.

581 Un **câble sous-marin** (électricité) traverse Clam Bay depuis le sud de Leech Island jusqu'à Norway Island.

582 À l'angle SW de Clam Bay, on trouve les installations d'une **ferme marine** sur la rive SW.

583 Les embarcations peuvent **mouiller** au sud de Rocket Shoal, à une profondeur d'environ 9 m sur fond de vase.

584 **The Cut**, à l'extrémité ouest de Clam Bay, est un chenal dragué très étroit qui mène à Telegraph Harbour; il

ENTRÉE POUR THE CUT À PARTIR DE CLAM BAY (2007)

THE CUT À PARTIR DE TELEGRAPH HARBOUR (2007)

est praticable pour les petites embarcations à la pleine mer ou alors un peu avant ou après. Le côté nord du passage est un revêtement constitué de déblais de dragage; le côté sud est une vasière découvrante.

585 **Avertissement. — The Cut ne devrait pas être emprunté par les navigateurs qui n'ont pas une bonne connaissance des lieux. Il convient de circuler lentement afin d'éviter de créer de trop gros remous. La visibilité est obstruée par un virage serré à l'extrémité ouest.**

586 Les balises sont orientées vers l'amont lorsqu'on se dirige vers l'ouest, de Clam Bay jusqu'à Telegraph Harbour. Le côté nord de The Cut est jalonné par des **balises de jour** portant des **marques de jour de tribord**. Le côté sud est identifié à l'entrée de Clam Bay par une **balise de jour** portant une **marque de jour de bâbord**. Une **balise de jour** située du côté nord du passage, à l'extrémité ouest, porte une **marque de jour orange triangulaire**.

587 Les **échelles de marée** qui se trouvent sur les balises situées aux deux extrémités de The Cut ne sont pas référencées au zéro des cartes.

588 Dans The Cut, les **courants de marée** vont vers l'est au flot, et vers l'ouest au jusant.

589 Des **câbles sous-marins** (téléphone) traversent The Cut à son extrémité ouest.

Porlier Pass

Carte 3473

590 **Porlier Pass** *(49°01'N, 123°35'W)* est connu localement sous le nom de **Cowichan Gap**. On y accède à partir de Trincomali Channel, entre **Alcala Point** et **Cayetano Point**, à 0,8 mille au NNW. Le passage fait au moins 0,4 mille de large, mais le chenal navigable est étroit et les **courants de marée** y sont considérablement forts. Le chenal peut être emprunté en toute sécurité par un navire maniable à l'étale de courant.

591 Avant d'entrer dans Porlier Pass, et après en être sorti, communiquer avec le centre de trafic de Victoria sur la fréquence 156,55 MHz, canal 11. Les **points d'appel** sont énumérés dans le tableau 6.5.

592 Le **point d'appel 13, Porlier Pass (ouest)** est centré sur le *feu à secteurs de Virago Rock (289.3)*. Téléphoner avant d'entrer dans Porlier Pass ou après en être sorti.

593 Le **point d'appel 14, Porlier Pass (est)** est centré sur le *feu à secteurs de Virago Rock (289.3)*. Téléphoner avant d'entrer dans Porlier Pass ou après en être sorti.

594 Une brève description de la *zone de trafic de Vancouver* est fournie dans *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. La description détaillée est fournie dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*.

LIGHTHOUSE BAY (2007)

Tableau 6.5 – Points d'appel — Porlier Pass

Numéro	Nom	Description
13	Porlier Pass (ouest)	Un arc centré sur le point 49°00'46,5"N, 123°35'29,5"W, d'un rayon de 3 milles marins, sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 350° – 130° (vrai).
14	Porlier Pass (est)	Un arc centré sur le point 49°00'46,5"N, 123°35'29,5"W, d'un rayon de 3 milles marins, sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 180° – 265° (vrai).

595 Les différences de marée pour Porlier Pass (7437), dont la station de référence est Fulford Harbour, et pour Dionisio Point (7535) à l'extrémité est du passage, dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

596 Les prédictions concernant les heures et la vitesse maximale des courants ainsi que les heures d'étale sont données pour Porlier Pass (3i00) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

597 La vitesse maximale du courant de flot est de 10 nœuds, et celle du jusant, de 7 nœuds; il s'écoule de Trincomali Channel vers le Strait of Georgia au flot, et en sens inverse au jusant.

598 Sur le plan du balisage, la navigation en amont s'effectue vers le NE depuis Trincomali Channel en direction du Strait of Georgia.

599 **Virago Point** *(49°01'N, 123°35'W)* est l'extrémité d'une étroite saillie bordée de falaises sur son côté ouest.

600 Les *feux d'alignement de Porlier Pass*, orientés à 196°, sont situés sur Virago Point et Race Point. Le feu arrière *(289)*, sur Virago Point, est placé sur une tour blanche. Le feu avant *(288)*, à l'extrémité de **Race Point**, est placé sur une tour blanche.

601 **Boscowitz Rock**, à courte distance au SW de Race Point, émerge de 1,2 m.

602 **Lighthouse Bay**, entre Virago Point et Race Point, offre un abri pour les petites embarcations. Sa rive est escarpée. Un **câble aérien** d'une hauteur libre de 23 m traverse les platins découvrants au fond de la baie. Un **câble sous-marin** (électricité) est posé en travers de l'entrée de la baie.

603 Les embarcations peuvent **mouiller** dans Lighthouse Bay, au sud du câble sous-marin.

604 **Romulus Reef**, situé à 0,25 mille au SSW du feu de Virago Point, est recouvert de 7,3 m d'eau.

605 **Black Rock**, qui émerge de 3,4 m, gît à environ 0,4 mille au NW du feu de Virago Point. Une roche recouverte de 2,6 m d'eau gît à 0,1 mille au SE de Black Rock, et une roche recouverte de 0,5 m d'eau se trouve à environ 61 m à l'ENE de la **balise de jour** placée sur Black Rock.

606 La **balise de jour** de Black Rock, à l'extrémité NW du rocher, porte une **marque de jour de tribord**.

607 **Virago Rock**, à 0,2 mille au NE de Black Rock, émerge de 0,6 m et gît sur un haut-fond recouvert de 1,8 à 2,1 m d'eau.

608 Le *feu à secteurs de Virago Rock (289.3)* est situé sur une structure blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

609 **Dionisio Point** *(49°01'N, 123°34'W)* est reliée à Galiano Island par une étroite crête de sable.

610 **Vernaci Point**, à l'extrémité SE de Valdes Island, devrait être contournée à au moins 0,2 mille de distance. La

côte entre Vernaci Point et **Shah Point**, à 0,65 mille au NNW, est bordée de récifs découvrants et de hauts-fonds. **Canoe Islet**, situé à 0,3 mille à l'est de Shah Point, a une hauteur de 3 m. Des récifs découvrants s'étendent à 0,2 mille au SSE de l'îlot.

611 Canoe Islet et les récifs découvrants sont des *réserves écologiques*; on ne peut y accoster sans permis.

612 La *bouée lumineuse à cloche U41 de Porlier Pass (287)*, à l'entrée est du passage, est une **bouée de bâbord**.

613 L'**épave** du vapeur à roues latérales *Del Nord*, qui revêt une importance historique, est située aux coordonnées *49°01'35"N, 123°35'18"W*. Les navires ne doivent pas mouiller à cet endroit, car ils pourraient endommager les vestiges.

614 **Galiano Island**, avec Porlier Pass à son extrémité nord et Active Pass à son extrémité sud, s'étend sur 14 milles en direction NW/SE.

Houstoun Passage

Carte 3442

615 **Houstoun Passage** *(48°57'N, 123°36'W)* relie Stuart Channel à Trincomali Channel. Depuis Stuart Channel entre Parminter Point et North Reef, il débouche au nord entre l'extrémité NW de Saltspring Island et le côté est de Penelakut (Kuper) Island. À l'extrémité nord de Saltspring Island, il tourne au SE et passe entre le côté NE de Saltspring Island et les côtés SW de Secretary Islands et de Wallace Island. Il pénètre dans Trincomali Channel entre Fernwood Point et Panther Point.

616 Dans Houstoun Passage, les **courants de marée** sont généralement faibles. Le courant de flot coule vers le NW et le courant de jusant, vers le SE.

617 Un **câble sous-marin** gît au milieu de Houstoun Passage. Un câble électrique traverse le passage entre le SE de Southey Point et Jackscrew Island.

618 On peut **mouiller** dans la partie ouest de Houstoun Passage, sur fond de vase, à une profondeur de 24 à 40 m. Les postes d'amarrage portent les numéros 1 à 3.

619 **Tent Island** *(48°56'N, 123°38'W)* est reliée à Josling Point par une crête découvrante. North Reef se situe à 0,5 mille au sud. Les **Sandstone Rocks** sont des rochers qui gisent près du SE de Tent Island.

620 La **balise de jour** de Tent Island Reef est située sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été construite sur une roche découvrante à 0,1 mille au NE de Sandstone Rocks.

621 **Idol Island** est située à 1 mille à l'est de Sandstone Rocks. **Stone Cutters Bay** est entourée de maisons. **Grappler Rock** a trois têtes découvrantes. **Southey Point** constitue l'extrémité nord de Saltspring Island. **Jackscrew Island** se trouve à 0,5 mille au NE de Southey Point.

621.1 Une **épave** gît à une profondeur de 4,3 m à environ 0,3 mille au NE d'Idol Island.

622 Le **feu** *de Grappler Rock (285)*, du côté ouest du rocher, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

623 Le **feu** *de Southey Point (286)* est placé sur une tour blanche.

624 Le **feu** *de Jackscrew Island (293.5)*, à l'extrémité sud de l'île, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

625 Les **Secretary Islands**, au nord de Jackscrew Island, sont des îles reliées l'une à l'autre par une crête découvrante de sable et de gravier.

626 **Mowgli Island**, au NW de Secretary Islands, est connue localement sous le nom de **Spike Island**. Une chaîne étroite d'îlots boisés et de récifs découvrants, d'une longueur de 0,4 mille, se trouve à 0,2 mille au sud de Mowgli Island. Le chenal situé entre Mowgli Island et **Norway Island**, au nord, a une largeur de 0,15 mille; il relie l'extrémité nord de Houstoun Passage à Trincomali Channel.

627 La **bouée cardinale sud** *UV* se trouve à l'extrémité SE de la chaîne d'îlots et de récifs découvrants.

627.1 Une **bouée** *SADO* privée se trouve juste à l'ouest de la **bouée cardinale sud** *UV* et à 0,3 mille de Penelakut Island.

628 La **balise de jour** de Houstoun Passage, à l'extrémité NW de la chaîne d'îlots et de récifs découvrants, porte une **marque de jour de tribord**.

629 La **balise de jour** de Norway Island, qui est placée sur un îlot près du sud de Norway Island, porte une **marque de jour de bâbord**.

630 **Wallace Island**, au SE des Secretary Islands, en est séparé par un chenal étroit qui présente un récif découvrant et des roches submergées au centre de son mi-chenal. Une chaîne étroite d'îlots rocheux, de roches découvrantes et de hauts-fonds gît parallèlement à la rive SW de Wallace Island, à environ 0,2 mille. **Conover Cove**, qui se trouve dans le *parc maritime provincial de Wallace Island*, offre un petit quai et un bon abri pour les petites embarcations. Un mouillage est offert au centre de **Princess Cove** et le long de sa rive SW, où des amarres de poupe sont habituellement attachées à des arbres ou à des anneaux métalliques. **Panther Point** présente une bordure rocheuse découvrante qui s'étend sur 0,2 mille au SE.

631 La ***bouée lumineuse*** *U44 de Panther Point (293)*, à l'extrémité SE des hauts-fonds, est une **bouée de tribord**.

632 La **balise de jour** de Panther Point, sur la bordure découvrante, porte une **marque de jour de bifurcation/jonction**. Il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

ANCRAGE DE WALLACE ISLAND (PRINCESS COVE) (2007)

FERNWOOD POINT (2007)

633 Le **feu** *à secteurs de Saltspring Island (291.1)*, à 1 mille au NW de Fernwood Point, est placé sur une tour cylindrique blanche. Le feu blanc indique le chenal à privilégier pour s'approcher de l'entrée est de Houstoun Passage.

634 Une **jetée publique** avec un **quai** attaché à son extrémité s'étend sur les battures à **Fernwood Point**. Le quai offre 24,4 m d'amarrage à une profondeur de 3 m.

Côte est de Galiano Island et Valdes Island

Carte 3442

635 Le passage entre Gossip Island et **Cain Peninsula** *(48°53'N, 123°19'W)* aboutit dans **Whaler Bay**; son entrée SE,

WHALER BAY (2007)

où l'on retrouve des rochers et des hauts-fonds, est couverte d'au moins 10,4 m d'eau.

636 Des **câbles sous-marins** traversent le passage entre Cain Peninsula et Gossip Island; ils sont signalés par des panneaux.

637 L'entrée nord de Whaler Bay se situe entre Gossip Island et **Twiss Point**. Les **Lion Islets**, à 0,4 mille au nord de Twiss Point, sont deux îlots reliés par un récif découvrant; le passage à l'ouest des îlots est inutilisable, même pour les petites embarcations.

638 **Avertissement. — De fortes rides de marée se produisent dans les environs de Gossip Island et de Lion Islets, notamment lors du courant de flot et quand souffle un fort vent du NW.**

639 Les **York Rocks**, du côté NW de Gossip Island, se composent d'un rocher de 5 m de haut et de plusieurs rochers submergés et découvrants.

640 Le **quai public** de la *Whaler Bay Harbour Authority* (250-539-2246) se trouve dans l'embranchement sud de Whaler Bay, à environ 0,2 mille au sud de **Cain Point**. Des profondeurs aussi faibles que 0,3 m sont observées à proximité de ce quai. Les rives de Whaler Bay et de Gossip Island sont bordées de nombreux appontements, quais et mâts de pavillon privés.

641 Une aire d'estacades et une décharge de billes de bois se trouvent sur la rive ouest de l'embranchement sud de Whaler Bay.

642 Les différences des marées pour Whaler Bay (7532), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

643 **Salamanca Point** *(48°54'N, 123°21'W)* est une pointe rocheuse sur laquelle des arbres poussent presque jusqu'à la ligne de pleine mer; elle est bien visible du NW et du SE.

644 **Avertissement. — De fortes rides de marée se produisent dans les environs de Salamanca Point, de Lion Islets et de Gossip Island, notamment lors du courant de flot et quand souffle un fort vent du NW.**

645 Une **zone de câbles sous-marins** (électricité) traverse le Strait of Georgia; ses limites se situent entre Salamanca Point et un point sur Galiano Island à 4 milles à l'WNW. Un autre câble sous-marin traverse le détroit à 2,2 milles à l'WNW.

646 Les différences des marées pour Dionisio Point (7535), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

647 Entre Porlier Pass et Gabriola Passage, à 8 milles au NNW, la côte est de **Valdes Island** n'a pas de traits distinctifs. Plusieurs hauts-fonds gisent à environ 0,3 mille entre Shah Point et **Detwiller Point**.

648 Les différences des marées pour Valdes Point *(49°04'N, 123°37'W)* [7542], dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Sansum Narrows

Carte 3478

649 **Sansum Narrows** *(48°48'N, 123°33'W)* conduit de Satellite Channel à Stuart Channel; sa partie la plus étroite a une largeur d'environ 0,3 mille. Le vent a tendance à s'engouffrer le long de l'axe du passage et dans les vallées qui y mènent, et à prendre des directions imprévisibles.

650 On rencontrera probablement de nombreux pêcheurs sportifs et commerciaux dans le passage, surtout près de Burial Islet, de **Bold Bluff Point** et de **Sansum Point**.

651 Dans les parties les plus étroites du mi-chenal, ou à moins de 300 m de la rive, une **limite de vitesse** de 7 nœuds est prescrite.

652 Des installations de **ferme marine** se trouvent à plusieurs endroits le long des rives de Sansum Narrows. Il faut réduire la vitesse pour éviter d'endommager ces installations.

653 Les différences de marée pour Maple Bay (7315), à l'extrémité nord et du côté ouest de Sansum Narrows, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*. La station de référence est Fulford Harbour.

654 Dans Sansum Narrows, les **courants de marée** se dirigent vers le nord au flot, et vers le sud au jusant. Dans les parties les plus étroites du mi-chenal, le courant de marée dépasse rarement 3 nœuds. Dans les parties plus larges, on peut s'attendre à des vitesses de 1 à 2 nœuds.

655 **Avertissement. — Des tourbillons et des rides de marée se produisent autour de Burial Islet, ainsi qu'entre Sansum Point et Bold Bluff Point. Dans certaines conditions de vent et de marée, ceux-ci peuvent être dangereux pour les embarcations.**

656 La station de courant secondaire de Sansum Narrows (3050), dont la station de référence est Active Pass, est mentionnée dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

657 **Bruce Peak** *(48°46'N, 123°30'W)* est le plus haut des trois sommets situés à l'extrémité sud et du côté est du passage. **Baynes Peak** *(48°48'N, 123°31'W)*, une montagne bien visible située sur Saltspring Island, présente un précipice remarquable sur son côté sud, près du sommet. **Mount Erskine** *(48°51'N, 123°33'W)* présente des parois abruptes près de son sommet. **Maple Mountain** *(48°50'N, 123°36'W)* a un sommet arrondi bien visible de toutes les directions. Plusieurs tours portant des feux rouges d'obstacle aérien s'élèvent sur la crête entre Bruce Peak et Mount Tuam.

658 **Musgrave Landing** *(48°45'N, 123°33'W)* se trouve du côté nord de **Musgrave Point**. L'*appontement de Musgrave Landing* est exploité par la *Saltspring Harbour Authority* (250-537-5711). Sur la rive nord, des quais d'une longueur de 70 m s'étendent vers l'ouest à partir d'une rampe d'accès. Les profondeurs varient entre 1,8 et 6,7 m. Un poste d'amarrage est disponible pour les visiteurs. Des quais privés protégés par un **brise-lames** flottant en billots de bois se trouvent sur la rive sud.

659 **Burial Islet**, à 1,3 mille au NNW de Musgrave Point, a une hauteur de 2 m et son sommet est herbeux.

660 Le **feu** *de Burial Islet (251)*, à l'angle NW de l'îlot, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

661 **Burgoyne Bay**, qui s'ouvre au nord de Bold Bluff Point, se termine par un banc de vase et de sable découvrant. L'*appontement de Burgoyne Bay*, exploité par la *Saltspring Harbour Authority* (250-537-5711), se trouve du côté nord de la baie. Sur son côté NW, on trouve un quai offrant une longueur d'amarrage de 10,5 m. Un avis placé sur l'**appontement** indique qu'aucun navire ne peut mouiller plus de 2 heures sur une période de 24 heures consécutives, sauf s'il cherche à s'abriter des intempéries. Des **bouées d'amarrage** privées se trouvent du côté nord de la baie.

662 Un **câble sous-marin** part de l'appontement public et traverse Sansum Narrows en direction NE jusqu'à la rampe de mise à l'eau dans Maple Bay.

663 Un **mouillage** est disponible près du fond de Burgoyne Bay, mais il est exposé aux vents du SE et du NW. Une **épave** gît à fleur d'eau au fond de Burgoyne Bay. Il faut rester à l'affût des nageurs pendant les mois d'été.

664 **Octopus Point** est située du côté ouest de Sansum Narrows, à environ 1 mille au nord de Sansum Point. **Paddy Mile Stone**, à 1,2 mille au NW d'Octopus Point, marque l'entrée sud de Maple Bay. Un gros rocher d'une hauteur de 2 m gît non loin au nord de la pointe.

665 Le **feu** *d'Octopus Point (276.1)* est placé sur la pointe, sur un mât blanc.

666 La communauté de Maple Bay est établie du côté ouest de **Maple Bay**. La *Maple Bay Marina* (250-746-8482) est un **port de plaisance** offrant des services complets situé à l'extrémité sud de Maple Bay. Les quais publics qui se trouvent dans la partie ouest de la baie offrent des profondeurs variant entre 4,6 et 8,2 m. Un quai pour la baignade se trouve au nord des quais publics. Il y a une rampe de mise à l'eau et un club d'aviron.

667 **Avertissement. — Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau et un haut-fond de 2,1 m de profondeur sont situés à courte distance au SE de l'appontement public.**

668 Dans la plus grande partie de Maple Bay, les profondeurs sont trop importantes pour jeter l'ancre. Un **mouillage** temporaire peut être obtenu à une profondeur de 40 à 60 m au SE de l'appontement public.

669 Les différences de marées pour Maple Bay(7315), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mention-

BURGOYNE BAY (2007)

BIRDS EYE COVE (2007)

nées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

670 **Birds Eye Cove**, dans l'embranchement sud de Maple Bay, est un important centre récréatif où l'on retrouve des **ports de plaisance** et un club nautique. La *Birds Eye Cove Marina* (250-746-5686) offre de l'amarrage et tous les services nécessaires, ainsi que des installations comme des douches, une buanderie, un restaurant et un centre Internet. Il y a des quais de ravitaillement et des installations de réparation, y compris un ber roulant de 100 tonnes et une grue de 15 tonnes. *Harbour Air* assure un service régulier de transport par hydravion à destination de Vancouver.

671 La *bouée lumineuse de contrôle de la vitesse de Maple Bay (276.12)* se trouve dans l'entrée de Birds Eye Cove. Une **limite de vitesse** de 8 km/h (4 nœuds) est prescrite par le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* dans Birds Eye Cove.

672 Un **câble sous-marin** est situé en travers de l'entrée de Birds Eye Cove. Une **canalisation d'égout** s'avance vers le NE depuis le côté ouest de l'anse, puis vers le nord jusqu'à l'entrée.

673 Un **brise-lames** flottant en béton, situé du côté ouest de Birds Eye Cove près de l'entrée, borde les installations du *Maple Bay Yacht Club* (250-746-4521). On peut lire sur le brise-lames « *Warning Anchoring Lines Extend 8 m Do Not Anchor, Max Draft at Float 2 m* » (Attention, des lignes d'amarrage s'étendent sur 8 m. Ne pas mouiller ici. Tirant d'eau maximal avec dérive : 2 m). Des postes d'amarrage à accès réciproque et pour les visiteurs sont disponibles. Des feux privés sont placés aux extrémités nord et sud du brise-lames.

674 Des **câbles aériens** (électricité), près du nord d'**Arbutus Point** *(48°49'N, 123°35'W)* et de **Maxwell Point**, traversent Sansum Narrows. Ils sont suspendus à des tours et ont une hauteur libre minimale de 52 m. Des sphères rouges sont fixées aux câbles pour augmenter la visibilité et les tours sont marquées par des disques à damier rouge et blanc.

675 **Grave Point** *(48°51'N, 123°36'W)* et **Erskine Point** sont les entrées nord de Sansum Narrows. Une falaise rouge bien visible et une aire d'estacades avec un **brise-lames** se trouvent près du sud de Grave Point.

676 Le **feu** *de Grave Point (276.3)* est placé sur un mât installé sur la pointe.

Stuart Channel

Cartes 3442, 3443

677 **Stuart Channel** *(48°59'N, 123°44'W)* s'étend de l'extrémité nord de Sansum Narrows à Dodd Narrows. Il est bordé du côté est par Saltspring Island, Penelakut (Kuper) Island, Thetis Island, Ruxton Island et De Courcy Island. Les installations portuaires de Crofton, Chemainus et Ladysmith sont situées du côté ouest du chenal. Houstoun Passage conduit au nord de Saltspring Island et relie Stuart Channel à Trincomali Channel. Trincomali Channel rejoint Stuart Channel entre Thetis Island et Pylades Island.

678 Les **courants de marée** dans Stuart Channel, au jusant, vont généralement vers le sud en suivant la courbe du chenal. On peut s'attendre à ce qu'ils aient une vitesse de 1 nœud. Le courant de flot est faible et variable. À l'extrémité nord de Stuart Channel, aux abords de Dodd Narrows, le flot et le jusant atteignent une vitesse de 3 nœuds.

679 Les différences de marée dans Stuart Channel, dont la station de référence est Fulford Harbour, sont indiquées pour Crofton (7450), Chemainus (7455), Ladysmith (7460) et Preedy Harbour (7471) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

680 Un service de traversier régulier traverse l'extrémité sud de Stuart Channel et relie Crofton, sur l'île de Vancouver, à Vesuvius Bay, sur Saltspring Island. Plus au nord, un traversier traverse Stuart Channel et relie Chemainus à Thetis Island et Penelakut (Kuper) Island. Les itinéraires cartographiés sont des indications générales des déplacements des traversiers.

681 Des **câbles sous-marins** traversent Stuart Channel aux endroits suivants : À 0,4 mille au nord de Grave Point; de Houstoun Passage à Hospital Point à Chemainus; des entrées de Telegraph Harbour et de Preedy Harbour jusqu'à Hospital Point; du côté ouest de Thetis Island jusqu'à la côte de l'île de Vancouver, à 0,3 mille au nord de Coffin Point.

Carte 3442

682 **Booth Bay** *(48°52'N, 123°34'W)* présente près de sa tête des hauts-fonds qui s'avancent sur 0,1 mille vers le large. Les installations d'une **ferme marine** se trouvent dans la baie. Un **mouillage** temporaire est possible à 0,3 mille de la tête de la baie, sur un fond de vase à 22 m de profondeur, mais il n'est pas recommandé de s'exposer aux vents dominants. Une **épave** gît à une profondeur de 1,7 m dans Booth Bay.

683 **Vesuvius Bay** se trouve non loin au nord de Booth Bay. Le *quai de Saltspring Island (Vesuvius)*, exploité par la *Saltspring Harbour Authority* (250-537-5711), offre une profondeur de 2,4 m. Un service de traversier régulier relie Vesuvius Bay et Crofton, sur l'île de Vancouver. Le village, qui abrite un hôtel et des magasins, est situé sur le réseau routier principal de Saltspring Island.

684 Un feu et un réflecteur radar privés sont situés sur le quai du traversier.

684.1 Une **épave** gît à une profondeur de 5,4 m au sud du terminal de traversier.

685 **Dock Point** présente une crête découvrante qui s'étend sur 0,1 mille au NW. Sur **Parminter Point**, la pointe la plus saillante du côté ouest de Saltspring Island, une maison et un mât de drapeau sont bien en vue.

685.1 L'**épave** du *Chugaway II* gît à une profondeur minimale de 37,9 m à 0,3 mille au NW de Dock Point.

686 **North Reef** *(48°55'N, 123°38'W)* est une étroite crête de grès d'une hauteur de 1 m.

687 Le **feu** *de North Reef (284)*, sur le récif, est placé sur une tour cylindrique blanche.

688 **Josling Point** *(48°56'N, 123°38'W)* désigne l'extrémité sud de Penelakut (Kuper) Island, qui est une réserve des Premières Nations.

689 **Escape Reef**, à 2 milles au NW de North Reef, est une étroite crête rocheuse découvrante. Le récif est indiqué par une **marque de jour de bifurcation/jonction;** il faut privilégier le chenal de gauche.

690 **Scott Island**, située à 2,2 milles au NW de Escape Reef, est reliée à Dayman Island par des bordures rocheuses découvrantes.

691 Un **câble sous-marin** est placé entre Scott Island et Crescent Point.

692 **False Reef** *(48°59'N, 123°42'W)*, dans les approches NW de Preedy Harbour, est marqué par une **balise de jour** munie d'une **marque de jour de bifurcation/jonction**. Il est préférable d'emprunter le chenal de gauche.

693 Un **câble sous-marin** traverse Stuart Channel à 1 mille au nord de False Reef.

694 Les installations d'une **ferme marine** se trouvent au large de la rive ouest de Thetis Island, près du nord du panneau de signalisation du câble.

Osborn Bay (Crofton) et ses approches

Carte 3475

695 **Osborn Bay** *(48°52'N, 123°38'W)*, du côté ouest de Stuart Channel, s'ouvre entre **Sherard Point** et le feu de Crofton à 1,2 mille au NNW. Les rives sud et SW de la baie sont bordées par un banc de vase et de sable découvrant qui s'avance sur 0,1 mille vers le large. La rive nord de la baie est formée par les Shoal Islands et l'extrémité sud d'un banc découvrant.

696 Une chaussée et une grande aire de triage des billes sur la terre ferme se trouvent sur la rive nord de Osborn Bay. Des aires d'estacades entourent l'aire de triage. Des **bouées d'amarrage** et de nombreux **ducs d'Albe** sont situés dans l'aire d'estacades, qui est éclairée la nuit.

697 Le panache de fumée provenant de l'usine de pâte à papier est généralement visible à une distance considérable. Il faut surveiller de près la présence de bois fondrier et de billes de bois flottantes.

698 Le *feu de Crofton (277)*, sur l'extrémité SE de Shoal Islands, est placé sur une tour blanche.

699 **Indian Reef**, à 0,5 mille au nord du feu de Crofton, émerge de 1,2 m. Le récif est marqué par une **balise de jour** consistant en une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure. Des tours situées à 0,3 mille au NW d'Indian Reef jalonnent l'extrémité côté mer des **conduites** d'égout qui traversent les vasières. Elles portent des **marques de jour de bâbord**.

700 Des **conduites sous-marines** installées entre le quai public et les quais de Stuart Channel s'avancent sur 230 m vers le large. Une **épave** visible à la basse mer

OSBORN BAY (CROFTON) [2007]

Tableau 6.6 Principales installations portuaires — Crofton

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Hauteur (m)	Remarques
Quai hauturier, poste d'amarrage nº 1 (nord)	170	12	—	Manutentionne la pâte à papier, le papier et le bois d'œuvre. 1 040 mètres² d'entreposage couvert. Chariots élévateurs, matériel de manutention des pâtes et papiers. Puissance. Exploitant : Catalyst Paper Corporation.
Quai hauturier Poste à quai central nº 2	152	12,2	—	Manutentionne la pâte à papier, le papier et le bois d'œuvre. 2 600 m² de rangement couvert. Chariots élévateurs, matériel de manutention des pâtes et papiers. Puissance. Exploitant : Catalyst Paper Corporation.
Quais de Stuart Channel Poste d'amarrage nº 3	138	12	—	Le terminal pour utilisateurs courant manutentionne la pâte, le papier et le bois d'œuvre. Accepte les plus grands transporteurs de produits forestiers. Ducs d'Albe d'amarrage. 843 mètres² de rangement couvert. 9,2 hectares d'entreposage asphalté. Chariots élévateurs, chariots porte-conteneurs. Puissance. Exploitant : TimberWest Forest Corp.

gît près du rivage entre le quai public et les quais de Stuart Channel.

701 Les différences de marées pour Crofton (7450), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

702 **Crofton**, dans la partie SW d'Osborn Bay, est une collectivité et un port qui se consacrent à la transformation et à l'expédition de produits forestiers. En plus des navires de charge et des pétroliers qui transportent du carburant pour l'industrie locale, des remorqueurs, des chalands et des bateaux de pêche utilisent le port. Un service d'autobus assure la liaison avec Victoria et Nanaimo, et un traversier se rend à Vesuvius Bay, sur Saltspring Island. Crofton abrite un bureau de poste, une banque, de l'hébergement, des magasins et des restaurants. L'hôpital, le dentiste et les pharmacies les plus proches se trouvent à Duncan, non loin à l'intérieur des terres.

703 Le **pilotage** est obligatoire. Pour plus de détails sur la façon d'obtenir un pilote, consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

704 Les approches des postes d'amarrage sont profondes et exemptes de dangers, mais des vents forts provenant de l'est peuvent rendre l'amarrage difficile et exiger l'utilisation de remorqueurs. Des postes d'amarrage convenant aux navires de haute mer se trouvent à l'usine de pâtes et papiers; les détails sont fournis dans le tableau 6.6.

705 Le *port de Crofton* est exploité par *The Corporation of the District of North Cowichan* (250-746-3100). On peut joindre le gestionnaire du port au 250-246-4655 ou au 250-715-8186.

706 Des installations de **chargement de chaland** se trouvent au nord du quai hauturier et à l'extrémité sud du poste d'amarrage n° 3.

707 Le *quai municipal de Crofton* (250-246-4655), situé à 0,2 mille au sud du poste d'amarrage nº 3, fait de 18 m de long et offre une profondeur de 4,2 m; il est relié à la rive par une chaussée. Ce quai est principalement utilisé par les bateaux de pêche commerciale. Une grue de trois tonnes se trouve à la tête de quai. De l'électricité, des toilettes, des douches, une buanderie et des installations d'élimination des déchets sont disponibles. Le débarcadère du traversier se trouve à la tête du quai, du côté sud.

708 Un **bassin pour petites embarcations** situé près du sud du quai public offre environ 137 m d'amarrage. Il est protégé par un brise-lames et a été dragué jusqu'à une profondeur de 2,1 m (1976).

709 Des remorqueurs sont disponibles selon des modalités convenues au préalable. Des réparations mineures à la coque peuvent être effectuées. Du carburant et des vivres sont disponibles en petites quantités.

D'Osborne Bay à Chemainus Bay

Carte 3442

710 Les **Shoal Islands** *(48°54'N, 123°40'W)*, au nord d'Osborn Bay, se composent d'un certain nombre d'îles, d'îlots et de rochers reposant sur une vaste zone découvrante de vase et de sable qui s'étend sur 1 mille vers le large. **Chemainus River**, dont l'entrée abrite **Mainguy Island**,

débouche à l'extrémité nord de cette zone découvrante. **Willy Island** est la plus grande des Shoal Islands.

711 Des aires d'estacades entourent la zone de triage située sur la terre ferme, à l'extrémité sud de Shoal Islands. D'autres aires d'estacades se trouvent à l'extrémité nord de Shoal Islands.

Chemainus Bay et ses approches

Carte 3475

712 **Chemainus Bay**, du côté ouest de Stuart Channel, s'ouvre entre **Bare Point** *(48°56'N, 123°42'W)* et **Hospital Point**. Les rives est et sud de la baie sont occupées par des aires d'estacades où se trouvent de nombreux pieux et **ducs d'Albe**. Le côté ouest de la baie est bordé par des appontements et des quais.

713 Le *Boeing 737 Xihwu* a été coulé en janvier 2006 à 0,6 mille au NW de Bare Point. Il sert maintenant de récif artificiel pour les plongeurs. La profondeur minimale au sommet de la queue est de 16,5 m. Elle est marquée par des **bouées d'avertissement**.

714 La centrale électrique de la *BC Hydro and Power Authority*, située sur le côté est de la presqu'île dont Bare Point forme l'extrémité nord, est bien visible. Des réservoirs de stockage de pétrole se trouvent au nord de la centrale. Un quai de ravitaillement se trouve du côté est de Bare Point.

715 Le **feu** *de Bare Point (280)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été construite sur la pointe.

716 Des feux privés, placés dans l'entrée de Chemainus Bay sur une allingue amarrée, marquent l'extrémité des aires d'estacades le long de la rive est de la baie.

717 Des feux privés sont placés sur le quai de la scierie; des feux jaunes sont visibles près du quai du traversier.

718 Les **feux** *d'alignement de Chemainus Bay (282, 283)*, orientés à 199°, passent à l'est d'Hospital Rock jusqu'à l'extrémité nord du quai de la scierie.

719 **Hospital Rock**, à 0,3 mille à l'ouest de Bare Point, est recouvert de 3 m d'eau.

720 La ***bouée lumineuse*** *U30 de Hospital Rock (281)*, près du côté est du rocher, est une **bouée de tribord**.

721 **Bird Rock**, à 0,2 mille au nord d'Hospital Point, émerge de 3 m et est relié à la rive par des vasières découvrantes. Le récif est indiqué par une **balise de jour** consistant en une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

722 Des **câbles sous-marins** partent du côté nord d'Hospital Point, traversent l'entrée de Chemainus

CHEMAINUS (2007)

Tableau 6.7 Principales installations portuaires — Chemainus

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Hauteur (m)	Remarques
Quai de la scierie de Chemainus	170	15.8 Extrémité nord 9.1 Extrémité sud	—	Quai privé desservant une scierie attenante. Exploitant : Unité de la scierie Weyerhaueser.

Bay et mènent à Stuart Channel puis jusqu'à Telegraph Harbour et Preedy Harbour, pour ensuite s'étendre jusqu'à Houstoun Passage.

723 Des **conduites sous-marines** s'étendent sur 0,3 mille au large du côté nord d'Hospital Point.

724 On ne recommande pas de **mouiller** dans Chemainus Bay en raison des vastes aires d'estacades et de la congestion à l'intérieur de la baie. Les navires qui attendent un poste d'amarrage jettent habituellement l'ancre dans Houstoun Passage.

725 Les différences de marées pour Chemainus (7455), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

726 La communauté de **Chemainus**, qui est établie du côté ouest de Chemainus Bay, abrite un hôpital, un bureau de poste (V0R 1K0), des magasins et de l'hébergement. Un service d'autobus assure la liaison avec Victoria et Nanaimo, et un traversier se rend à Thetis Island et Penelakut (Kuper) Island. Un service ferroviaire dessert Victoria et Courtenay. L'*aéroport de Nanaimo* se trouve à environ 32 km au nord. Une scierie est située sur un terrain assaini dans l'angle SW du havre.

727 Le **pilotage** est obligatoire. Pour plus de détails sur la façon d'obtenir un pilote, consulter les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

728 Le *port de Chemainus* est administré par *The Corporation of the District of North Cowichan*. Les installations du terminal sont répertoriées dans le tableau 6.7. Au sud du quai de la scierie se trouvent des bandes transporteuses et des installations pour le **chargement des chalands**.

729 L'*appontement municipal de Chemainus* (250-246-4655), situé près au nord du quai de la scierie, offre des quais pour les embarcations sur son côté sud. On y retrouve de l'eau douce, une grue d'une tonne, un téléphone et une installation d'élimination des déchets.

730 Le **quai** de *BC Ferries* situé sur Thetis Island se trouve à proximité au nord.

731 Des remorqueurs sont disponibles, mais ne sont habituellement pas nécessaires. Une inspection sous-marine et des réparations mineures peuvent être effectuées. Un ber roulant, propriété de Chemainus Towing, est disponible pour les petits bâtiments en cas d'urgence.

732 De l'eau douce, des vivres, des lubrifiants, du carburant diesel et de l'essence sont généralement disponibles. Aucun combustible de soute n'est habituellement disponible.

Ladysmith Harbour et ses approches

Cartes 3475, 3442, 3443

733 **Ladysmith Harbour**, également connu sous le nom d'**Oyster Harbour**, s'ouvre entre **Boulder Point** *(48°58'N, 123°45'W)* et **Sharpe Point**, à 1,5 mille au NNW. Boulder Point présente un gros rocher bien visible près de son extrémité, et Sharpe Point est surmontée par une longue colline boisée d'une hauteur de 64 m.

733.1 Une **bouée** SADO privée se trouve à 0,5 mille au NNW de Boulder Point.

734 Un **mouillage** désigné se trouve à proximité de Ladysmith Harbour. Les postes de mouillage 1 et A à C sont indiqués sur la *Carte 3475*; les postes de mouillage

LADYSMITH HARBOUR (2005)

C à F, dans Stuart Channel, sont indiqués sur la *Carte 3442*; les postes de mouillage 8 et 9 dans Kulleet Bay, sont indiqués sur la *Carte 3443*.

735 Les différences de marées pour Ladysmith (7460), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Carte 3475

736 **Collins Shoal** se trouve au milieu de l'entrée d'**Evening Cove**, qui est située entre Sharpe Point *(48°59'N, 123°46'W)* et **Coffin Point**. Le haut-fond est couvert d'au moins 1 m d'eau. **Coffin Island** est située à 0,2 mille à l'est de Coffin Point; **Nares Rock**, qui émerge de 0,1 m, gît à 0,1 mille à l'est de Coffin Island.

737 Le **feu** *de Coffin Island (297)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

738 On trouve les installations d'une **ferme marine** à proximité de l'entrée de **Davis Lagoon** *(48°58'N, 123°46'W)*.

739 **Holland Bank**, à 1,3 mille au NW de Davis Lagoon, est une grande vasière découvrante. **Slag Point**, à 0,7 mille au NNW d'Holland Bank, présente des parois abruptes. Un gros convoyeur bleu bien visible est situé près de Williams Point et sert au chargement des chalands.

739.1 Une **épave** recouverte de 3,9 m d'eau gît à 0,1 mille au NE de Slag Point et à 60 m au large de Woods Islands, ce qui réduit la largeur du chenal dans Ladysmith Harbour à un peu plus de 100 m à basse mer.

740 Une **conduite sous-marine** part d'un réservoir de 9 m sur la terre ferme et traverse Holland Bank jusqu'à une conduite bien visible, à l'extrémité du banc. Elle s'avance ensuite sur 0,3 mille vers l'est dans Ladysmith Harbour.

741 La **balise de jour** d'Holland Bank, sur le bord extérieur d'Holland Bank et près du nord de la conduite, porte une **marque de jour de bâbord**.

742 Les **Dunsmuir Islands**, à 0,6 mille au NE d'Holland Bank, sont des îles boisées. Les **Cluster Rocks**, à 0,1 mille au sud de Dunsmuir Islands, émergent de 1,2 m au point le plus élevé et sont marqués par la **bouée de tribord** *U36*.

743 **Sibell Bay**, à l'est de Dunsmuir Islands, et la baie au nord où se trouve**Bute Island**, abritent les installations d'une **ferme marine**.

743.1 Une **épave** recouverte de 4 m d'eau et une autre **épave** se trouvant à une profondeur inconnue gisent entre les Dunsmuir Islands et Bute Island.

744 Des aires d'estacades occupent une grande partie de **Burleith Arm** et le côté ouest de **Woods Islands**. Du côté ouest de Ladysmith Harbour, on retrouve des aires d'estacades au nord et au sud de **Williams Point**.

744.1 Dans les environs de Williams Point, une **épave** recouverte de 4,2 m d'eau gît à 0,1 mille au large de la rive ouest du chenal de navigation. À l'est, une autre **épave** recouverte de 5,1 m d'eau gît à environ 100 m au large de Woods Islands.

744.2 À l'est de Woods Islands, un **obstacle** (entrave) recouvert de 4,2 m d'eau gît à environ 100 m au large de la rive est de Burleith Arm.

745 Le **feu** *du brise-lames flottant de Ladysmith Harbour (296.7)*, qui est placé sur un mât à 0,3 mille au NW de Slag Point, porte une **marque de jour de bâbord**.

745.1 Entre le *feu du brise-lames flottant de Ladysmith Harbour* et le brise-lames flottant situé à 100 m au sud gît une **épave** recouverte de 0,8 m d'eau.

746 Des feux privés sont placés aux extrémités du **quai** de *Western Forest Products*.

747 Un **câble sous-marin** traverse Ladysmith Harbour à environ 0,2 mille au NW de **Page Point**.

747.1 Une **épave** recouverte de 1 m d'eau gît à 0,3 mille à l'ouest de Page Point.

747.2 À partir de l'usine de *Limberis Seafood Processing* (non indiquée sur la carte) située à 0,7 mille au NW de *Western Forest Products*, une **conduite** d'entrée d'eau s'étend sur 300 m vers l'ESE dans le havre.

748 Les installations d'une **ferme marine** occupent les platins découvrants à la tête du havre au NW de **Wedge Point**.

748.1 Une **épave** qui émerge de 1,9 m gît à 0,2 mille au sud de Wedge Point.

749 **Ladysmith**, du côté SW du havre, est une ville qui possède un bureau de poste (V0R 2E0), un hôpital, une pharmacie, des cabinets de médecin et de dentiste, et plusieurs magasins.

750 Le *Ladysmith Fisherman's Wharf* (250-245-7511) est un **appontement public** situé à 0,35 mille au NW de Slag Point. Il se compose d'une jetée et de quais attenants. Ces quais sont protégés par un **brise-lames** en pierres sur les côtés SE et E, et un **brise-lames** en bois du côté NW. La zone autour des quais a été draguée à 3 m. Les quais sont approvisionnés en électricité et des installations d'élimination des eaux, des ordures et des huiles usées sont disponibles à la tête du quai. Une grille à marée, des rampes de mise à l'eau et un quai de mise à l'eau se trouvent du côté sud de l'appontement. Cette installation est principalement utilisée par les bateaux de pêche commerciale.

751 Le **quai** de *Western Forest Products* se trouve au NW de Williams Point.

752 Les **ports de plaisance** offrant des services complets à Ladysmith sont notamment la *Ladysmith Maritime Society Marina* (250-245-1146), la *Ladysmith Marina* (250-245-4521) et le *Page Point Inn & Marina* (250-245-2312).

753 Ladysmith est reliée à Victoria et à Nanaimo par voie routière et ferroviaire. L'*aéroport de Nanaimo* est à 8 km au nord.

Telegraph Harbour et Preedy Harbour

Carte 3477

754 False Reef *(Carte 3442)* peut être contourné de chaque côté, mais il faut privilégier le côté nord en prenant soin d'éviter le fond malsain qui se trouve dans les environs. Il faut idéalement rester au milieu du chenal dans l'entrée qui se trouve entre Crescent Point et Dayman Island.

755 À l'entrée de Preedy Harbour par le passage entre Hudson Island et Dayman Island, privilégier le côté nord du mi-chenal pour éviter le récif découvrant qui s'avance depuis Hudson Island.

756 Depuis l'entrée SE de Telegraph Harbour, passer du côté SW du feu nord d'Hudson Island et des deux **balises de jour** qui marquent les récifs au milieu du chenal. Maintenir le cap à mi-chenal jusqu'à ce que Preedy Harbour soit bien sur l'arrière du travers.

757 **Telegraph Harbour** *(48°58'N, 123°40'W)* s'ouvre entre **Alarm Rock** et **Active Point**; il est situé entre le côté NW de Penelakut (Kuper) Island et l'extrémité SE de **Thetis Island**. Les embarcations de plaisance se rassemblent dans le havre et un traversier qui fait la navette entre Penelakut (Kuper) Island et Chemainus fait de fréquentes escales. Le bureau de poste (V0R 2Y0) est situé près de la tête du havre.

758 Le **feu** *d'Alarm Rock (294)* est placé sur une tour cylindrique blanche.

TELEGRAPH HARBOUR (2007)

TELEGRAPH HARBOUR, BC FERRIES ET APPONTEMENT PUBLIC (2007)

PREEDY HARBOUR (2007)

759 Des feux et un réflecteur radar privés sont placés sur l'extrémité du débarcadère du traversier.

760 Un **câble sous-marin** part du quai public situé du côté est du havre et passe au milieu de l'entrée. Un autre **câble** passe près de l'ouest de Foster Point jusqu'à Hudson Island.

761 Une aire d'estacades se trouve entre le quai public et **Donckele Point**.

762 Deux **balises de jour**, à environ 0,5 mille au nord de **Foster Point**, sont situées aux extrémités nord et sud d'un **brise-lames** donnant sur le port de plaisance; elles portent des **marques de jour de bâbord**.

763 La balise de jour placée dans l'entrée de The Cut porte une **marque de jour de tribord**. L'échelle des marées fixée sur ce pieu n'est pas référencée au zéro des cartes.

764 Les navires de taille moyenne peuvent **mouiller** dans Telegraph Harbour à une profondeur de 13 m sur fond de vase, au NW du quai public et d'un câble sous-marin.

765 L'**appontement public**, à 0,3 mille au NNE de Donckele Point, offre une longueur de 18,3 m et d'une profondeur de 3 m. Un quai de 12,2 m de long est attaché au côté SE de l'appontement.

766 Le **débarcadère du traversier** reliant Chemainus à Penelakut (Kuper) Island se trouve à courte distance au nord de l'appontement public.

767 *Thetis Island Marina* (250-246-3464) et *Telegraph Harbour Marina* (250-246-9511) sont des **ports de plaisance** offrant des services complets qui sont situés dans le havre. Il convient d'utiliser l'eau douce avec parcimonie.

768 **Preedy Harbour**, bordé par **Hudson Island** et **Dayman Island**, a trois entrées. L'entrée de Telegraph Harbour, entre Hudson Island et Foster Point, présente des récifs découvrants le long de sa ligne médiane. Le mi-chenal qui s'ouvre entre les récifs découvrants et Hudson Island offre une profondeur minimale de 3 m.

769 Le *feu nord d'Hudson Island (294.5)*, à l'extrémité sud des récifs découvrants entre Hudson Island et Foster Point, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

770 Deux **balises de jour** portant des **marques de jour de tribord** sont installées sur les récifs découvrants.

771 **Entrance Channel**, entre Hudson Island et Dayman Island, offre une profondeur minimale de 4,3 m entre les bordures rocheuses découvrantes qui s'avancent depuis les deux îles.

772 Les **bouées de bâbord** *U33* et*U35*, au large de Dayman Island, se trouvent du côté NW du chenal.

773 Le **feu** *de Preedy Harbour (295)*, sur la bordure rocheuse découvrante qui s'étend au NW d'Hudson Island, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

774 Des feux privés sont placés sur l'extrémité du débarcadère du traversier et sur un **duc d'Albe** non loin au SW.

775 L'entrée NW de Preedy Harbour se trouve entre Dayman Island et **Crescent Point**. Des hauts-fonds s'avancent sur au moins 0,1 mille des deux côtés de ce chenal, mais le centre du chenal a une profondeur de 11 m.

776 Un **câble sous-marin** traverse le côté sud de Preedy Harbour et continue vers le SW le long de la ligne médiane du chenal, entre Dayman Island et Hudson Island. Un autre câble traverse le havre entre le sud du débarcadère du traversier et Dayman Island.

777 Les différences de marées pour Preedy Harbour (7471), dont la station de référence est Fulford Harbour, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

778 Preedy Harbour offre un bon **mouillage** sur fond de vase dans sa partie nord, à l'écart des câbles sous-marins.

778.1 **Avertissement. — Les navigateurs doivent éviter de jeter l'ancre à proximité des routes du traversier dans Preedy Harbour**.

779 Un quai pour petites embarcations se trouve sur la rive NE de Preedy Harbour. Le **débarcadère du traversier** près du nord du quai pour petites embarcations est utilisé par le traversier qui se rend à Chemainus.

780 **Avertissement. — Un rocher recouvert de 0,3 m d'eau gît à environ 45 m au sud de la tête du quai pour petites embarcations.**

Nord des Gulf Islands — De Thetis Island à Nanaimo Harbour

Généralités

Cartes 3443, 3458

1 Le présent chapitre décrit les **Gulf Islands** de l'extrémité nord de Thetis Island jusqu'à Nanaimo. Les installations du port de Nanaimo sont également décrites.

De Thetis Island à Dodd Narrows

Carte 3443

2 **North Cove** *(49°01'N, 123°42'W)*, à l'extrémité nord de Thetis Island, se trouve entre **Fraser Point** et **Pilkey Point**. Un brise-lames en pierre et un quai privé se trouvent dans la partie SW de l'anse. Un **brise-lames** privé déborde de la rive est près de l'entrée du **Cufra Inlet**, dans l'angle SE de North Cove. Ce brise-lames offre un bon abri aux petites embarcations, mais la plus grande partie du Cufra Inlet s'assèche. Un **câble sous-marin** traverse le Cufra Inlet.

3 Il est possible de **mouiller** par 13 m de profondeur sur un fond de vase au milieu de North Cove qui offre un abri contre les vents du sud. L'anse est toutefois ouverte au nord et, surtout en été, il faut surveiller de près les vents dominants du NW.

4 Les **Ragged Islets**, 0,4 mille au NW de Pilkey Point, sont trois îlots reposant sur une bordure rocheuse asséchante. L'îlot du milieu présente quelques buissons.

5 Une **balise de jour** à l'extrémité NW de la bordure asséchante au large des Ragged Islets porte une **marque de jour de tribord**.

6 **Miami Islet** *(49°02'N, 123°43'W)*, haut de 2 m, est dénudé et rocheux. Des récifs, recouverts de moins de 2 m d'eau, débordent l'îlot au NW et au SE.

7 Une **épave** gît 0,3 mille au SSE de Miami Islet et une autre gît 0,2 mille au NW de l'îlot, près de la bordure nord du récif.

8 La **bouée de tribord** *U40* est mouillée à l'extrémité NW du récif débordant au NW de Miami Islet.

9 On entre dans **Kulleet Bay** *(49°01'N, 123°46'W)* au sud de **Deer Point**. La baie offre un bon **mouillage** par beau temps seulement, car elle est exposée aux vents d'est. On recommande les mouillages 8 et 9. Le mouillage 8 est par 33 m de profondeur, et le 9, par 60 m; tous deux sont sur fond de vase.

10 Les **Danger Reefs** consistent en plusieurs rochers submergés et récifs asséchants, dont le plus haut émerge de 1,2 m.

11 Le *feu des Danger Reefs (292)*, à l'extrémité nord du rocher central, est placé sur une tour blanche.

12 **Avertissement. — Lorsque l'on utilise le passage entre Miami Islet et les Danger Reefs, il faut passer à au moins 0,5 mille au large du feu des Danger Reefs afin d'éviter les eaux peu profondes au sud des récifs.**

13 Il y a quelques arbres rabougris sur **Tree Island** *(49°04'N, 123°42'W)*. **Pylades Island** présente des falaises brisées d'une hauteur d'environ 24 m sur son côté ouest.

14 **Whaleboat Passage**, entre Pylades Island et **Ruxton Island**, offre une profondeur minimale de 2,1 m au milieu du chenal et ne convient qu'aux petites embarcations. Plusieurs **bouées d'amarrage** privées sont mouillées près du rivage. **Whaleboat Island** se trouve dans les approches NE du Whaleboat Passage. Le *parc provincial marin de Whaleboat Island* n'est pas aménagé.

15 **Yellow Point** *(49°02'N, 123°45'W)* est basse et herbeuse, mais elle s'élève immédiatement à l'intérieur des terres pour former un sommet boisé, d'une altitude de 73 m. Une station balnéaire se trouve sur la pointe et une autre station se trouve à **Nicholson Cove,** les deux stations ayant des **bouées d'amarrage** et des quais privés.

16 Une **balise de jour** placée sur un rocher asséchant dans l'entrée de Nicholson Cove porte une **marque de jour de tribord**.

17 **Boat Harbour**, qui s'ouvre entre **Flewett Point** et **Reynolds Point**, est souvent utilisé comme **mouillage** par les navires attendant l'étale dans Dodd Narrows. **Kenary Cove** se trouve dans la partie sud de Boat Harbour, à l'ouest de Flewett Point.

18 Une **balise de jour**, à l'extrémité SE d'un récif asséchant qui s'avance depuis l'extrémité nord de l'entrée de Boat Harbour, porte une **marque de jour de tribord**.

19 Il est possible de **mouiller** dans l'entrée de Boat Harbour, par 15 m de profondeur sur un fond de vase. Les petites embarcations peuvent mouiller à l'abri dans Kenary Cove, par 3 à 5 m de profondeur sur un fond de vase.

NICHOLSON COVE (2007)

BOAT HARBOUR (2007)

DE COURCY ISLAND SUD (2007)

20 Des **conduites sous-marines**, 0,2 mille au nord de Reynolds Point, s'étendent vers le large jusqu'à l'isobathe de 20 m.

Carte 3475

21 **Ruxton Passage** *(49°05'N, 123°43'W)*, entre Ruxton Island et **De Courcy Island**, relie Stuart Channel à Pylades Channel. Un haut-fond, recouvert de 7,6 m d'eau, gît sur le côté nord de l'entrée est. Partout ailleurs, le mi-chenal est profond.

22 La **balise de jour de Ruxton Passage**, sur un récif asséchant du côté sud du passage, porte une **marque de jour de tribord**.

23 **Herring Bay**, à l'extrémité NW de Ruxton Island, offre un bon **mouillage** pour les petites embarcations, bien qu'elle soit exposée à l'ouest et que l'espace y soit limité. **La prudence s'impose, car des récifs asséchants en rendent l'accès difficile, surtout à marée haute. West Bay** du côté est de Ruxton Island offre des possibilités de **mouillage** limitées.

24 **Link Island** est reliée à l'extrémité nord de De Courcy Island et à l'extrémité sud de **Mudge Island** par des haut-fonds asséchants. **Aucun navire ne doit tenter de passer entre ces îles.**

25 **Round Island** *(49°07'N, 123°48'W)*, dans les approches sud de Dodd Narrows, est entouré de bordures rocheuses et de hauts-fonds asséchants.

25.1 Une **bouée** SADO privée est mouillée 0,3 mille au SE de Round Island.

Dodd Narrows

26 **Dodd Narrows**, séparé de False Narrows par Mudge Island, relie Stuart Channel et Northumberland Channel. Il est utilisé principalement par des remorqueurs remorquant des chalands et des estacades flottantes, ainsi que par des petites embarcations. En raison de l'étroitesse du chenal et de la vitesse des **courants de marée**, ce n'est pas un passage recommandé pour les embarcations plus grandes. Cependant, des navires d'une longueur maximale de 70 m l'ont franchi à l'étale sans trop de difficultés. Il est préférable de naviguer dans le goulet pendant l'étale, mais la circulation peut être assez dense à ce moment-là. Cependant, le goulet est assez court et il est facile d'y naviguer à condition de maintenir une bonne vigie et de respecter le reste du trafic maritime.

27 Il est plus difficile de traverser Dodd Narrows en venant du nord que du sud. En venant du nord, il faut effectuer le

HERRING BAY (2007)

RUXTON ISLAND – **WEST BAY** (2007)

DODD NARROWS – VUE VERS LE NORD (2007)

DODD NARROWS – VUE VERS LE SUD (2007)

léger changement de route nécessaire au passage dès l'entrée dans la partie étroite. De plus, l'entrée de Dodd Narrows est difficile à voir en venant de Northumberland Channel.

28 Il est recommandé d'effectuer le passage dans Dodd Narrows à l'étale. Avant de franchir Dodd Narrows autrement qu'à l'étale, assurez-vous que le navire est en mesure de faire route contre le **courant de marée**. En cas de doute, le passage doit être retardé jusqu'à l'étale.

29 Les prédictions des heures et des vitesses du courant maximum et des heures de l'étale pour Dodd Narrows (3500) sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*. La vitesse maximum du courant de flot (en direction nord) est de 9,5 nœuds et celle du courant de jusant (en direction sud), de 8,5 nœuds.

30 Lorsque le **courant de marée** est le plus fort, des **rides de marée**, formées par le courant et son contre-courant, se forment au large de l'entrée nord durant le flot et à proximité du câble aérien durant le jusant. Il ne faut pas tenter de changer de route en dehors du courant principal tant que l'on n'est pas sorti de cette turbulence. La disparition graduelle de ces rides de marée est une indication du ralentissement du courant de marée.

31 Il faut prendre soin de ne pas gêner le passage des remorqueurs remorquant des chalands, et il faut prêter attention aux signaux sonores et radio pour chenaux étroits.

32 La limite SW du Nanaimo Harbour traverse Dodd Narrows. La réglementation relative au Nanaimo Harbour s'applique au nord de cette limite.

33 Un **câble aérien** (électricité), laissant une hauteur libre de 37 m, traverse Dodd Narrows environ 0,2 mille au sud de Purvis Point.

34 **Purvis Point**, l'extrémité ouest de Mudge Island, constitue le côté est de Dodd Narrows, et **Joan Point**, environ 0,1 mille au SW, constitue le côté ouest.

35 Le *feu de Joan Point (298)*, sur le côté ouest de Dodd Narrows, est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

Northumberland Channel

Carte 3458

36 Le **Northumberland Channel** *(49°09'N, 123°51'W)* mène au NW à partir de Dodd Narrows et de False Narrows, entre l'île de Vancouver et la côte SW de Gabriola Island, vers Nanaimo et le Strait of Georgia.

37 Le Northumberland Channel, situé dans les limites du havre de Nanaimo, est réglementé par les *Opérations portuaires* établies par la *Nanaimo Port Authority*.

38 Les différences des marées pour Harmac (7913), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

39 Les **courants de marée** dans le Northumberland Channel sont inhabituels. Ils portent continuellement vers l'est en raison de la progression plus rapide de la marée dans le Strait of Georgia que dans les chenaux au

Tableau 7.1 Principales installations portuaires — Northumberland Channel

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Harmac Pacific West Dock	122	10	–	152 m d'amarrage entre les ducs d'Albe au large de chaque extrémité du quai, bouées d'amarrage au large de chaque extrémité du quai. Chariots élévateurs à fourches de 8 tonnes, 2 chariots cavaliers de 18 tonnes. Cadences de chargement en moyenne de 150 tonnes par heure/équipe. Fourniture d'eau douce à raison de 10,8 tonnes/ heure par un tuyau de 1 ½ po de diamètre, fourniture d'électricité 110v/20 ampères.
Canexus Chemicals	70	11	–	Utilisé pour le déchargement de soude caustique. Bouées d'amarrage au large de chaque extrémité du quai. Une conduite sous-marine passe à courte distance au nord du quai.
Rampe d'accostage pour chalands.	–	–	–	Utilisé pour le chargement des wagons de marchandises.
Terminal en eau profonde de Duke Point	170	13,5	2	Produits forestiers, cargaisons générales et cargaisons liées à des projets. Ducs d'Albe d'amarrage à 50 m au NW et au SE reliés au quai par des passerelles. Portique à conteneurs de 40 tonnes, chariot élévateur pour conteneurs de 80 000 lb. Aire de stockage à ciel ouvert pavée de 6 ha. Exploitant : Administration portuaire de Nanaimo. Entrepreneur pour les services : Western Stevedoring.
Poste d'amarrage pour chalands de Duke Point	–	4,2	–	Rampe d'accostage pour chalands d'une capacité de 100 tonnes. Aire d'entreposage à ciel ouvert de 19,5 ha. Conçu pour des chalands jusqu'à 63 m de long. Exploitant : Administration portuaire de Nanaimo. Entrepreneur pour les services : Western Stevedoring.
Ponton de chargement pour chalands	121	3,7	–	Bouées d'amarrage au nord du quai.
Western Forest Products Quai de chargement pour chalands sud	140	–	–	Utilisé par la scierie avoisinante pour le chargement des chalands.
Western Forest Products Quai de chargement pour chalands nord	140	–	–	Utilisé par la scierie avoisinante pour le chargement des chalands. Brise-lames en pierre à l'extrémité nord.

sud de Dodd Narrows. La vitesse maximale de ce courant en direction est est de 1 à 2 nœuds aux vives-eaux.

40 Des **traversiers** respectant des horaires établis traversent l'extrémité nord du Northumberland Channel entre le terminal de Duke Point et Tsawwassen et entre Nanaimo et Descanso Bay sur Gabriola Island.

40.1 Un **câble sous-marin** (fibre optique) part de Descanso Bay, sur Gabriola Island, s'étend jusqu'au port de Vancouver et se termine à la base d'hydravions. Pour obtenir de plus amples renseignements : https://connectedcoast.ca/.

41 Un **câble sous-marin** traverse le Northumberland Channel à partir d'un point situé 0,5 mille à l'ouest de Dodd Narrows.

42 Une **tour** aux coordonnées *49°09.2'N, 123°50.5'W* porte des feux rouges d'obstacle aérien.

43 Une **conduite sous-marine** (égout), 0,2 mille à l'ouest de *Harmac*, s'avance de 0,6 mille vers le nord dans le Northumberland Channel. Une prise d'eau salée en béton à partir de laquelle une conduite s'étend jusqu'au rivage est placée à 14 m de profondeur à courte distance au large du quai de *Canexus Chemicals*. Une conduite s'avance de 152 m au large 0,1 mille à l'ouest du quai des produits chimiques.

44 **Harmac**, sur le côté sud du Northumberland Channel, environ 1,5 mille à l'ouest de Joan Point, est le site d'une grande usine de pâte à papier. L'usine a une cheminée remarquable, haute de 87 m qui, avec sa fumée, est visible à plusieurs milles à la ronde. Le tableau 7.1 donne des détails sur les quais dans le Northumberland Channel.

44.1 Le **mouillage** NA-1, désigné pour les navires de haute mer, est situé au milieu du Northumberland Channel en face de Harmac. Deux **épaves** gisent à proximité du mouillage; l'une, recouverte de 67 m

d'eau, est située juste au nord et l'autre, recouverte de 105 m d'eau, est située 1 mille au NW.

45 Des feux privés sont placés aux extrémités est et ouest du *Harmac Pacific West Dock*. Le portique à conteneurs du terminal est également illuminé.

46 Entre Joan Point et *Harmac*, il y a des aires de flottage avec de nombreuses **bouées d'amarrage**. Les aires de flottage en face de *Harmac* sont éclairées par des projecteurs. La rive nord du Northumberland Channel est également une aire de flottage.

47 Un terminal en eau profonde et un poste d'amarrage pour chalands se trouvent sur **Duke Point**. Des feux privés sont placés aux extrémités est et ouest du terminal hauturier. Voir le tableau 7.1 pour plus de détails.

48 Le terminal de Duke Point de *BC Ferries* est situé 0,3 mille au SSE de **Jack Point**. Un service de traversier régulier est assuré avec Tsawwassen en passant par le Fairway Channel ou le Rainbow Channel.

49 Le *feu de Jack Point (438.5)*, sur le côté est de la pointe, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

50 Les **courants de marée** sont forts dans les parages de Jack Point, surtout aux marées de vive-eau.

51 Un débarcadère de traversier se trouve dans la partie NE de **Descanso Bay** *(49°11'N, 123°52'W)*, au sud de **Malaspina Point**. Un service de traversier fréquent à destination et en provenance de Nanaimo est assuré. Des feux privés et un réflecteur radar sont placés sur le débarcadère du traversier. Des falaises abruptes s'avancent vers le sud depuis l'extrémité sud de l'entrée et une grande zone de guano est visible sur la falaise, près de la baie.

52 Le *feu de Descanso Bay (438)*, sur l'extrémité sud de l'entrée de la baie, est placé sur une tour blanche.

Pylades Channel

Cartes 3475, 3443

53 **Pylades Channel** *(49°06'N, 123°43'W)* mène au NW à partir de Trincomali Channel, entre le côté ouest de Valdes Island et le **groupe d'îles De Courcy** au SE. À partir de l'extrémité NW de Pylades Channel, Gabriola Passage mène à l'est dans le Strait of Georgia et False Narrows mène au NW dans Northumberland Channel.

54 Les **mouillages désignés** 7, 8 et 9 sont alignés au centre de Pylades Channel.

55 Les **courants de marée** dans Pylades Channel atteignent parfois une vitesse de 2 nœuds. Le courant de flot porte au NW et le jusant, au SE.

56 La rive NE de Pylades Channel, entre Blackberry Point *(49°03'N, 123°39'W)* et Dibuxante Point, 5 milles au NW, est principalement constituée de falaises. **Coal Mine Bay**, 0,7 mille au SE de Dibuxante Point, est une aire de flottage et des **bouées d'amarrage** y sont mouillées.

57 Des **bouées d'amarrage** privées sont mouillées à courte distance au large de Ruxton Island.

Carte 3475

58 Le *parc provincial marin Pirates Cove (49°06'N, 123°44'W)* est situé sur le côté SE de De Courcy Island. Un récif asséchant dans l'entrée de **Pirates Cove** s'étend au NW depuis l'extrémité nord de cette presqu'île. Il est marqué par une **balise de jour** portant une **marque de jour de bâbord**. La **bouée de tribord** *U38* est mouillée à l'ouest de la balise de jour. Pour entrer dans l'anse, il faut passer entre la balise et la bouée. Une flèche blanche peinte sur un rocher et une croix blanche sur un arbre au-dessus de celui-ci servent d'alignement pour passer au large de l'extrémité nord du récif asséchant. Dès que la balise de jour est passée sur bâbord, il faut virer brusquement sur bâbord et laisser la **bouée** *U38* sur tribord. Des quais publics pour petites embarcations se trouvent dans l'anse.

59 Les petites embarcations peuvent **mouiller** dans Pirates Cove. L'anse est abritée de tous les vents, sauf des vents du nord, mais il a été signalé que la tenue du fond y était faible et que des navires de plus grande taille pouvaient chasser sur leur ancre. Des anneaux retenus par des boulons pour l'**amarrage** par la poupe sont situés le long du rivage de la presqu'île, du côté est de l'anse.

60 La **bouée de bâbord** *U37* marque le bord extérieur des récifs asséchants qui s'avancent depuis l'extrémité NE de De Courcy Island.

False Narrows

Carte 3475

61 **False Narrows** *(49°08'N, 123°47'W)* conduit de Pylades Channel à Percy Anchorage et Northumberland Channel. Il ne peut être emprunté que par les petites embarcations et il est conseillé de connaître les lieux. Le chenal navigable, offrant des profondeurs variant entre 0,6 et 1,5 m, passe au nord d'une longue et étroite bordure rocheuse asséchante, située près du milieu du goulet. Le varech, qui pousse abondamment dans le goulet pendant l'été et l'automne, constitue un danger.

62 La limite SE du Nanaimo Harbour traverse False Narrows. Les règlements concernant le Nanaimo Harbour s'appliquent à l'ouest de cette limite.

FALSE NARROWS – ENTRÉE OUEST (2007)

FALSE NARROWS – ENTRÉE EST (2007)

63 Les **courants de marée** dans False Narrows, dans les parages du récif asséchant, sont parallèles au rivage, tant durant le flot que durant le jusant. Le courant de flot porte au NW et le jusant, au SE. À la basse mer, à l'extrémité est du goulet, le courant s'écoule en douceur le long de la rive nord de Mudge Island. Il s'étend graduellement sur tout le goulet au fur et à mesure que la marée monte. À marée descendante, l'effet est inversé.

64 La station de courant secondaire False Narrows (3510), dont la station de référence est Dodd Narrows, est mentionnée dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

65 L'alignement est de False Narrows, sur le côté nord de False Narrows, 0,8 mille au NW de l'extrémité est de Mudge Island, orienté à 326°, marque l'accès au chenal au nord de la longue bordure asséchante.

66 L'alignement ouest de False Narrows, sur le côté nord de False Narrows à environ 0,3 mille à l'ouest de l'alignement est, orienté à 088°, marque l'accès au chenal au nord de la longue bordure asséchante. Des blocs rocheux asséchants gisent près du côté nord de False Narrows, à courte distance à l'est de l'alignement ouest.

67 Un **câble sous-marin** traverse False Narrows en direction NE depuis un point situé à courte distance à l'ouest de l'alignement ouest.

68 Des estacades flottantes sont souvent remorquées dans False Narrows, généralement en direction sud avec le premier courant de jusant, et il faut leur laisser un dégagement suffisant. En approchant de False Narrows depuis Pylades Channel, il faut se rapprocher du rivage de Mudge Island pour éviter la zone d'assèchement située au nord, sur laquelle se trouvent de nombreux gros blocs rocheux. À l'extrémité ouest de la zone, il faut continuer sur

l'alignement ouest jusqu'à une courte distance du rivage de Mudge Island pour éviter l'épi asséchant qui s'étend à l'ouest de l'alignement ouest.

69 **Percy Anchorage**, à l'extrémité ouest de False Narrows, constitue un endroit pratique pour mouiller en attendant l'étale dans Dodd Narrows et False Narrows. Sur la rive nord de Mudge Island, à courte distance à l'est de la ligne de transport d'électricité, s'ouvre une petite anse occupée par le *Moonshine Cove Yacht Club*.

70 Les **courants de marée** à Percy Anchorage sont faibles.

71 Des **câbles aériens**, laissant une hauteur libre de 26 m, traversent l'entrée ouest de Percy Anchorage.

Gabriola Passage

72 **Gabriola Passage**, entre Valdes Island et **Gabriola Island**, est étroit et tortueux, et présente de nombreux dangers dans son approche est. La combinaison de ce qui précède avec la vitesse des **courants de marée** signifie que le passage ne devrait être emprunté qu'à l'étale et uniquement par des personnes ayant une connaissance des lieux.

73 Les différences des marées pour Degnen Bay (7445), à l'intérieur de Gabriola Passage, dont la station de référence est Fulford Harbour, sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

74 Les prédictions des heures et des vitesses du courant maximum et des heures de l'étale pour Gabriola Passage (3300) sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*. Dans Gabriola Passage, le flot porte à l'est et le jusant, à l'ouest. La vitesse maximale du flot est de 8,5 nœuds et celle du jusant est de 9 nœuds.

75 **Dibuxante Point**, l'extrémité NW de Valdes Island, constitue l'extrémité SW de l'entrée de Gabriola Passage. Une bordure rocheuse asséchante déborde Dibuxante Point de 0,1 mille au NW.

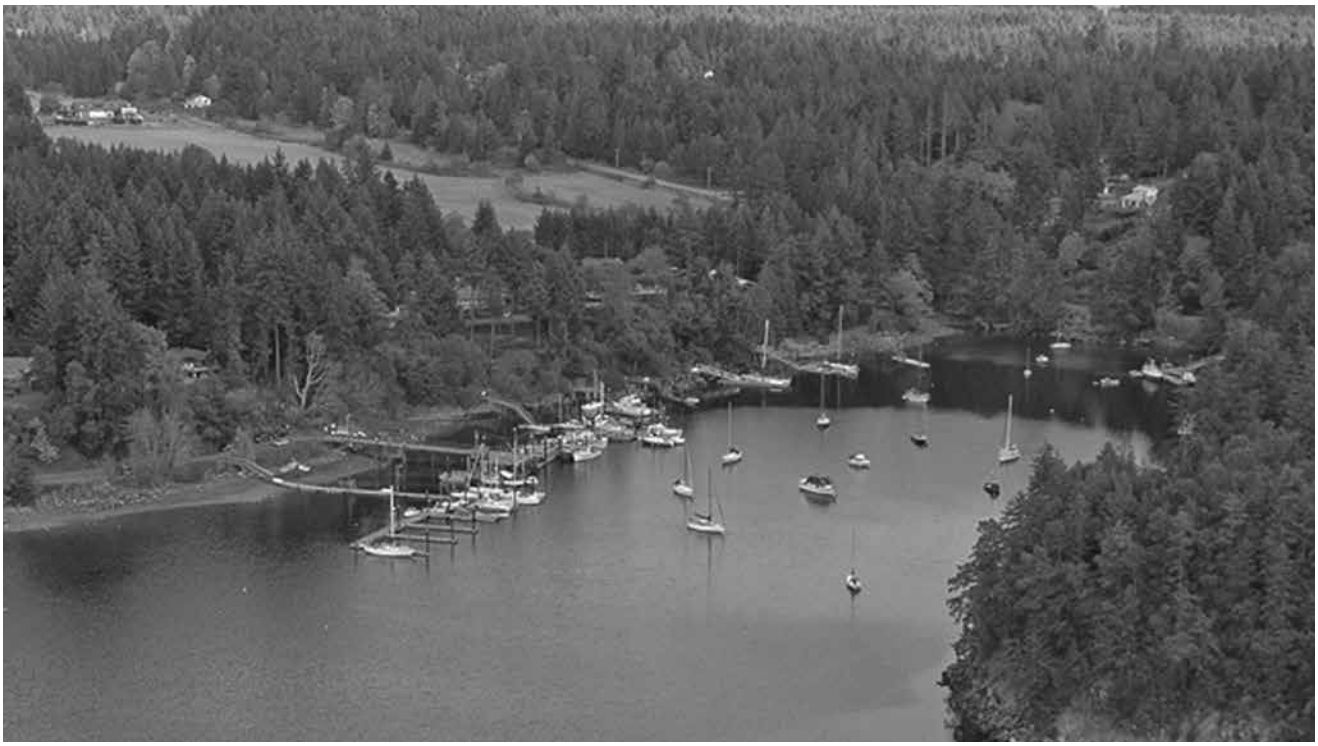
76 Le *feu de Dibuxante Point (433.8)*, à l'entrée ouest de Gabriola Pass, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

77 **Degnen Bay**, du côté nord de Gabriola Passage, offre un excellent abri pour les petites embarcations. La tenue du fond pour le **mouillage** est signalée comme étant bonne, mais des débris sur le fond peuvent accrocher les ancres. Un **quai public** sur la rive nord offre 120 m d'espace d'amarrage et une profondeur de 3 m le long de son côté NE. On y trouve une grue de 5 tonnes et l'électricité peut être fournie. Des installations d'évacuation des déchets et des huiles usées, un téléphone et une grille à marée sont disponibles. Les navires commerciaux ont la priorité. Plusieurs quais privés se trouvent à courte distance au NE du quai public.

78 Les petites embarcations peuvent **mouiller** dans **Wakes Cove**, mais l'anse est exposée au NW. La tenue du fond a été signalée comme étant minime avec de grandes plaques de varech et des débris de fond provenant de l'exploitation forestière. Un petit quai donne accès au parc provincial.

GABRIOLA PASSAGE – ENTRÉE OUEST (2007)

DEGNEN BAY (2005)



79 Les trois petits îlots au SE de **Cordero Point** *(49°08'N, 123°42'W)* sont boisés; le plus grand d'entre eux étant **Kendrick Island**. La baie formée entre ces trois îlots et la rive est de Valdes Island est connue localement sous le nom de **Dogfish Bay**. Elle offre un bon **mouillage** abrité utilisé régulièrement par des remorqueurs remorquant des radeaux en attendant la marée ou en fonction des conditions météorologiques. Les quais et les **bouées d'amarrage** du *West Vancouver Yacht Club* se trouvent sur le côté ouest de Kendrick Island.

80 Le *feu est de Gabriola Passage (433.5)*, au large du côté NE de Valdes Island, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

81 **Breakwater Island**, 0,7 mille à l'est de Cordero Point, gît en travers des approches est de Gabriola Passage. **Rogers Reef**, du côté nord, à l'entrée est de Gabriola Passage, est un groupe de rochers asséchants et de rochers submergés.

82 Le *feu de Rogers Reef (433.3)*, à l'entrée est de Gabriola Pass, est placé sur une tour blanche.

83 Le *feu de Breakwater Island (433.2)*, sur le côté ouest de l'île, en face de l'entrée de Gabriola Passage, est placé sur un mât.

Silva Bay et ses approches

Carte 3475

84 **Thrasher Rock** *(49°09'N, 123°38'W)* est escarpé sur tout son pourtour, sauf sur son côté ouest.

85 Le *feu de Thrasher Rock (433)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure et est doté d'une **balise radar** (— • • —).

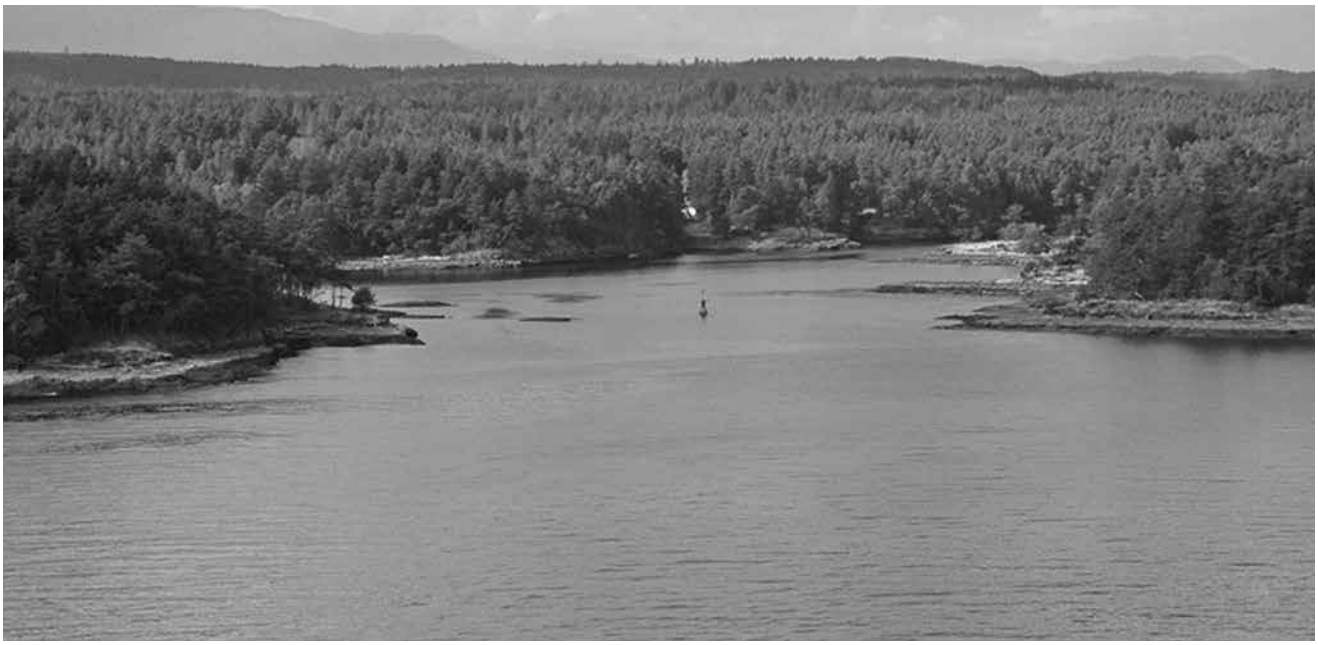
86 Les **Gabriola Reefs**, un ensemble de rochers submergés et asséchants s'étendent sur quelque 1,5 mille au SSW de Thrasher Rock.

87 La *bouée lumineuse UM des Gabriola Reefs (433.1)*, à l'extrémité sud des récifs, est une **bouée de bifurcation bâbord**.

88 Les **Flat Top Islands**, au nord de Breakwater Island, se composent des **Bath Island**, **Saturnina Island**, **Sear Island**, **Tugboat Island**, **Vance Island**, **Lily Island**, **Carlos Island**, **Gaviola Island** et **Acorn Island**. **Brant Reef**, 0,2 mille au NE d'Acorn Island, émerge de 1 m.

89 **Commodore Passage** s'étend entre Tugboat Island et Vance Island sur son côté SW, et Acorn Island et Gaviola Island sur son côté NW. Un récif, asséchant de 4,8 m, gît à 0,1 mille au SE de Acorn Island, et un rocher à fleur d'eau gît à courte distance au sud de ce récif.

SILVA BAY – ENTRÉE PRINCIPALE (2007)



SILVA BAY (2007)

90 Le *feu de Tugboat Island (434)*, sur un récif asséchant à environ 0,2 mille au SE de l'île, est placé sur une tour cylindrique blanche.

91 Un **câble aérien**, laissant une hauteur libre de 14 m, relie Tugboat Island et Sear Island et est marqué par des sphères orange. Des **câbles sous-marins** traversent le passage entre Breakwater Island et Tugboat Island et entre Gabriola Island et Sears Island.

92 Trois passages mènent à **Silva Bay**, qui est souvent utilisée par les petites embarcations. L'entrée principale de Silva Bay se trouve entre Tugboat Island et Vance Island. Elle est encombrée par un **récif** asséchant s'avançant vers le nord à partir de Tugboat Island et **Shipyard Rock** au milieu

du chenal. La profondeur minimale dans le chenal au nord de Shipyard Rock est de 5,9 m.

93 **Avertissement. — Le chenal sécuritaire entre Tugboat Island et Vance Island est étroit. Des bordures rocheuses submergées limitent la largeur du chenal, celles faisant saillie des côtés nord et NW de Tugboat Island étant particulièrement étendues. De nombreux navires s'y sont échoués. Rester au nord du feu de Shipyard Rock. S'assurer que les hauts-fonds s'étendant à l'ouest de Shipyard Rock et au NW de Tugboat Island sont dégagés. Maintenir le cap vers l'ouest jusqu'à mi-chemin environ de Law Point avant de virer en direction des installations situées du côté SW de Silva Bay.**

94 Le *feu de Silva Bay (434.3)*, au NW de Tugboat Island sur Shipyard Rock, porte une **marque de jour de bâbord** et est placé sur un mât blanc.

95 La **bouée de bâbord** *U39* marque l'extrémité NW du récif asséchant au large de Tugboat Island.

96 L'entrée sud de Silva Bay s'ouvre entre Sear Island et Gabriola Island. Elle est large d'environ 30 m et sa profondeur est d'au moins 1 m.

97 L'entrée nord de Silva Bay, entre Lily Island et Vance Island, s'ouvre à son extrémité nord entre Carlos Island et les hauts-fonds situés au nord de Lily Island. La profondeur minimale dans ce chenal est de 3,6 m. La **bouée cardinale est** *AP* marque les hauts-fonds au nord de Lily Island.

98 Silva Bay offre diverses activités et on y trouve des boutiques, un magasin général, des restaurants, des installations de réparations maritimes et des centres de villégiature. Elle abrite une école de construction de bateaux en bois. Un feu privé est placé sur les quais du *Royal Vancouver Yacht Club* sur Tugboat Island. *Silva Bay Resort & Marina* (250-247-8662) a des installations complètes, y compris un amarrage temporaire. *Page's Resort and Marina* (250-247-8931) a des installations complètes, y compris un amarrage temporaire. Le Silva Bay Inn (250-247-9351) dispose de postes d'amarrage pour visiteurs. Il y a de nombreuses possibilités de **mouillage**; les avis sont contradictoires concernant la tenue du fond entre Tugboat Island et Sear Island et les **marinas**.

99 Les différences des marées pour Silva Bay (7550), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

Cartes 3443, 3458

100 La côte nord de **Gabriola Island** entre **Law Point** *(49°09'N, 123°42'W)* et **Orlebar Point**, 5,5 milles au NW, est escarpée et abondamment boisée.

101 **Lock Bay** *(49°11'N, 123°49'W)* est exposée et n'est pas recommandée comme mouillage.

Nanaimo Harbour et ses approches

Cartes 3458, 3463

102 L'approche NE du **Nanaimo Harbour** se trouve entre Entrance Island, 0,5 mille au NE d'Orlebar Point, et Neck Point *(49°14'N, 123°58'W)*.

103 L'**approche du Nanaimo Harbour** *(49°10'N, 123°56'W)* du Strait of Georgia se trouve entre Entrance Island et Lagoon Head, 5,5 milles à l'WNW. Les chenaux navigables de cette approche sont, de l'est vers l'ouest : Fairway Channel, Rainbow Channel et Horswell Channel. Ces chenaux, séparés par des îles et des hauts-fonds, sont profonds et bien éclairés. L'approche habituelle s'effectue par le Fairway Channel. L'accès à la partie intérieure du Nanaimo Harbour s'effectue par McKay Channel et Meakin Channel à l'aide des balises d'alignement de Colliery. Les postes d'amarrage du terminal de Duke Point et de Harmac se trouvent dans le Northumberland Channel.

104 La ville de **Nanaimo**, sur le côté ouest du havre, a été créée en 1851 lorsqu'on y a découvert du charbon. Les exportations de charbon ont culminé en 1898, et en 1930, la plupart des mines de charbon avaient fermé. Aujourd'hui, les principales industries sont le bois d'œuvre, la pâte à papier, le papier journal, les pêches et le tourisme. La ville offre une gamme complète de services municipaux, notamment un bureau de poste, un hôpital avec héliport, des centres commerciaux et des installations récréatives.

105 Nanaimo Harbour, dans le secteur 1 de la *Zone de trafic de Vancouver*, est administré par les *services de trafic de Victoria*, et la fréquence assignée est le canal 11 (156,55 MHz). Une brève description des *Services du trafic maritime (STM)* se trouve dans les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. Les détails sont fournis dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*. Voir le tableau 7.2 pour les détails sur le **point d'appel**.

106 Le **point d'appel 23, Entrance Island/Five Fingers Island** est une droite joignant le *feu d'Entrance Island (435)* et Five Finger Island.

107 Le **pilotage** est obligatoire. Nanaimo Harbour fait partie de la zone 2 de la *Région de pilotage du Pacifique*. Pour plus de détails sur l'obtention d'un pilote à l'arrivée ou au départ, voir les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

Tableau 7.2 Point d'appel — Nanaimo Harbour

Numéro	Nom	Description
23	Entrance Island/Five Fingers Island	Ligne entre le point *49°12'34"N, 123°48'25"W* et le point *49°13'53"N, 123°54'52"W*

108 Les grands et rapides **traversiers** de passagers et de véhicules entre Departure Bay et Horseshoe Bay, Howe Sound et Duke Point et Tsawwassen empruntent généralement le Rainbow Channel ou le Fairway Channel selon des horaires réguliers. Un traversier de marchandises qui assure la liaison entre Nanaimo et le fleuve Fraser emprunte généralement le Fairway Channel, et le traversier de Gabriola Island assure ses liaisons à partir de Meakin Channel.

109 Les différences des marées pour Nanaimo (7917), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans les *Tables des marées et des courants du Canada, volume 5*.

110 Les renseignements météorologiques pour l'*aéroport de Nanaimo* figurent dans les annexes.

111 **Entrance Island** *(49°13'N, 123°49'W)* est un rocher de grès de 9 m de haut, sans arbres et recouvert d'une végétation rabougrie. Un fond malsain s'étend à l'ouest et au SW de l'île. Des bâtiments blancs remarquables avec des toits rouges, une tour radio et un mât de pavillon s'élèvent sur l'île. Les navires à destination et en provenance de Nanaimo, ou qui traversent le Strait of Georgia, doivent passer au nord de cette île.

112 Le *feu d'Entrance Island (435)* est placé sur une tour blanche.

113 La **bouée cardinale nord** *PE* marque l'extrémité NW du fond malsain qui s'étend depuis Entrance Island. La **bouée de tribord** *P0* marque la limite sud du fond malsain qui s'étend au SW de Entrance Island.

114 **Forwood Channel**, entre **Orlebar Point** et Entrance Island, est en partie obstruée par un fond malsain qui s'avance sur environ 0,2 mille au sud et à l'ouest de l'île. Un **câble sous-marin** (électricité) traverse ce chenal.

115 **Pilot Bay** et le *parc provincial de Gabriola Sands* se trouvent à l'extrémité nord de Gabriola Island. La baie offre un bon **mouillage** aux petites embarcations par vents du sud-ouest, mais elle est exposée aux vents du nord-ouest.

Carte 3447

116 Le **Fairway Channel**, entre l'extrémité NW de Gabriola Island et Snake Island, a une largeur navigable d'environ 0,7 mille. **Snake Island** est une île herbeuse au sommet lisse, frangée de récifs asséchants. Un haut-fond, recouvert d'au moins 1,3 m d'eau, gît 0,3 mille au SE de Snake Island. Le passage entre Snake Island et ce haut-fond n'est pas recommandé.

117 Le *feu de Snake Island (436)*, à l'extrémité nord de l'île, est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

118 La *bouée à cloche lumineuse P2 de Snake Island Reef (437)*, mouillée au sud du haut-fond gisant au SE de Snake Island, est une **bouée de tribord**.

119 Le *NCSM Saskatchewan* a été coulé à courte distance à l'est de Snake Island pour devenir un **récif artificiel** pour les plongeurs. Il est marqué par des bouées d'**avertissement**/**de renseignements**, et des **bouées d'amarrage** sont mouillées sur le site. Cet ancien destroyer d'escorte de la *Marine royale du Canada*, long de 111 m, a été coulé en 1997.

120 Le *NCSM Cape Breton* a lui aussi été coulé au SE de Snake Island pour devenir un **récif artificiel** pour les plongeurs. Il est marqué par **bouées d'avertissement**. Cet ancien navire de ravitaillement de la *Marine royale du Canada*, long de 134 m, a été coulé en 2001.

121 Le **Rainbow Channel** est situé entre Snake Island, Five Finger Island et les Hudson Rocks, environ 1,5 mille au NW. **Five Finger Island** est dénudée et accidentée. Elle tire son nom de cinq monticules qui, sous certains angles, ressemblent à des poings fermés. La **Réserve écologique des Hudson Rocks** est formée de cinq îlots et de rochers de 1 à 10 m de haut, entourés de récifs.

122 Le *feu des Hudson Rocks (447)*, au sommet de l'îlot SW, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

123 Le **Horswell Channel** est situé entre les Hudson Rocks et la côte de l'île de Vancouver. **Clarke Rock**, sur le côté ouest du Horswell Channel, est séparé de l'île de Vancouver par un étroit chenal.

124 Le *feu de Clarke Rock (447.2)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

125 Plusieurs rochers asséchants gisent sur le côté NW de **Lagoon Head**, 0,3 mille au NW de Clarke Rock.

126 **Hammond Bay**, qui s'ouvre entre Lagoon Head et **Neck Point**, est exposée aux vents du NE. Cependant, la tenue du fond de sable et de vase a été signalée comme étant bonne et la baie offre un abri contre les vents du NW et du SE. Il est possible de **mouiller** au fond de la baie, en face de **Shack Island** (nom local). Des cabanes en bois de fortune et des arbres bas se trouvent sur cette île. Une **conduite sous-marine** (égout) traverse le centre de la baie et s'avance sur 1,1 mille au NE.

127 **Icarus Point**, 3 milles à l'WNW de Neck Point, n'est pas bien définie et est difficile à identifier.

128 **Horswell Bluff**, 0,7 mille au sud de Clarke Rock, est bordée par un fond malsain. **Horswell Rock**, à l'extrémité de ce fond malsain, est recouvert de 1,8 m d'eau.

129 La *bouée lumineuse CG de Horswell Rock (446.5)*, à l'est de Horswell Rock, est une **bouée cardinale est**.

130 La **bouée de bâbord** *P15*, 0,2 mille au nord de Horswell Rock, marque la limite de la zone de hauts-fonds qui s'avance à l'est de Horswell Bluff.

131 Des **câbles sous-marins** traversent le Rainbow Channel à partir du côté nord de Departure Bay. Un câble partant de Newcastle Island et un autre partant de Departure Bay traversent le Fairway Channel. Ces câbles traversent tous le Strait of Georgia jusqu'à Point Gray et sont abandonnés.

Nanaimo Harbour

132 **Nanaimo Harbour** est géré par :

Administration portuaire de Nanaimo
C.P. 131, 104, rue Front Nanaimo (Colombie-Britannique)
V9R 5K4
Tél. : 250-753-4146
Télécopieur : 250-753-4899
Courriel : info@npa.ca
Site Web : www.npa.ca

133 Le **Nanaimo Harbour** englobe toutes les eaux au sud d'une ligne entre le point de coordonnées *49°13'16"N, 123°56'42"W,* situé sur l'île de Vancouver, et le point de coordonnées *49°11'26"N, 123°52'22"W*, situé sur Gabriola Island, y compris Descanso Bay, Departure Bay, Northumberland Channel, False Narrows aussi loin à l'est que la longitude *123°46'38"W*, et Dodd Narrows aussi loin au sud que la latitude *49°08'02"N*.

134 Les *Opérations portuaires* établies par l'*Administration portuaire de Nanaimo* s'appliquent à tous les navires se trouvant dans les limites du havre.

Mouillages pour navires de haute mer

Six mouillages pour navires de haute mer se trouvent dans les limites du port, au large du côté est de Protection Island et de Newcastle Island. Désignés NA1 à NA6, ils permettent aux navires d'une longueur maximale de 300 mètres de mouiller par des profondeurs variant entre 40 et 80 mètres. Les mouillages pour navires de haute mer sont attribués par le capitaine de port que l'on peut contacter au 250-753-4146, poste 239.

Les droits de port sont payables par tout navire auquel un mouillage est attribué.

Les navires auxquels un mouillage a été attribué dans les limites du port doivent avoir à bord la carte à la plus grande échelle disponible, comme la carte canadienne 3447, qu'ils peuvent se procurer auprès de leur agent local ou de leur fournisseur de cartes. Un navire au mouillage doit avoir en tout temps ses machines en position, parées à manœuvrer immédiatement, et sa deuxième ancre prête à être mouillée si les vents au navire dépassent vingt-cinq (25) nœuds.

Les transferts de pilotes à destination ou en provenance des navires au mouillage peuvent être organisés par l'intermédiaire de l'agent local ou en communiquant avec le capitaine du port. La livraison des vivres, le transport de l'équipage, etc. doivent être organisés par l'agent local.

Les navires au mouillage doivent s'attendre à ce que des représentants de l'Administration portuaire de Nanaimo montent à bord pour effectuer des vérifications des eaux de cale, des eaux usées et des eaux de ballast. Il est interdit aux navires de déverser, de rejeter ou de rejeter des polluants

Tableau 7.3 Principales installations portuaires — Nanaimo

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Quai d'assemblage de Nanaimo (Nanaimo Assembly Wharf) Poste d'amarrage B	183	12,6	–	Manutention de cargaisons liées à des projets, usage industriel léger. Une gamme complète d'équipements de manutention de cargaisons est disponible. Aire d'entreposage couverte de 8 333 m², aire d'entreposage à ciel ouvert pavée de 15 hectares. Approche limitée par un haut-fond à 9 m de profondeur. Propriétaire/Exploitant : Administration portuaire de Nanaimo/ Quai d'assemblage de Nanaimo (250-753-3425).
Quai d'assemblage de Nanaimo Poste d'amarrage C	183	10,4	–	Comme ci-dessus.
Terminal des navires de croisière de Nanaimo	110	10,0	–	Ponton de béton conçu pour recevoir des navires jusqu'à 360 m de long.

par-dessus bord et d'utiliser des incinérateurs à bord dans les limites du port.

Contrôle des débris

L'Administration portuaire de Nanaimo, en collaboration avec l'industrie locale, confie à contrat le nettoyage des débris dans les limites du port. Des patrouilles quotidiennes sont effectuées dans le havre, et tous les débris flottants sont ramassés, retirés de l'eau et triés dans l'enceinte du port. Les billes de bois qui ont une valeur commerciale sont revendues à l'industrie pour compenser les coûts de l'opération. Le bois sans valeur commerciale est éliminé.

Protection de l'environnement

Conformément à une lettre d'entente avec la Garde côtière canadienne, l'Administration portuaire de Nanaimo est le premier intervenant en cas de rapport de pollution dans les limites du port. Chaque rapport fait l'objet d'une enquête et, lorsque la source de la pollution peut être déterminée, tous les coûts liés à l'enquête, à l'intervention, au nettoyage et à l'élimination de tous les contaminants sont facturés au pollueur.

Tous les déversements d'hydrocarbures sont signalés à la Garde côtière canadienne.

Renseignements sur l'organisation d'événements

Tout événement organisé dans l'enceinte du port ou sur l'eau, sous l'eau ou au-dessus de l'eau dans les limites du port doit être approuvé par l'Administration portuaire de Nanaimo.

L'Administration portuaire de Nanaimo peut choisir de surveiller tout événement sur l'eau pour des raisons de sécurité ou liées à la navigation, en particulier lorsque l'événement perturbe ou peut perturber les opérations normales du port. Ce service est fourni gratuitement et les coordonnateurs d'événement devront se conformer à toutes les instructions données par le personnel de l'administration portuaire.

Des exemples d'événements sur l'eau, sous l'eau ou au-dessus de l'eau qui nécessitent l'approbation de l'administration portuaire sont, sans s'y limiter, les courses de baignoire, les régates de bateaux drôles, les courses de yachts, les courses de bateaux-dragons, les courses de kayak ou de canoë à balancier, les feux d'artifice, les compétitions de natation, les démonstrations, les spectacles aériens et les compétitions de ski nautique.

Certains événements peuvent nécessiter des approbations supplémentaires, par exemple : de la Ville, en vertu de règlements administratifs, du service d'incendie, de la GRC, etc. Si vous êtes un organisateur d'événement, renseignez-vous auprès de chacun d'eux pour vous assurer que vous avez les approbations nécessaires en place pour la tenue de votre événement.

En cas de doute quant à la nécessité ou non de l'approbation de l'administration portuaire, veuillez appeler le bureau principal au 250-753-4146 ou écrire à info@npa.ca. Cette adresse de courriel est protégée contre les « robots polluposteurs ». Vous devez activer JavaScript pour la visualiser.

Installations à louer

Jetée pour les navires de passage (Visiting Vessel Pier)

La jetée pour les navires de passage mesure 600 pi sur 30 pi (183 m sur 9,2 m) et peut accueillir plusieurs centaines de personnes. Des tentes et des auvents peuvent être érigés sur la jetée (avec l'approbation de l'administration portuaire). En raison de son emplacement exposé, si des tentes sont nécessaires, assurez-vous qu'il y a suffisamment de poids d'ancrage pour les armatures. Une voie réservée aux pompiers doit être dégagée le long de la jetée en cas d'urgence.

De l'électricité et de l'eau peuvent être fournies sur la jetée qui dispose également d'un éclairage. Les véhicules ne dépassant pas 9 tonnes peuvent y accéder (avec l'approbation de l'administration portuaire). La jetée pour les navires de passage peut être utilisée pour des événements comme des mariages, des spectacles et des réceptions.

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec le bureau principal de l'administration portuaire au 250-753-4146 ou par courriel à info@npa.ca. Cette adresse de courriel est protégée contre les « robots polluposteurs ». Vous devez activer JavaScript pour la visualiser.

Mouvements d'hydravions

L'Administration portuaire de Nanaimo, les exploitants d'hydravions locaux et des membres du public ont formulé des recommandations concernant les mouvements des hydravions dans le havre.

Le port gère deux hydroaérodromes. La zone « A », adjacente à la jetée pour les navires de passage, se trouve dans l'arrière-port et la zone « B », adjacente au terminal de Departure Bay de BC Ferries, se trouve dans Departure Bay.

Pour des raisons de sécurité nautique, des feux stroboscopiques actionnés par les aéronefs ont été installés. L'un se trouve sur le brise-lames central, à côté de la jetée pour les navires de passage et couvre la zone « A », l'autre est placé au sommet d'un pilotis situé dans l'entrée nord du chenal de Newcastle Island.

Chaque feu stroboscopique fonctionne indépendamment et lorsqu'il clignote, cela indique qu'un aéronef se prépare à décoller de l'hydroaérodrome pertinent, ou d'y atterrir.

Sécurité portuaire

L'Administration portuaire de Nanaimo gère un certain nombre d'installations dans les limites du port.

Chaque installation est entièrement conforme au code ISPS et au Règlement sur la sûreté du transport maritime.

135 Une **limitation de vitesse** de 10 km/h (5 nœuds) est prescrite par le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* pour Nanaimo Harbour, à l'exclusion de Dodd Narrows.

136 Le patrouilleur de Nanaimo Harbour peut actionner deux feux stroboscopiques bleus de chaque côté de la vergue à des fins d'identification.

137 Nanaimo est un point d'entrée, et les agents des douanes embarquent à l'arrivée. Le bureau des douanes se trouve dans l'édifice fédéral, près de Commercial Inlet.

138 De grandes quantités de provisions fraîches sont disponibles. Le mazoutage est limité à la livraison par camion-citerne ou par chaland. En cas de besoin de grandes quantités, le mazout doit être livré de Vancouver.

139 Le *chantier naval de Nanaimo*, du côté ouest du Newcastle Island Passage, compte trois pistes de halage pouvant accommoder des navires pesant jusqu'à 270 tonnes. Les réparations sous-marines des plus gros navires sont effectuées par des plongeurs. La réparation des machines de propulsion est limitée aux navires pesant jusqu'à 300 tonnes environ, bien que les réparations des machines auxiliaires et des appareils électriques puissent être effectuées par les ateliers d'usinage locaux. Des réparations d'équipements électroniques, y compris de radars, peuvent être effectuées. Des remorqueurs sont disponibles.

140 Nanaimo offre des services d'autobus vers tous les points de l'île de Vancouver et est reliée à Vancouver (Horseshoe Bay et Tsawwassen) et à Gabriola Island par des services de traversiers réguliers. Un service ferroviaire dessert Victoria et Courtenay. Des services d'hydravion sont disponibles dans la zone portuaire et à l'aéroport de Nanaimo, à neuf kilomètres au sud de la ville. Un petit traversier de passagers assure la liaison entre Nanaimo, Newcastle Island et Protection Island.

141 Des **traversiers** traversent fréquemment l'entrée nord du Northumberland Channel à proximité des mouillages désignés.

142 Les installations des terminaux de Nanaimo Harbour sont énumérées dans le tableau 7.3.

143 **Avertissement. — Les profondeurs dans les approches des quais B et C sont de 9 m au maximum.**

144 **Batchelor Point** *(49°11'N, 123°55'W)* constitue l'extrémité NE de Protection Island. **Power Squadron Reef** se trouve à 0,2 mille au NW de Batchelor Point. **McKay Point** et **Angle Point** forment l'extrémité NE de Newcastle Island.

145 Une **balise de jour** privée est placée dans la partie centrale du chenal asséchant entre Protection Island et Newcastle Island, connu localement sous le nom de **Reef Bay**.

146 Des **conduites** et des **câbles sous-marins** traversent le chenal asséchant entre Protection Island et Newcastle Island. Un câble abandonné est posé dans la baie au sud d'Angle Point. Une conduite (émissaire d'égout) s'avance sur 0,2 mille au large, 0,3 mille à l'ouest de McKay Point.

Nanaimo Harbour — Partie intérieure

Carte 3447

147 La partie intérieure du **Nanaimo Harbour** *(49°10'N, 123°56'W)* qui s'ouvre à 1 mille à l'ouest de Jack Point est protégée sur ses côtés nord et est, par **Newcastle Island** et **Protection Island**. Une grande vasière constitue la partie sud du havre.

148 **Gallows Point**, qui constitue l'extrémité sud de Protection Island, est entourée sur ses côtés faisant face au large par une bordure asséchante. Un quai pour traversiers de passagers, situé à courte distance au NW de Gallows Point, est protégé par un brise-lames en pierre. Un **quai public** se trouve le long du quai du traversier. Un quai public et un débarcadère pour traversier se trouvent à **Good Point**. **Satellite Reef**, 0,4 mille au NW de Gallows Point, émerge de 0,7 m.

149 Le *feu de Gallows Point (439)*, sur la bordure asséchante à courte distance au sud de Gallows Point, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

150 La **bouée de tribord** *P4* marque la lisière d'un fond malsain 0,1 mille au sud de Gallows Point.

151 La **bouée cardinale ouest** *PS* est mouillée sur le côté ouest de Satellite Reef. Une aire de flottage avec des **bouées d'amarrage** s'étend entre Protection Island et Satellite Reef.

152 Le *feu de l'entrée du Nanaimo Harbour (440)*, 0,25 mille au SSE du feu de Gallows Point, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure, posée sur un duc d'Albe.

153 Le secteur blanc du *feu à secteurs de Nanaimo Harbour (441.6)*, au débarcadère du traversier de Gabriola, indique le chenal à emprunter au sud de Gallows Point.

154 Les *feux d'alignement de Colliery (442, 443)*, 0,5 mille à l'WSW du feu de Gallows Point, orientés à 255°, permettent de franchir le chenal au sud de Gallows Point. Les deux feux, placés sur des tours à claire-voie tripodes, portent des **marques de jour rouges et blanches**.

APPROCHE DU NANAIMO HARBOUR – McKAY CHANNEL (2005)

155 **McKay Channel**, entre Protection Island et **Middle Bank**, est profond et sans danger. **Meakin Channel** conduit au SW de McKay Channel jusqu'au *quai général de Nanaimo* (*Nanaimo Assembly Wharf*).

156 Le *terminal de navires de croisière (Cruise Ship Terminal) de l'Administration portuaire de Nanaimo* est situé au *quai général de Nanaimo.* Des feux privés sont placés à l'extrémité de la jetée.

157 La balise de jour de bâbord privée sur l'épi à l'entrée du Nanaimo Harbour *(5283.5)*, 0,25 mille au SW du feu de l'entrée du Nanaimo Harbour, est placée sur un duc d'Albe.

158 La partie du Nanaimo Harbour, au sud de Newcastle Island et à l'ouest de Protection Island, est un plan d'amerrissage pour hydravions. Les limites sont indiquées par des **bouées lumineuses**. Le terminal se trouve à l'extrémité nord de Commercial Inlet. Un feu stroboscopique aéronautique, activé par les aéronefs pour avertir les navigateurs de l'atterrissage ou du décollage d'un aéronef, est placé sur le brise-lames central à l'entrée de Commercial Inlet.

159 Le quai de chargement de *Seaspan Coastal Intermodal* pour les wagons et les remorques et le traversier pour véhicules et passagers pour Gabriola Island de *BC Ferries* opèrent des débarcadères de traversiers au NW du *quai d'assemblage de Nanaimo*.

160 Un **brise-lames** long de 50 m se trouve dans l'entrée de Commercial Inlet. L'entrée au sud du brise-lames est utilisée par les navires. L'entrée au nord du brise-lames, d'une largeur de 50 m, est réservée à l'usage exclusif des hydravions. L'*Eco-Barge* est une petite barge de pompage des eaux usées à énergie solaire et elle est amarrée au brise-lames.

161 **Beacon Rock**, dans l'entrée de Commercial Inlet, émerge de 1,2 m. **Carpenter Rock**, 0,1 mille au nord de Beacon Rock, est à fleur d'eau.

162 Des feux privés sont placés à l'extrémité de la jetée pour petits navires, aux deux extrémités du brise-lames et à l'extrémité de la jetée de pêche. Beacon Rock est marqué par des aides lumineuses cardinales nord, sud, est et ouest privées.

163 La jetée du *W.E. Mills Landing & Marina* (250-755-1216), auparavant *Cameron Island Marina & Visiting Vessel Pier*, s'étend au nord de **Cameron Island** (nom local) sur le côté est du bassin du Commercial Inlet. Un **câble sous-marin** (électricité) est posé depuis l'extrémité de la jetée jusqu'au brise-lames central; il est marqué par des panneaux. La **marina** dispose d'une grue de 1 000 lb, d'un quai auquel il est possible de se ravitailler en essence et en diesel, et peut fournir de l'électricité et de l'eau douce.

164 Le *bassin du port de Nanaimo* (250-754-5053) dans **Commercial Inlet** est destiné aux petites embarcations et dispose de 2 800 m d'amarrage. En hiver,

COMMERCIAL INLET (2005)

NANAIMO HARBOUR EST (2005)

le bassin est utilisé par les bateaux de pêche. Communiquer avec le bureau du gardien principal du quai (VHF canal 67, 250-754-5053, marina@npa.ca) pour obtenir des renseignements généraux et l'attribution des postes d'amarrage. Les réservations pour l'amarrage doivent être faites au moins 24 heures à l'avance. Les installations comprennent des douches, une buanderie et des toilettes. De l'essence et du diesel sont disponibles. Le terminal pour les hydravions se trouve à l'extrémité nord du bassin. Un **quai de pêche public** en L s'étend sur 100 m vers le large au nord de l'aérogare.

165 Un **câble sous-marin** traverse le havre de Good Point sur Protection Island jusqu'à la rive à l'ouest de Carpenter Rock. Un second **câble sous-marin** traverse le havre 0,2 mille plus au sud.

166 Une **conduite sous-marine** traverse le havre de Good Point jusqu'à l'embouchure de la **Millstone River**.

167 Le *parc provincial marin de Newcastle Island* dispose de **quais publics** et de **bouées d'amarrage** dans **Mark Bay**. Il est possible de camper, et le parc dispose d'une aire de pique-nique, de boîtes à déchets, de téléphones, de douches et de toilettes.

168 **Newcastle Island Passage**, entre l'île de Vancouver et Newcastle Island, mène vers le nord, de la partie intérieure du Nanaimo Harbour jusqu'à Departure Bay. Il est étroit, peu profond et ne convient qu'aux petits navires. Le nord est la direction de l'amont pour les aides à la navigation et des balises rouges sont placées sur tribord ou sur le côté de Newcastle Island.

169 Aucun navire ne doit naviguer à une vitesse supérieure à 5 nœuds dans le Newcastle Island Passage entre **Bate Point** et Pimbury Point. Des **bouées**, 0,1 mille au SW de Bate Point, portent des panneaux demandant de faire attention à la vitesse, et des panneaux de limitation de vitesse sont placés le long du Newcastle Island Passage.

170 La *bouée lumineuse P12 de Bate Point (445)*, au sud du haut-fond asséchant qui s'avance depuis la pointe, est une **bouée de tribord**.

171 La *bouée lumineuse P9 de Millstone (444)* et la *bouée lumineuse P11 de Millstone Creek (444.5)* à la lisière d'un haut-fond asséchant situé du côté ouest du passage, sont des **bouées de bâbord**.

172 **Oregon Rock**, 0,2 mille au NNW de Bate Point, émerge de 0,2 m et est marqué par la **bouée de bâbord** *P13*. **Passage Rock**, à courte distance au nord d'Oregon Rock, émerge de 0,1 m et est marqué par une **balise de jour** avec une **marque de jour de bâbord**. Les navires ne doivent pas passer entre ces balises, car le chenal se trouve du côté est, au large du rivage de Newcastle Island.

173 **Avertissement. — De nombreux navires ont heurté Oregon Rock. Le chenal sécuritaire qui traverse le Newcastle Island Passage passe à l'est d'Oregon**

NEWCASTLE ISLAND PASSAGE – VUE VERS LE SE (2005)

NEWCASTLE ISLAND PASSAGE – VUE VERS LE NW (2005)

Rock, entre Oregon Rock et Newcastle Island. Les bouées de tribord *P14* et *P16* sont mouillées du côté est (Newcastle Island) du passage. La bouée de bâbord *P13* est mouillée du côté ouest (Nanaimo) du passage. Une balise de jour est également placée de ce côté.

174 Des **câbles sous-marins** traversent le Newcastle Island Passage dans les parages d'Oregon Rock et à **Brechin Point**, 0,6 mille au NNW. Des **conduites sous-marines** traversent le passage à courte distance au nord de Bate Point et près de Pimbury Point, à l'extrémité nord.

175 Sur la rive ouest du passage, on trouve de nombreux **ports de plaisance**, quais de ravitaillement, installations de réparation de navires et marchands de fournitures pour bateaux. *Townsite Marina* (250-244-2920), adjacent au *Nanaimo Yacht Club*, n'offre pas d'amarrage pour visiteurs. *The Waterfront Suites and Marina* (250-753-7111), anciennement connue sous le nom de *Moby Dick Oceanfront Lodge & Marina*, fait l'objet d'importants travaux d'amélioration et de rénovation (2010). Le *Nanaimo Shipyard Group* (250-753-1151) dispose de cales de halage et peut effectuer des réparations pour les navires jusqu'à 200 pieds; pour les fournitures, composer le 250-753-1244. *The Palms Harbourside Marina* (250-591-0880) est un port de plaisance à service complet offrant 100 postes d'amarrage permanents et temporaires, une alimentation en électricité mesurée et des installations de villégiature à terre. *Newcastle Marina* (250-753-1431) offre principalement des postes d'amarrage permanents. Des cales de halage, des réparations, des services de soudage, des douches, une buanderie et des toilettes sont disponibles et une alimentation électrique de 15 A peut être fournie. *Blue Peter Marine Services* (250-754-7887) est un chantier naval effectuant toutes les réparations maritimes. *Stones Marina & Boatyard* (250-753-4232) est une installation d'amarrage à service complet.

Departure Bay

176 **Departure Bay** *(49°12'N, 123°57'W)*, au NW de Newcastle Island, s'ouvre entre Horswell Bluff et **Nares Point**, 0,6 mille au sud. La baie est bien abritée, mais le passage constant de traversiers cause de grosses houles qui peuvent être un problème pour les petites embarcations. Departure Bay, au nord du terminal du traversier, fait partie du plan d'amerrissage de Nanaimo. Aucun navire ne doit mouiller à l'intérieur d'un plan d'amerrissage désigné.

177 **Jesse Island** se trouve du côté nord de l'entrée est. Le chenal au nord de Jesse Island est traversé par plusieurs **câbles sous-marins**.

178 Le *feu de Jesse Island (446)*, à l'extrémité est de l'île, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

DEPARTURE BAY – ENTRÉE (2005)

179 **Inskip Rock**, sur une bordure rocheuse asséchante 0,2 mille à l'ouest de Jesse Island, est haut de 1 m. Un haut-fond, recouvert de 1,4 m d'eau, gît au centre du chenal entre Inskip Rock et Jesse Island.

180 La **bouée d'avertissement** *PC* marque l'extrémité ouest du haut-fond qui s'étend depuis Inskip Rock.

181 La *Station biologique du Pacifique (Pêches et Océans Canada)* est située sur la rive nord de Departure Bay, en face des Brandon Islands. Il s'agit d'un centre de recherche halieutique. Des **conduites sous-marines** (prises d'eau) s'avancent sur environ 0,1 mille au SW. Un **câble sous-marin** est posé entre la *Station biologique* et les Brandon Islands. Le mouillage est interdit aux abords de la *Station biologique*.

182 Une **balise de jour** portant une **marque de jour de tribord** est placée à l'extrémité ouest des **Brandon Islands**, à l'ouest de Jesse Island. Des enclos de pisciculture expérimentale se trouvent au large de la rive nord des Brandon Islands. Les navigateurs sont priés de faire preuve de prudence lorsqu'ils naviguent dans leurs parages et de réduire leur vitesse à moins de 5 nœuds.

183 Des flotteurs de marquage de zones de baignade et des radeaux de plongée sont mouillés au large de la rive ouest de Departure Bay pendant les mois d'été. Aucun navire ne doit se déplacer à une vitesse supérieure à 5 nœuds à moins de 180 m d'un nageur ou de 365 m d'une plage.

184 Le terminal de **Departure Bay** de *BC Ferries* se trouve à environ 0,2 mille à l'ouest de **Pimbury Point** dans la partie sud de la baie. Un service de traversier régulier est assuré avec Vancouver (Horseshoe Bay) par le Rainbow Channel.

185 Une rampe de chargement pour chalands et des ducs d'Albe appartenant à une cimenterie se trouvent entre le terminal de traversier et Pimbury Point. Le **quai** du dépôt de stockage d'*Esso Oil* de Pimbury Point est long de 49 m avec une profondeur minimale de 3 m.

186 Pimbury Point et **Shaft Point** au NE constituent l'entrée nord du Newcastle Island Passage. Un feu stroboscopique aéronautique, activé par les aéronefs pour avertir les navigateurs de l'atterrissage ou du décollage d'un aéronef, est placé sur un pieu à proximité au large de Shaft Point.

187 La *bouée lumineuse PW de Departure Bay (445.5)*, à environ 0,1 mille au NW de Shaft Point, est une **bouée cardinale ouest**.

188 **Porta Reef** (nom local) est un refuge pour les poissons à courte distance à l'ENE de la bouée *PW*. Constitué de blocs de béton, il est orienté NE/SW. Long d'environ 85 m sur 40 m de large, sa profondeur minimale est de 3 m. Le mouillage est interdit à proximité du récif.

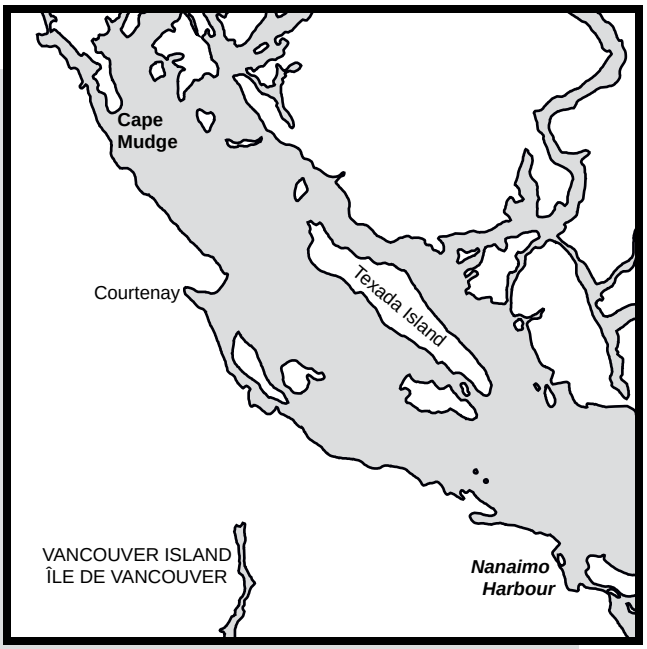
189 Le *Rivtow Lion* a été coulé en 2005 non loin au nord du refuge pour poissons pour devenir un **récif artificiel** pour les plongeurs. Construit en 1940 et baptisé à l'origine *Remorqueur de sauvetage de Sa Majesté Prudent*, le navire faisait partie d'une flottille de sauvetage dans l'Atlantique Nord. Retiré du service actif dans la *Marine*, le navire a servi de 1966 à 1985 à remorquer des estacades flottantes sur la côte ouest avant de servir de brise-lames à un port de plaisance. Ce navire de 47 m à coque d'acier gît proue vers le bas avec une gîte de 15 degrés sur bâbord. La profondeur minimale jusqu'à la cheminée est de 6,6 m.

Strait of Georgia — Partie NW

Renseignements généraux

Cartes 3512, 3513

1 Ce chapitre décrit la partie NW du Strait of Georgia, de la côte est de l'Île de Vancouver jusqu'à Nanoose Bay et Cape Mudge. La partie NW du détroit englobe également Denman Island, Hornby Island, Lasqueti Island et la côte ouest de Texada Island.



Strait of Georgia — Partie NW

2 La principale route de navigation qui traverse la **partie NW du Strait of Georgia** passe entre Hornby Island et Sisters Islets ou par le Stevens Passage. Elle passe ensuite entre Montgomery Bank et l'Île de Vancouver jusqu'à l'entrée sud du Discovery Passage.

3 **Texada Island** *(49°40'N, 124°23'W)*, orientée NW/SE, a une longueur de 27 milles et une largeur d'environ 5 milles. Elle sépare la principale route de navigation par le Strait of Georgia du Malaspina Strait. Une crête de montagnes escarpées parcourt l'île sur toute sa longueur et atteint sa plus grande altitude près de sa pointe sud. Lasqueti Island, au SW de Texada Island, est séparée de l'île par le Sabine Channel.

4 **Halibut Bank** *(49°20'N, 123°43'W)*, recouvert de 20,1 m d'eau, et **McCall Bank** *(49°21'N, 123°36'W)*, recouvert de 29 m d'eau, gisent dans le Strait of Georgia, au SW de l'entrée de Howe Sound.

5 La ***bouée*** *SADO* ***lumineuse*** *« 46146 » de Halibut Bank (447.5)* est mouillée au centre du banc.

6 **Achilles Bank** *(49°33'N, 124°30'W)* est recouvert d'au moins 26,5 m d'eau. **Exeter Shoal** *(49°40'N, 124°39'W)* est recouvert d'au moins 14,6 m d'eau. **Ajax Bank** *(49°39'N, 124°42'W)* est recouvert d'au moins 29 m d'eau. Ces bancs se situent à mi-chenal de la route de navigation principale.

7 **Montgomery Bank** *(49°54'N, 124°57'W)* gît dans la partie nord du Strait of Georgia. **Sentry Shoal**, sur la partie NW du banc, est recouvert d'au moins 7 m d'eau.

8 La ***bouée*** *SADO* ***lumineuse*** *« 46131 » de Sentry Shoal (509.5)* est mouillée au SSE de la partie la moins profonde du haut-fond.

9 La partie NW du Strait of Georgia se trouve dans le secteur quatre de la *zone de trafic de Vancou-*

ver et est administrée par le *centre de trafic de Victoria*. Le secteur quatre est délimité au sud par une ligne joignant le *feu de Reception Point (448.8)* au *feu de Merry Island (449)*, en passant par le *feu de Ballenas Islands (490)* jusqu'à Cottam Point *(49°18'15.7"N, 124°12'45"W)*. Il est délimité au nord par une ligne joignant le *feu de Cape Scott (66)* au *feu de Cape Caution (578)*. La fréquence à utiliser est le canal 71 (156,575 MHz).

10 Les procédures d'exploitation spéciales établies pour le passage du secteur un au secteur quatre exigent que :

a) les navires se déplaçant en direction nord communiquent avec le *centre de trafic de Victoria* sur le canal 11 lorsqu'ils quittent le secteur un puis sur le canal 71 lorsqu'ils entrent dans le secteur quatre;
b) les navires se déplaçant en direction sud communiquent avec le *centre de trafic de Victoria* sur le canal 71 lorsqu'ils quittent le secteur quatre puis sur le canal 11 lorsqu'ils entrent dans le secteur quatre;

11 Une brève description de ce *Service du trafic maritime (STM)* est fournie dans les *Instructions nautiques PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*. Les détails sont fournis dans les *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*. Les **points d'appel** sont énumérés dans le tableau 8.1.

Tableau 8.1 — Points d'appel — Strait of Georgia

Numéro	Nom	Description
24	Ballenas Island/ Merry Island/ Welcome Passage	Ligne joignant les positions *49°28'15.9"N, 123°53'12"W* et *49°28'03.5"N, 123°54'40"W* et *49°21'02"N, 124°09'32"W*, et *49°18'57"N, 124°12'45"W*
25	Cape Lazo/Powell River	Ligne joignant les positions *49°42'24.5"N, 124°51'41.5"W et 49°51'36.9"N, 124°33'05.7"W*

12 **Le point d'appel 24, Ballenas Island/ Merry Island/Welcome Passage** marque le passage du secteur un *(centre de trafic de Victoria)* au secteur quatre *(centre de trafic de Victoria)*. Il s'agit d'une ligne joignant le *feu de Ballenas Islands (490)*, le *feu de Merry Island (449)* et le *feu de Reception Point (448.8)*. Si les navigateurs font route vers le nord, ils doivent indiquer si leur route passe par le Malaspina Strait en passant par Epsom Point ou Welcome Passage, Sabine Channel, Stevens Passage, à l'ouest de Sisters Islets ou par Ballenas Channel.

13 **Le point d'appel 25, Cape Lazo/Powell River** est une ligne joignant Cape Lazo et le *feu sud du brise-lames flottant de Powell River (476.3)*. Si les navigateurs font route vers le sud, ils doivent indiquer s'ils passent par le Malaspina Strait en passant par Epsom Point ou Welcome Passage, Sabine Channel, Stevens Passage, à l'ouest de Sisters Islets ou par Ballenas Channel.

14 Des services de **traversiers** réguliers traversent le Strait of Georgia et l'entrée nord du Malaspina Strait. Les services sont assurés à partir de Westview, juste au sud de Powell River, sur le continent Les débarquements ont lieu à Blubber Bay, sur la pointe nord de Texada Island, et à Little River, à environ 3 milles au NW de Cape Lazo, sur l'île de Vancouver. Un autre traversier traverse le Strait of Georgia entre False Bay, sur Lasqueti Island, et French Creek, sur l'Île de Vancouver. Les itinéraires inscrits sur les cartes sont des indications générales des déplacements des traversiers.

15 Les **zones d'exercices militaires** suivantes se trouvent dans la région :

- La **zone WF**, au SE de Texada Island, est une zone d'opérations aériennes, sous-marines et de surface.
- La **zone WG** est une zone d'opérations aériennes, sous-marines et de surface et une zone d'exercice de tir (torpilles).
- La **zone WI**, à l'ouest de Texada Island est une zone d'exercices aériens et sous-marins et une zone d'exercices de tir (explosifs largués par avion).

Pour plus de détails, consulter l'*édition annuelle des Avis aux navigateurs 1 à 46*.

16 **Avertissement. — Les navigateurs sont priés d'éviter la zone d'exercice WG, en particulier durant la nuit ou en cas de visibilité réduite. Les navires de récupération d'équipement naviguent de jour comme de nuit et sont équipés d'un feu rouge clignotant en plus des feux et des formes réglementaires. Puisque ces navires remorquent des bouées non éclairées, il ne faut pas s'en approcher à moins de 1 400 mètres.**

17 **Avertissement. — La partie de la zone WG qui est délimitée par des lignes pointillées est une zone d'opérations aériennes, sous-marines et de surface et une zone de tir de torpilles qui peut également impliquer l'utilisation de sonars actifs. Les opérations se déroulent généralement (mais pas exclusivement) du lundi au samedi de 7 h à 17 h 30, période durant laquelle la zone WG est considérée comme étant extrêmement dangereuse pour le trafic maritime. En outre, un nombre illimité de bouées d'amarrage éclairées ou non peuvent être mouillées à divers endroits dans la zone WG au cours de l'année pour être utilisées à des fins militaires. Ces bouées peuvent être mouillées, déplacées ou enlevées sans préavis. Les navigateurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils se déplacent dans cette zone et les navires doivent rester à l'écart lorsque la zone WG est active. La zone WG est un établissement de défense au sens de la *Loi sur la défense nationale* auquel s'applique le *Règlement sur les secteurs d'accès contrôlé relatif à la défense*. Les embarcations de sécurité du champ de tir naviguent de jour comme de**

nuit et sont munies d'un feu rouge clignotant en plus des feux et des formes réglementaires. Puisque ces navires remorquent des bouées non éclairées, il ne faut pas s'en approcher à moins de 3 000 mètres.

18 Pour obtenir des renseignements supplémentaires :

- Canal VHF 10 ou 16 du poste de contrôle Winchelsea
- Numéro sans frais du poste de contrôle de Winchelsea : 1-888-221-1011
- Canal VHF 21B (AVNAV)

19 Les petites embarcations peuvent éviter la zone WG en adoptant une route NW à partir de Schooner Cove, en passant au large de Nankivell Point et en restant à l'écart de Schooner Reef.

20 Des **sites d'immersion** en mer régis par un permis délivré en vertu de la *Loi sur l'immersion de déchets en mer* sont situés à l'est de Cape Lazo *(49°41,7'N, 124°44,5'W)* et au SE de Cape Mudge *(49°57.7'N, 125°05'W)*.

21 Des **câbles sous-marins** traversent le Strait of Georgia depuis Nile Creek *(49°25'N, 124°38'W),* sur l'Île de Vancouver, jusqu'à Texada Island, à proximité de Mount Davies *(49°35'N, 124°21'W)*. La zone où sont déposés les câbles est d'une largeur d'environ 1,5 mille et passe à proximité du côté nord des Sisters Islets et des Fegen Islets. Des feux jaunes clignotants entretenus par *BC Hydro* sont installés sur les rives de l'Île de Vancouver et de Texada Island pour marquer l'endroit où atterrissent les câbles qui traversent le détroit. Un câble traverse le Strait of Georgia entre Qualicum Beach, sur l'Île de Vancouver, et Burrard Inlet, et un autre câble traverse le détroit entre Qualicum Beach et Spanish Bank. Un câble traverse le détroit entre Qualicum Beach et False Bay sur Lasqueti Island. Un câble abandonné traverse le détroit entre Cape Lazo et Powell River.

22 Des **conduites sous-marines** traversent le Strait of Georgia entre Powell River *(49°51'N, 124°33'W)* et Little River *(49°45'N, 124°56'W)*.

23 Les différences des marées pour la partie NW du Strait of Georgia, dont la station de référence est Point Atkinson (7795), sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et courants du Canada*. Elles sont indiquées pour Halfmoon Bay (7830), Irvines Landing (7836), Pender Harbour (7837), Blind Bay (7865), Powell River (7880) et Lund (7885), sur le littoral continental, False Bay (7982), Blubber Bay (7875), Welcome Bay (7990), Twin Islands (7892) et Mitlenatch Island (7895), dans les îles centrales, et Northwest Bay (7938), Hornby Island (7953), Denman Island (7955), Comox (7965) et Little River (7993) sur le littoral de l'Île de Vancouver.

24 Les **courants de marée** pénètrent le Strait of Georgia en contournant l'extrémité SE de l'Île de Vancouver, et rencontrent le courant de marée correspondant qui contourne l'extrémité NW de l'Île entre Cape Mudge *(50°00'N, 125°11'W)* et Cape Lazo *(49°42'N, 124°52'W)*. La rencontre se produit généralement beaucoup plus près de Cape Mudge que de Cape Lazo, mais l'endroit varie en fonction des différences liées aux caractéristiques des courants contraires et des conditions météorologiques. Lorsque les courants se rencontrent, il y a souvent formation de raz. **Des remous de marée dangereux pour les embarcations peuvent se produire en cas de forts vents d'est ou du SE.**

25 Dans la partie centrale du détroit, les **courants de marée** atteignent une vitesse maximum d'environ 2 nœuds. Dans la partie nord du détroit, où les marées qui arrivent du sud rencontrent celles qui viennent du nord, la vitesse des courants de marée est inférieure à 1 nœud et leur direction varie d'une marée montante à l'autre. Ce n'est que lors du courant de flot, à moins de 1 mille de l'approche du Discovery Passage, que la vitesse des courants de marée devient sensiblement supérieure à 1 nœud. On note également une augmentation des vitesses maximums atteignables dans certains passages comptant parmi les plus exigus, comme Sabine Channel et le Malaspina Strait, mais ces vitesses n'atteignent jamais les vitesses observées à l'extrémité sud du détroit.

26 L'*Atlas des courants - Juan de Fuca Strait à Strait of Georgia* est disponible auprès des dépositaires autorisés de cartes marines du Service hydrographique du Canada. Une liste des dépositaires autorisés se trouve dans le catalogue de cartes du Service hydrographique du Canada ou à l'adresse www.cartes.gc.ca.

27 Des renseignements sur les conditions naturelles du Strait of Georgia sont donnés dans les Instructions nautiques *PAC 200 — Renseignements généraux — Côte du Pacifique*.

Nanoose Harbour et ses approches

Carte 3459

28 **Blunden Point** *(49°15'N, 124°05'W)* est un cap boisé et escarpé. **Edgell Banks**, 0,6 mille à l'est de **Maude Island**, est recouvert d'au moins 9,1 m d'eau.

29 Le **feu** *de Maude Island [Nanoose Harbour] (486)*, près de l'extrémité est de l'île, du côté nord de l'entrée du havre, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

30 Un **câble sous-marin** est posé 0,3 mille au SE de Blunden Point et s'étend jusqu'à l'île du nord des Winchelsea Islands. Une **conduite sous-marine** s'étend de l'est de Fleet Point jusqu'au milieu de l'entrée.

31 **Nanoose Harbour**, dont l'entrée se situe entre Blunden Point et **Wallis Point**, est une *base des Forces canadiennes*. Wallis Point, qui constitue l'extrémité est d'une île peu élevée, est couverte de nombreux arbres rabougris. **Nanoose Hill**, qui est situé du côté nord du havre, présente

deux sommets qui, vus du sud, ressemblent à un pic entaillé. Le fond du havre est peu profond et marécageux, et sa rive sud est peu élevée et ne présente aucune caractéristique naturelle distinctive. Le versant nord, qui a une topographie plus marquée, est bordé de falaises rocheuses. Des installations de **fermes marines** sont situées à plusieurs endroits dans le havre, certaines marquées par des bouées. Les **pylônes** radio installés sur la rive nord sont signalés par des feux d'obstacle aérien rouges.

32 Nanoose Harbour est défini comme englobant « toutes les eaux à marées situées à l'ouest d'une ligne tracée au sud de la laisse de haute mer à Wallis Point, jusqu'à la laisse de haute mer de la rive sud du havre. » Il est régi par la *Loi maritime du Canada* et le *Règlement relatif à la navigation dans les ports naturels et les ports aménagés et à leur utilisation*. La rive nord et les eaux adjacentes du havre constituent une *zone de contrôle de l'administration et des services du ministère de la Défense nationale* (MDN). Les navires militaires utilisent Nanoose Harbour comme mouillage et pour la réalisation d'exercices. Les zones côtières situées à l'intérieur de ces limites sont réglementées et les débarquements sont interdits. Les embarcations de plaisance ne peuvent jeter l'ancre qu'au sud d'une ligne tracée à l'ouest à partir de Datum Rock et dans les environs de Fleet Point. Toutes les embarcations de plaisance ancrées dans Nanoose Harbour doivent être amarrées de la manière indiquée par un responsable du port. L'amarrage à couple de bateaux de plaisance à l'ancre est interdit. Un responsable du port doit d'abord approuver le mouillage dans toute autre zone du port. Toutes les embarcations de plaisance doivent communiquer avec le poste de contrôle de Winchelsea (canal VHF 10 ou 16), lorsqu'ils arrivent au sud de Maude Island, pour signaler leur passage à Nanoose Harbour.

33 Nanoose Harbour est une **zone d'accès contrôlé**. Pour plus de détails, consulter l'*édition annuelle des Avis aux navigateurs 1 à 46*.

34 Il est possible de **mouiller** 0,3 mille à l'WNW de Fleet Point, à l'abri du **brise-lames**, dans des eaux ayant une profondeur de 24 m. On peut également trouver un mouillage à environ 0,2 mille à l'WSW de Ranch Point, dans des eaux ayant une profondeur de 24 m, ou plus près de la côte dans des eaux ayant une profondeur de 18 m. Ces endroits offrent un bon abri contre tous les vents, sauf les vents du sud qui sont peu fréquents toutefois. On peut aussi mouiller près du fond du havre, mais les débarquements sont limités.

35 Les différences des marées pour Nanoose Bay (7930), dont la station de référence est Point Atkinson, sont

NANOOSE HARBOUR — FLEET POINT (2005)

indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

36 **Nonooa Rock**, 0,3 mille au SSW de Wallis Point, est recouvert de 1,8 m d'eau et présente une forte pente sur son côté sud. Il est marqué par la **bouée de tribord** « *P20* ».

37 **Richard Point**, 0,5 mille à l'ouest de Nonooa Rock, est caractérisée par une bordure rocheuse asséchante qui s'étend vers l'est.

38 Le **feu** *de Nanoose Harbour (487)*, sur la pointe au SW de Richard Point, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

39 **Impérieuse Rock**, 0,25 mille au SW de Richard Point, est recouvert de 1,8 m d'eau. Les **Entrance Rocks**, 0,1 mille au sud d'Impérieuse Rock, sont un groupe de rochers asséchants sur une vasière qui s'étend au nord de **Fleet Point**.

40 La ***bouée lumineuse*** *« P21 » d'Impérieuse Rock (488)*, qui est mouillée au nord du rocher, est une **bouée de bâbord**.

41 Un **brise-lames** en pierre s'avance vers le nord à partir de Fleet Point. **Datum Rock**, 0,1 mille à l'ouest de l'extrémité du brise-lames, émerge de 3,8 m. La **bouée de bâbord** « *P23* » est mouillée 0,2 mille à l'ouest de Datum Rock, sur le bord de la vasière.

42 Une **balise de jour**, 1,7 mille à l'ouest de Fleet Point, dans la partie SW du havre, porte une **marque de jour orange**. Des **ducs d'Albe** et de nombreux **pieux** sont placés devant le banc de vase, à l'est et à l'ouest de la balise de jour. Certains d'entre eux sont recouverts à la pleine mer et peuvent être dangereux.

43 Un feu, 0,5 mille à l'ouest du feu de Nanoose Harbour, est placé à l'extrémité d'un **quai** du *MDN*. Des feux sont placés sur le quai du *MDN*, à **Ranch Point**, 1,1 mille à l'ouest de Richard Point. Ranch Point abrite une *base des Forces canadiennes*. Plusieurs **bouées d'amarrage** orange et blanche du *MDN* sont mouillées à Nanoose Harbour.

44 Le **quai** du *MDN* à Ranch Point est en forme de T. Sa face extérieure a une longueur de 155 m, une largeur de 16 m et la profondeur minimale est de 16,7 m. Le tablier du quai a une hauteur de 2,3 m. Un appontement en L d'une longueur de 145 m se trouve à proximité, au NW du quai. Un autre **quai** et un autre appontement du *MDN* sont situés 0,5 mille à l'est de Ranch Point. Le quai s'étend sur 44 m à partir du côté ouest d'une chaussée enrochée, sa face sud est longue de 12 m et la profondeur minimale est de 7,3 m. L'appontement situé du côté nord de ce quai a une longueur de 24 m.

45 La **localité de Nanoose Bay**, qui est située au fond du Nanoose Harbour, offre une variété d'activités à proximité. On y trouve un bureau de poste, un terrain de golf, des écoles, des magasins et des centres de villégiature. La route 19 et la voie de chemin de fer de l'*E&N Railway* sont adjacentes à la collectivité.

46 **Southey Island** *(49°17'N, 124°06'W)* et **Ruth Island**, au NW, sont entourées de récifs asséchants. Le passage entre Southey Island et la côte de l'Île de Vancouver est parsemé de rochers asséchants. Il est nécessaire de consulter la carte 3459 et de bien surveiller sa position ou de bien connaître les lieux. Dans le passage situé entre Ruth Island et la côte de l'Île de Vancouver, un haut-fond situé à mi-chenal est recouvert de 2,7 m d'eau. L'anse de l'Île de Vancouver, à 0,5 mille à l'WSW de Southey Island, offre un abri temporaire en cas de forts vents provenant du sud ou de l'ouest. On ne recommande pas d'utiliser cette anse comme mouillage, car son fond est rocheux et elle est exposée à la houle lorsque soufflent des vents du large. La moitié sud de l'anse est située dans la *zone de contrôle de l'administration et des services du ministère de la Défense nationale*.

47 Les **Ada Islands**, ainsi que de nombreux rochers et hauts-fonds, gisent entre Ruth Island et Southey Island, au SW, et les Winchelsea Islands, au NE. Une **bouée de bâbord** est mouillée au SE des hauts-fonds situés au nord de l'archipel.

48 Les **Winchelsea Islands** *(49°18'N, 124°05'W)* sont couvertes d'herbe et quelques arbres rabougris s'y accrochent. Un bâtiment blanc bien visible, une coupole radar et des mâts d'antenne munis de feux d'obstacle aérien rouges se dressent sur l'île la plus au nord. **Grey Rock**, 0,2 mille à l'est de Winchelsea Islands, est haut de 0,6 m. **Rudder Rock**, 0,2 mille au SE de Grey Rock, est à fleur d'eau.

49 Un quai du *MDN* qui est relié à la rive par une rampe se trouve dans la petite baie située du côté sud de l'île la plus au nord. Il est protégé par un **brise-lames** qui relie l'île la plus au nord à l'îlot situé au sud de celle-ci. Un feu est placé sur l'extrémité SW de l'île la plus au nord.

50 L'île sud des Winchelsea Islands appartient à la fiducie *The Land Conservancy*. Un quai est ouvert au public, mais n'est accessible que par un seul sentier. Un chalet se trouve sur l'île et peut être loué.

51 Une **balise de jour** placée sur Grey Rock porte une **marque de jour orange en forme de losange**.

51.1 La **bouée** de *Rudder Rock (5204.4)* est une **bouée d'avertissement jaune non éclairée**, mouillée à proximité de Rudder Rock au SSE.

52 Un **câble sous-marin** s'étend du nord des Winchelsea Islands jusqu'à Blunden Point, sur l'Île de Vancouver. Une **zone de câbles sous-marin**s (transport d'électricité) s'étend de l'île nord des Winchelsea Islands jusqu'à un point situé sur l'Île de Vancouver, 0,45 mille au SW de l'extrémité est de Ruth Island.

53 Les différences des marées pour les Winchelsea Islands (7935), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

54 Les **courants de marée** entre les Winchelsea Islands et les Ada Islands sont faibles et irréguliers.

55 **Nankivell Point** *(49°17'N, 124°08'W)* est un promontoire densément boisé d'où une conduite sous-marine (émissaire d'égout) s'étend en direction NE. **Schooner Reef**, 0,3 mille au NE de Nankivell Point, est un groupe de rochers asséchants.

56 Le **feu** de *Schooner Reef (488.5)*, qui est situé du côté sud du récif, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

57 Le **feu** du *brise-lames de Schooner Cove (488.3)*, à l'extrémité nord du **brise-lames** en pierre, est muni d'une **marque de jour de bâbord** et placé sur un mât blanc.

58 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) s'étend en direction NE à partir de l'extrémité sud de l'entrée de Schooner Cove.

59 Un **brise-lames** en pierre est placé à l'entrée de **Schooner Cove**, du côté sud de Nankivell Point. Une roche sous-marine dangereuse gît à une profondeur maximum de 2 m, 0,06 mille à l'WSW du feu du brise-lames; elle est marquée par une **bouée de tribord** privée. La *Fairwinds Schooner Cove Resort and Marina* (250-468-5364) est une grande **marina** offrant des services complets, des postes d'amarrage, un quai de ravitaillement en carburant et des services d'hébergement à terre.

60 Entre Nankivell Point et **Dorcas Point**, à environ 2,5 milles au NW, la côte est accidentée et rocheuse par endroits. Les **Yeo Islands**, **Douglas Island**, **Gerald Island**, **Amelia Island** et plusieurs récifs et hauts-fonds se trouvent à moins d'un mille au large. Une bonne connaissance de la région est recommandée pour naviguer en toute sécurité.

61 Des **balises de jour** privées qui sont placées sur des mâts rayés orange et blanc se trouvent à l'extrémité est des Yeo Islands et à l'extrémité est de l'île située à 0,4 mille au sud de Yeo Islands.

62 **Cottam Reef** s'étend sur 0,5 mille au NNW de Dorcas Point. Près de son extrémité nord, **Dorcas Rock** émerge de 0.3 m et est marqué par la **bouée de bâbord** « *P27* ».

63 **Nuttal Bay**, entre Dorcas Point et Cottam Point, est traversée par un **câble sous-marin** posé le long de sa côte est. On y trouve également des **bouées d'amarrage** privées.

64 Un **câble sous-marin** (transport d'électricité) est posé entre **Cottam Point** et **Mistaken Island**.

65 **Northwest Bay** est complètement exposée aux vents du NW et n'offre aucun mouillage pour les gros navires. Les petites embarcations peuvent **mouiller** à proximité du rivage, près du fond de la baie.

66 Un **brise-lames** en pierre, 0,9 mille au SE de Cottam Point, du côté est de Northwest Bay, s'étend vers le sud à partir de la rive vers un récif asséchant. Une **balise de jour** munie d'une **marque de jour de bâbord** est placée sur le récif asséchant. La **bouée de bâbord** « *P29* » est mouillée à courte distance au SSE du récif asséchant et la **bouée de tribord** « *P30* » est mouillée au NW d'un rocher affleurant.

67 La *Beachcomber Marina* (250-468-7222) n'offre aucune installation pour les navires de passage. La rive ouest intérieure de Northwest Bay est une aire de flottage avec plusieurs **ducs d'Albe**.

68 Les différences des marées pour Northwest Bay (7938), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

69 **Craig Bay**, entre **Madrona Point** et **Brant Point**, est remplie de platins qui s'étendent jusqu'à 0,6 mille au large. Craig Bay est une collectivité résidentielle qui compte plusieurs centres de villégiature.Le *parc provincial de Rathtrevor Beach* dispose de terrains de camping et de tables à pique-nique.

Ballenas Channel

Cartes 3456, 3459, 3512

70 Le **Ballenas Channel** *(49°19'N, 124°09'W)*, qui est situé entre les Ballenas Islands et les îles qui se trouvent entre Nankivell Point et Dorcas Point, est un chenal profond ayant une largeur d'au moins 0,8 mille.

71 La **zone d'exercice militaire WG** englobe la moitié est du Ballenas Channel. Elle est décrite au début de ce chapitre et dans l'*édition annuelle des Avis aux navigateurs 1 à 46*.

Carte 3512

72 Les **Ballenas Islands** *(49°21'N, 124°09'W)* se composent de deux îles. L'île nord-est peu boisée. L'île sud-est en grande partie dénudée, mais son extrémité nord est très boisée. Une coupole radar blanche installée sur l'île sud-est visible de l'est.

73 Le passage étroit qui sépare les deux îles Ballenas est presque fermé et n'est navigable que pour les petites embarcations à la pleine mer ou lorsque la marée est presque haute. Une bonne connaissance des lieux est recommandée. Au milieu, le chenal s'ouvre et forme une anse abritée du côté nord de l'île sud. Une plage de sable borde le côté sud. Un grand panneau placé au fond de cette anse indique « Do Not Anchor in this cove — submerged cables » (« Ne pas mouiller dans cette anse — câbles submergés »).

74 Le **feu** des *Ballenas Islands (490)*, à l'extrémité nord de North Ballenas Island, est placé sur une tour blanche.

75 Un **câble sous-marin** (transport d'électricité) est posé entre le feu des Ballenas Islands et le fond de Nuttal Bay. Un autre **câble sous-marin** (transport d'électricité) est posé sur le côté est des îles, à partir du phare jusqu'à l'île sud.

De Ballenas Channel à Baynes Sound

76 La côte qui sépare Craig Bay *(49°19'N, 124°15'W)* de Baynes Sound, 20 milles au NW, consiste en une série de falaises boisées de hauteur moyenne qui se terminent par des pointes de sable et de galets. Les chaînes de montagnes situées à environ 6 km à l'intérieur des terres sont très hautes et présentent des pics bien visibles. Le **mont Arrowsmith** *(49°13'N, 124°36'W)*, le sommet le plus imposant, s'élève à 1 817 m d'altitude.

77 Dans **Parksville Bay** *(49°20'N, 124°19'W)*, une plage de sable asséchant s'étend par endroits à 0,4 mille de la ligne de la pleine mer. Dans les conditions idéales, les petites embarcations peuvent y **jeter l'ancre**, mais il faut tenir compte du vent du large qui souffle souvent en après-midi. La ville de **Parksville** ceinture la baie. C'est un centre de villégiature durant la saison estivale et elle accueille une communauté de retraités. On y trouve un centre commercial, des magasins, des hébergements, des restaurants et un bureau de poste. La route 19A et la voie de chemin de fer de l'*E&N Railwa*y passent à proximité.

Cartes 3512, 3513

78 **French Creek** *(49°21'N, 124°22'W)*, 2 milles au NW de Parksville, abrite un port protégé par un **brise-lames** en pierre. Le chenal d'accès est large de 49 m et le port mesure 183 m sur 91 m. Tous les deux ont été dragués jusqu'à une profondeur de 3 m (1965). Le chenal d'accès est marqué par des **balises de jour**.

79 Le **feu** *de French Creek (491)* est placé sur un mât situé près de l'extrémité du **brise-lames** ouest.

80 Une **conduite sous-marine** s'étend sur 1,2 mille vers le nord à partir de l'extrémité intérieure du **brise-lames** nord.

81 La *Harbour Authority of French Creek* (250-248-5051) dispose d'un **quai public** et gère le seul port protégé par un **brise-lames** entre Northwest Bay et Deep Bay. Des services complets sont fournis à cette installation, notamment le ravitaillement en carburant, une cale de halage, l'élimination des huiles usées, une rampe de mise à l'eau, des fournitures maritimes et un restaurant. Les navires commerciaux ont la priorité; des appontements leur sont réservés dans la partie SW du port. Des postes d'amarrage peuvent être disponibles pour les navires de passage.

82 Un **traversier** privé fait la navette entre French Creek et False Bay, sur Lasqueti Island, et opère à partir d'un **quai** situé dans la partie SE du port. Ce service assure le transport de passagers et de marchandises légères et dépend de conditions météorologiques et de marées favorables. Du carburant est vendu sur un quai adjacent à l'usine de transformation de fruits de mer, du côté est. Une unité de sauvetage de la *Garde côtière canadienne* est en poste toute l'année à French Creek.

83 Il a été signalé que les pêcheurs abîment leur équipement sur une **épave de chaland** échouée au large du contour de 50 m, au nord de French Creek.

FRENCH CREEK (2005)

Carte 3513

84 **Qualicum Beach** *(49°21'N, 124°26'W)* est une ville et un centre de villégiature estival comprenant des magasins, un bureau de poste, des hôtels et des installations de loisirs. La route 19A passe à proximité et la voie de chemin de fer de l'*E&N Railway* traverse la ville. Une piste d'atterrissage asphaltée se trouve à 3,2 km au sud de Qualicum Beach. Il n'y a pas d'installations maritimes.

84.1 Un **câble sous-marin** (fibre optique) s'étend de Qualicum Beach à Lamber Channel et se termine entre Cape Lazo et Balmoral Beach. Pour obtenir de plus amples renseignements : https://connectedcoast.ca/.

85 Des **câbles sous-marins** traversent le Strait of Georgia de Qualicum Beach jusqu'à False Bay, sur Lasqueti Island, et jusqu'à Burrard Inlet.

86 De nombreuses **bouées d'amarrage** privées sont mouillées près du rivage, entre Qualicum Beach et Bowser.

Carte 3527

87 **Qualicum Bay** *(49°25'N, 124°38'W)* se situe entre les embouchures de la **Qualicum River** et du **Nile Creek**. Une rampe de mise à l'eau est située dans la réserve indienne, au SE de la baie.

88 Une **conduite sous-marine** (prise d'eau) s'étend jusqu'à 0,8 mille au large, 1 mille au sud de Qualicum Bay, à **Dunsmuir**.

89 Des **câbles sous-marins** traversent le Strait of Georgia entre Nile Creek et Texada Island. La zone où les câbles sont posés a une largeur d'environ 1,5 mille. Un feu jaune clignotant entretenu par *BC Hydro*, à courte distance au nord de Nile Creek, marque le point d'atterrissage. Des **tours** hydroélectriques bien visibles se trouvent à l'embouchure de Nile Creek.

90 Il y a un bureau de poste à **Bowser**, 2,5 milles au NW de Qualicum Bay. Un **pylône** hertzien bien visible et muni de feux d'obstacle aérien rouges se dresse sur une colline à l'ouest de Bowser. Une grande ferme maritime, 0,75 mille au large de Bowser, est marquée par des bouées espar privées à feux jaunes.

Baynes Sound

91 **Baynes Sound** *(49°32'N, 124°50'W)* sépare **Denman Island** de l'Île de Vancouver. On y accède par le sud entre Chrome Island et Mapleguard Point, et par le nord à partir de Comox Bar. Sur sa plus grande longueur, le détroit a une largeur d'environ 1 mille qui s'élargit à environ 2 milles à son extrémité nord. Le chenal est réduit à plusieurs endroits en raison de larges vasières et platins. La partie la plus étroite du chenal, entre Mapleguard Point et Repulse Point, a une largeur de 0,3 mille. La voie de chemin de fer de l'*E&N Railway* et une route longent la rive ouest du détroit.

92 Baynes Sound est l'une des plus grandes régions de production d'huîtres de la côte de la Colombie-Britannique. Les installations consistent en des radeaux de filières pour l'ostréiculture dont certains sont marqués par des **bouées**. Les battures sont louées pour la production commerciale d'huîtres et la récolte d'huîtres dans ces zones constitue une infraction criminelle.

93 Les différences des marées dans Baynes Sound, dont la station de référence est Point Atkinson, pour Denman Island (7955) et Comox (7965) sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

94 La vitesse des **courants de marée** atteint 2 ou 3 nœuds dans l'entrée sud de **Baynes Sound**, mais elle décroît considérablement à l'intérieur du détroit à mesure que le chenal s'élargit. Quand la marée rencontre un vent contraire, un violent clapot peut se former et être inconfortable pour les petites embarcations. Pour obtenir plus de détails, consulter l'*Atlas des courants - Juan de Fuca Strait to Strait of Georgia*.

95 Des services de **traversier** réguliers traversent Baynes Sound et relient Denman Island à Buckley Bay sur l'Île de Vancouver.

96 **Chrome Island** *(49°28'N, 124°41'W)*, connue localement sous le nom de **Yellow Island**, est jaune et dénudée. Les bâtiments blancs aux toits rouges qu'on y aperçoit constituent un point de repère bien visible. **Boyle Point**, à l'extrémité sud de Denman Island, est escarpée et bordée sur son versant est par des piliers massifs de grès jaune striés de guano.

96.1 Une **épave** recouverte de 34 m d'eau gît 0.6 mille au SSE de Chrome Island.

97 Des **câbles aériens** laissant une hauteur libre de 15 m traversent le chenal entre Chrome Island et Boyle Point. Ils sont marqués par des boules d'obstruction aérienne rouge et blanche.

98 Les **feux** *d'alignement de Chrome (Yellow) Island (495, 496)*, orientés à 098°, conduisent dans le chenal au sud de Repulse Point. Le feu antérieur, qui est placé sur une tour cylindrique et qui n'est visible que sur l'alignement, est muni d'une **marque de jour rouge avec une bande verticale blanche**. Le feu arrière est placé sur une tour cylindrique blanche à l'extrémité est de l'île.

99 **Mapleguard Point** est une pointe basse sur laquelle subsistent quelques érables. Des maisons sont construites sur toute sa longueur. **Il faut faire preuve de prudence lorsque l'on contourne Mapleguard Point, en raison du haut-fond qui s'étend sur 0,5 mille à l'est et des platins qui s'étendent sur 0,3 mille au nord.**

100 **Repulse Point** est une falaise de terre rouge. Un récif asséchant s'étend de la pointe vers le sud sur environ 0,3 mille.

101 La **bouée de tribord** « *P40* » marque l'extrémité du récif qui s'avance depuis Repulse Point. La **bouée de bâbord** « *P41* » marque l'extrémité ouest des platins qui s'avancent depuis Mapleguard Point.

102 La ***bouée lumineuse*** *« P39 » de Maple Spit (497.5)*, qui marque l'extrémité nord des platins qui s'avancent depuis Mapleguard Point, est une **bouée de bâbord**.

103 La ***bouée lumineuse*** *« P42 » de Repulse Point (498)*, qui est mouillée à 0,7 mille à l'WSW de Repulse Point, est une **bouée de tribord**.

104 Le **feu** *de Deep Bay (497)*, à l'extrémité SW de Mapleguard Point, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure. Un feu est placé sur l'extrémité NW d'un **brise-lames** flottant qui protège les quais publics.

105 Un centre de villégiature avec une rampe de mise à l'eau, un magasin général, un café, un terrain de camping et des quais publics se trouvent à proximité de l'extrémité NE de**Deep Bay** *(49°28'N, 124°44'W)*. Les quais sont gérés par la *Harbour Authority of Deep Bay* (250-757-9331). Les **quais publics**, qui ont une longueur de 18 m à 146 m, sont alimentés en électricité et en eau douce, sont reliés à une jetée commune et sont protégés par un **brise-lames** flottant. Une station de vidange des eaux usées se trouve sur le quai principal. Une grue de trois tonnes, un téléphone public et des installations d'élimination des déchets et des huiles usées se trouvent sur la jetée. Des toilettes et des douches sont situées près du bureau, à l'entrée du quai, et près du stationnement. Des grilles à marée sont installées des deux côtés de la jetée. L'espace disponible pour les navires de passage peut être limité. Des **bouées d'amarrage** et des quais privés sont également en place dans la baie.

106 Il est possible de **mouiller** dans Deep Bay, sur un fond de vase et à une profondeur d'environ 30 m. Assurez-vous de garder une distance suffisante par rapport aux autres navires et de pouvoir manœuvrer.

107 L'**épave** d'un bateau de pêche de 14 m coulé en 2003, gît 0,1 mille à l'WNW des quais publics. Elle se trouverait à une profondeur de 18 m.

108 **Mud Bay** est parsemée de vasières et de gros galets et bordée de récifs asséchants accores. Un rocher affleurant gît au centre de l'entrée sud.

108.1 Une plate-forme éclairée privée de 7 m de diamètre se trouve au milieu de Baynes Sound, en face de Mud Bay. Un **câble sous-marin** s'étend de Deep Bay à la plate-forme.

109 **Ship Peninsula** *(49°30'N, 124°48'W)* est bordée de récifs qui s'avancent jusqu'à 0,15 mille de la rive. Un quartier résidentiel est situé du côté est de la péninsule et des arbres sombres rendent la péninsule bien visible. À l'ouest, les terrains sont plats et partiellement déboisés. **Base Flat**, 1,5 mille au NW de Ship Peninsula, est encerclée par une

DEEP BAY (2005)

FANNY BAY (2005)

vasière asséchante accore. Son bord extérieur est marqué par la **bouée de bâbord** « *P43* ».

110 **Fanny Bay** est bordée par une vasière asséchante du côté sud et par le platin au large de Base Flat du côté NW. Lorsqu'on entre dans le chenal par le sud, il convient de garder une distance d'au moins 0,3 mille par rapport à **Ship Point**. Des installations de **fermes marines** et une aire de flottage se trouvent dans la baie. À Fanny Bay on trouve un magasin, un hôtel et un restaurant; le bureau de poste se trouve, lui, à 1,6 km au nord.

111 À la tête du **quai public** géré par la *Fanny Bay Harbour Authority* (250-335-9171) la profondeur est de 4,6 m. Un appontement est fixé à l'extrémité NW du quai public. Une **tour** blanche bien visible, d'une hauteur de 39 m, est située à courte distance au SW du quai public. Cette installation est utilisée principalement à des fins commerciales.

112 Le **feu** *du brise-lames de Fanny Bay (498.5)* est placé sur un mât installé sur un **brise-lames** flottant qui protège le quai public.

113 Il est possible de **mouiller** dans Fanny Bay dans 13 à 15 m d'eau, sur un fond de vase, l'extrémité de Ship Point étant alignée avec l'extrémité SW de Denman Island orientée à 117° et la structure du feu de Denman Island orientée à 345°.

114 Des **câbles sous-marins** traversent Baynes Sound entre Base Flat et la localité de Denman Island.

115 Un **traversier** à câble fait la navette entre **Buckley Bay** et le village de Denman Island. Le câble est fixé à chaque rive à des rampes en béton. Un **feu** vert s'allume de chaque côté quand le traversier est à quai et que le câble repose au fond de l'eau. Un **feu** rouge s'allume de chaque côté quand le traversier est en route et que le câble repose près de la surface. Aucun navire ne doit circuler lorsque le feu rouge est allumé et que le traversier franchit la baie.

116 Le **feu** *du débarcadère du traversier de Buckley Bay (496.2)* est placé sur un **duc d'Albe**.

117 Le **village de Denman Island**, qui est situé du côté est du Baynes Sound, en face de Buckley Bay, abrite le débarcadère d'un traversier à câble qui assure un service régulier jusqu'à Buckley Bay. Un bureau de poste et un magasin général sont accessibles à pied. Une route permet de rejoindre le débarcadère du traversier à Gravelly Bay, puis un **traversier** permet d'accéder à Hornby Island.

118 Les différences des marées pour l'île Denman (7955), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

119 Le **feu** *du débarcadère du traversier de Denman Island (496.1)* est placé sur un **duc d'Albe**.

120 Le **feu** de *Denman Island (499)*, qui repose sur un récif situé à 0,3 mille au NW du débarcadère du traversier, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

121 **Denman Point**, 1,5 mille au NW du débarcadère du traversier, présente un relief plat. Un bon **mouillage** se trouve à 0,35 mille au NNW de Denman Point et à environ 0,25 mille au large. Le mouillage peut être restreint par les installations d'une **ferme marine**. La **bouée de tribord** « *P44* » marque une bordure rocheuse asséchante au large de Denman Point.

122 **Union Bay** *(49°35'N, 124°53'W)* était auparavant un port de soutage et d'expédition de charbon. Les installations et les mines ont été fermées en 1959. La **localité de Union Bay** est reliée à la route 19A et à la voie ferrée de l'*E&N Railway*. On y trouve un hôtel, un bureau de poste et un magasin. Un **brise-lames** en pierre protège une rampe de mise à l'eau. Il est possible de **mouiller** près des rives, dans les environs de Union Bay.

122.1 Une **épave** gît à une profondeur de 25 m à 0,7 mille au SE d'Union Point. Une autre **épave** gît à une profondeur de 9,1 m à 0,1 mille à l'est d'Union Bay.

123 **Union Point**, au nord de Union Bay, est bordée par un grand platin dont le bord extérieur est marqué par la **bouée de bâbord «** *P45* ».

124 **Henry Bay** *(49°36'N, 124°50'W)* abrite des bancs d'huîtres élevées à des fins commerciales. Un épi de sable et de vase asséchant s'avance sur 2,5 milles au NNW de **Longbeak Point**, l'extrémité nord de Denman Island, et se termine à **White Spit**. **Sandy Island**, connue localement sous le nom de **Tree Island**, et les **Seal Islets** reposent sur l'épi et forment le *parc provincial marin de Sandy Island*. **Palliser Rock** gît près de son côté est.

125 Il est possible de **mouiller** de manière pratique et sécuritaire dans Henry Bay à une profondeur d'environ 16 m. Un bon mouillage temporaire est disponible pour les petites embarcations à l'ouest de Sandy Island, où l'épi de sable s'arrête brusquement, ou au sud de l'île, qui offre une bonne protection contre les vents du NW. L'épi de sable entre Sandy Island et Longbeak Point protège ce mouillage des vagues provenant du SE, mais pas des vents du SE.

Lambert Channel et Hornby Island

126 Le **Lambert Channel** *(49°30'N, 124°43'W)* sépare Hornby Island du côté SE de Denman Island. Le chenal a une largeur d'environ 0,5 mille, mais des récifs et des épis peu profonds gisent à courte distance du rivage d'Hornby Island. Le rivage de Denman Island est exempt de dangers au-delà d'une distance de 0,15 mille, sauf près de l'extrémité nord, dans le secteur du *parc provincial de Fillongley*, où une vasière asséchante s'avance vers le large sur près de 0,5 mille. Son bord extérieur est accore et recouvert de plusieurs gros galets asséchants. Des maisons sont construites le long du rivage de Denman Island et de celui de Hornby Island, au nord de la localité d'Hornby Island. Un **traversier** à horaire fixe traverse le Lambert Channel et relie Gravelly Bay, sur Denman Island, à Hornby Island.

127 Les différences des marées pour Hornby Island (7953), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

128 Des **câbles sous-marins** traversent le Lambert Channel à partir d'un point 0,4 mille au NW de **Whalebone Point** et de **Phipps Point**.

129 **Eagle Rock** *(49°29'N, 124°41'W)*, qui est haut de 15 m, est relié au rivage de Denman Island par une bordure rocheuse asséchante.

130 **Gravelly Bay** abrite le débarcadère du traversier situé du côté est de Denman Island. Un service régulier de **traversier** pour passagers et véhicules assure la liaison avec Hornby Island. Une rampe de mise à l'eau est située au sud du débarcadère du traversier, au *parc Bill Mee*.

131 Le **feu** du *débarcadère du traversier est de Denman Island (496.3)* est placé sur un **duc d'Albe**.

132 Du côté ouest, le relief de **Hornby Island** *(49°31'N, 124°40'W)* s'élève brusquement en terrasses jusqu'au sommet du **mont Geoffrey**, pour redescende ensuite plus doucement vers l'est. L'île est facilement reconnaissable sous tous les angles d'approche. Plusieurs centres de villégiature se trouvent sur l'île.

133 **Norman Point** constitue l'extrémité sud d'Hornby Island. **Toby Island** et les **Heron Rock**s gisent à courte distance au SE de la pointe. On ne recommande pas d'emprunter le chenal situé entre les **Norris Rocks** et les Heron Rocks.

134 Il est possible d'entrer dans **Ford Cove** *(49°30'N, 124°41'W)* en passant au nord ou au sud de **Maude Reef**. Un **brise-lames** en pierre s'étend vers le NW à partir de l'entrée sud de l'anse et un **brise-lames** flottant qui lui est relié protège le côté NW des postes d'amarrage. Des installations d'une **ferme marine** bordent le côté nord de Maude Reef.

135 Le **feu** du *brise-lames flottant nord de Ford Cove (494.5)* est placé sur un court mât cylindrique blanc et porte une **marque de jour triangulaire rouge et blanche**.

136 La **bouée de bâbord** « *P37* » est mouillée à proximité de l'extrémité SE de Maude Reef. Une **balise de jour** à l'extrémité NW de Maude Reef porte une **marque de jour de tribord**.

137 Le **quai public**, géré par la *Ford Cove Harbour Authority* (250-335-2141), qui est relié à la rive, se trouve dans le coin SE de Ford Cove. Des postes d'amarrage, une grille à marée, de l'électricité,

FORD COVE (2006)

un téléphone et une station d'élimination des déchets et des huiles usées sont disponibles. *Ford's Cove Marina Ltd.* (250-335-2169) dispose de quelques installations et peut de postes d'amarrage temporaire.

138 Les **Savoie Rocks** ont trois têtes et sont recouverts de moins de 2 m d'eau. **Shingle Spit**, avec une touffe d'arbres près de son extrémité, est un épi asséchant qui s'avance sur environ 0,15 mille dans le chenal.

139 Dans la **localité de Hornby Island** et au débarcadère du traversier près de Shingle Spit on trouve des magasins, un motel avec un petit quai flottant, un terrain de camping et une rampe de mise à l'eau. Le débarcadère du traversier est protégé par un **brise-lames** en pierre. Un service régulier de **traversier** pour passagers et véhicules assure la liaison avec Gravelly Bay sur Denman Island.

140 Le **feu** du *débarcadère du traversier de Hornby Island (496.4)* est placé sur un **duc d'Albe**.

141 Les petites embarcations peuvent **mouiller** à l'abri de Shingle Spit, mais doivent s'assurer de se tenir à l'écart des **câbles sous-marins**. Pendant les mois d'été, les vents dominants viennent du NW et soufflent parfois fortement dans le Lambert Channel. Les plus gros navires peuvent mouiller avec une bonne tenue au nord de Shingle Spit, dans environ 26 m d'eau.

142 **Tribune Bay** *(49°31'N, 124°38'W)* est peu profonde et en pente, avec des bordures rocheuses asséchantes sur sa rive ouest et des falaises abruptes sur sa rive NE. Elle s'ouvre entre **Nash Bank**, qui est marqué à son extrémité par la **bouée de bâbord** « *P35* », et **St. John Point**. Un bureau de poste se trouve au magasin Co-op de Hornby Island, à quelques minutes de marche de Tribune Bay.

143 Il est possible de **mouiller** dans Tribune Bay, sur un fond de vase et de sable, à une profondeur de 15 m. La baie est exposée aux vents de l'ESE et du SE, mais est à l'abri des autres vents.

144 **Flora Islet**, à courte distance à l'est de St. John Point, est un îlot herbu peu élevé entouré de bordures rocheuses asséchantes qui s'étendent sur 0,4 mille au SE.

145 Le **feu** de *Flora Islet (494)*, du côté nord de l'îlot, est placé sur une tour à claire-voie de couleur grise.

146 **Il faut faire preuve de prudence au moment de contourner Flora Islet, car la mer ne se brise pas toujours sur la bordure rocheuse. Le phare de Chrome Island, orienté à plus de 244° et visible au sud de Norris Rocks, permet d'éviter Nash Bank et cette bordure rocheuse.**

147 **Collishaw Point** *(49°33'N, 124°41'W)*, connue localement sous le nom de **Boulder Point**, constitue l'extrémité nord de Hornby Island. Des bordures rocheuses asséchantes parsemées de gros galets s'étendent sur 0,8 mille au NW de la pointe.

148 **Komas Bluff** *(49°35'N, 124°48'W)*, du côté NE de Denman Island, est une falaise de grès haute d'environ 150 m. Comox Bar s'avance au NNW depuis l'extrémité nord de Denman Island et forme l'entrée nord du Baynes Sound.

Comox Harbour et ses approches

149 **Avertissement. — À l'approche de Comox Bar par le nord, il faut éviter l'épi peu profond qui s'étend vers le SE à partir de Cape Lazo en suivant l'alignement quand Willemar Bluff affiche un angle de 250° ou plus. Au départ de Comox, la portée est obstruée par des maisons et des arbres jusqu'à environ 0,1 mille de l'alignement.**

150 **Comox Bar** s'étend vers le NNW depuis White Spit jusqu'à la plage devant **Willemar Bluff** *(49°40'N, 124°54'W)*. Le passage qui traverse la barre est marqué par des **feux d'alignement**.

151 **Avertissement. — Des relevés effectués en 2007 ont permis de découvrir un certain nombre de gros rochers à une profondeur minimale de 1,4 m juste au sud de l'alignement, à environ 250 m à l'est de la bouée « *P50* ». Des navires ont signalé s'être échoués alors qu'ils traversaient la partie la moins profonde de la barre. La marée, l'état de la mer et le tirant d'eau du navire doivent être soigneusement examinés avant de prendre la décision de franchir la barre.**

152 Les **feux** *d'alignement de Comox Bar (501, 502)*, sur la rive ouest du Baynes Sound à environ 2 milles à l'ouest de Sandy Island, indiquent la route traversant Comox Bar lorsqu'ils sont orientés à 222°. Les feux sont placés sur des tours à claire-voie carrées et sont munis de **marques de jour blanches avec une bande verticale rouge**.

153 La ***bouée à cloche lumineuse*** *« P54 » de Comox Bar (500)*, mouillée à la limite est de Comox Bar et à courte distance au nord de l'alignement, est une **bouée de tribord**.

154 Les **bouées de tribord** « *P50* » et « *P52* » se trouvent sur Comox Bar, au SW de la bouée lumineuse.

155 **Gartley Point** *(49°39'N, 124°56'W)*, l'entrée sud de Comox Harbour, est basse et marécageuse. La **bouée de bâbord** « *P47* » marque la limite est des platins qui entourent la pointe.

156 **Royston**, à environ 1 mille à l'ouest de Gartley Point, du côté sud de Comox Harbour, est une localité reliée à la route 19A et à la voie ferrée de l'*E&N Railway*. On y trouve un magasin, un hôtel, une rampe mise à l'eau et un bureau de poste.

157 Un **brise-lames** constitué d'épaves de navires se trouve à courte distance à l'ouest de Royston, sur le bord extérieur des vasières de la Courtenay River, et protège une aire de flottage.

158 **Goose Spit**, du côté nord de l'entrée de Comox Harbour, est une étroite langue de terre qui s'étend au SW et à l'ouest de Willemar Bluff. Elle est principalement recouverte d'herbe, avec quelques buttes sablonneuses et quelques bosquets d'arbres. Une *base des Forces canadiennes* (NCSM *Quadra*) se trouve sur la partie centrale de la flèche. Un **quai** du *ministère de la Défense nationale (MDN)* se trouve du côté nord de Goose Spit. Une réserve indienne est établie du côté nord et une aire de loisirs se trouve sur l'étroite section de terre située à l'extrémité est de l'épi. Un platin s'avance vers le sud, sur quelque 0,25 mille par endroits, depuis le côté sud de Goose Spit. Le côté ouest de ce platin est accore. Une aire de flottage avec des **bouées d'amarrage** se trouve au nord de l'épi.

159 Le **feu** de *Goose Spit (503)*, à l'extrémité ouest de l'épi, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

160 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) traverse les platins au nord de Goose Spit et s'étend sur 0,5 mille au SE de l'épi.

161 **Comox Harbour**, entre Gartley Point et Goose Spit, est un **mouillage** bien protégé et accessible à tous, sauf aux très gros navires. Les profondeurs varient entre 20 m et 26 m et des vasières asséchantes sur une distance considérable à partir de ses rives. Les petites embarcations peuvent mouiller au large de Royston. L'emplacement est partiellement protégé des vents du sud-est par les vasières de la **Trent River**, au large de Gartley Point. Les approches de Comox Harbour par Baynes Sound sont profondes.

COMOX HARBOUR (2007)

162 Une **anomalie magnétique locale** dépassant de 2° la variation normale a été signalée, mais ne semble pas s'étendre au-delà des limites du havre.

163 Les différences des marées pour Comox (7965), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

164 Les **courants de marée** dans Comox Harbour sont compliqués par les remous provoqués par l'écoulement d'eau douce de la Courtenay River, qui entraîne les courants de surface dans des directions différentes de celles que prend l'eau salée qui se trouve en dessous. Les courants sont également compliqués par la configuration des bancs de vase.

165 **Comox**, du côté nord du havre, est une ville et le centre d'un district agricole et résidentiel. Elle abrite une *base des Forces canadiennes* (aérodrome). Les installations comprennent des hébergements, des magasins, des marinas, des rampes de mise à l'eau, un hôpital et un bureau de poste.

166 Il est possible d'y trouver des vivres, des fournitures maritimes, des restaurants, de l'hébergement, du carburant diesel et de l'essence. On trouve plusieurs rampes de mise à l'eau pour petites embarcations dans le havre. Il y a également d'un slip de carénage et des services de réparation de coques et de moteurs pour les petites embarcations.

167 Des services routiers sont offerts. Des services aériens sont offerts à l'*aéroport de Comox Valley*. Un service de **traversier** à destination de Powell River est assuré à partir de Little River, 5 milles au nord de Comox.

168 Les renseignements météorologiques pour l'*aéroport de Comox Valley* figurent dans les annexes.

169 Des **brise-lames** en pierre qui protègent les bassins pour bateaux s'étendent vers l'ESE et l'WNW à partir de l'extrémité de la chaussée surélevée qui mène au quai public. Un appontement public pour embarcations de plaisance et de pêche se trouve du côté ouest du **brise-lames**. Un quai du *MDN* s'avance vers le sud à partir de l'extrémité de la chaussée surélevée menant au **quai public**. Il est utilisé pour la livraison de carburant à la *BFC de Comox*.

170 Le **feu** du *brise-lames de Comox Harbour (504)*, 0,6 mille au NNW du feu de Goose Spit, est placé sur un mât à l'extrémité côté mer du **brise-lames** ouest.

171 Le **feu** du *brise-lames est de Comox Harbour (504.1)* est placé sur un mât à l'extrémité du **brise-lames** est, 0,5 mille au nord du feu de Goose Spit. Un feu privé est placé du côté est de l'entrée du bassin pour bateaux le plus à l'est.

172 Les quais pour visiteurs de Comox sont accessibles à l'est du **brise-lames** est. Une station de vidange est également disponible à cet endroit.

173 Le *Comox Fisherman's Wharf*, qui est exploité par la *Comox Valley Harbour Authority* (250-339-6041), est une importante installation utilisée principalement par les bateaux de pêche commerciale. Il consiste en une passerelle menant à deux rangées de pontons. Des postes d'amarrage sont offerts pour les visiteurs et l'amarrage à couple est autorisé. La *marina municipale de Comox* (250-339-3141) dispose d'une rampe de mise à l'eau et de deux grilles à marée. Communiquez avec l'*Hôtel de Ville de Comox* pour obtenir plus de détails (250-339-2202). La *marina Gas N Go* (250-339-4664) offre de l'essence, du diesel et un nombre limité de postes d'amarrages pour les visiteurs.

174 Un **brise-lames** en pierre protège la *Comox Bay Marina* (250-339-2930). Des possibilités d'amarrage temporaire et permanent sont offertes, mais les réservations sont recommandées. La fourniture d'eau et d'électricité, des installations d'élimination des déchets, une douche et une buanderie sont également disponibles.

174.1 Une **épave** submergée se trouve au SW de la *Comox Bay Marina*, environ 0,5 mille au NNW de l'extrémité ouest de Goose Spit.

175 L'estuaire de la **Courtenay River** est rempli de vasières asséchantes. Le chenal qui traverse ces vasières est marqué par des **balises de jour** et des **feux d'alignement**, et a été dragué (1982) sur une largeur de 35 m et une profondeur pouvant s'assécher de 1 m. La rivière est alimentée en partie par des tributaires coulant des glaciers et des champs de neige du **Forbidden Plateau**. Même à la fin de l'été, lorsque la plupart des autres rivières de l'île sont presque à sec, il y a habituellement 1,8 m d'eau jusqu'au pont Courtenay, au sud de *Lewis Park*. L'embouchure de la Courtenay River est un plan d'amerrissage pour hydravions.

176 Conformément au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, une **limite de vitesse** de 8 km/h (4 nœuds) doit être respectée dans la Courtenay River.

177 Dans l'estuaire, les niveaux d'eau sont influencés par les marées et les conditions météorologiques, ainsi que par l'écoulement de l'eau douce qui est contrôlé par un barrage de *BC Hydro* en amont. Il est essentiel que les navigateurs vérifient les conditions relatives au niveau de l'eau avant de naviguer sur la rivière.

178 **Avertissement. — En raison des conditions changeantes dans l'estuaire, les aides à la navigation sont déplacées pour baliser le meilleur chenal à emprunter. Une bonne connaissance des lieux et la familiarité avec les conditions locales sont conseillées avant de tenter de naviguer sur la rivière. De nombreuses billes de bois fondrier peuvent dériver dans le chenal.**

179 Le **feu** de *balise nº 1 de Courtenay River (504.3)*, sur des vasières à l'entrée de la rivière, est placé sur un **duc d'Albe** et porte des **marques de jour de bâbord**.

180 Les **feux** *d'alignement de Courtenay River (505, 506)*, sur la rive nord de la rivière, forment un alignement à travers les vasières. Le feu antérieur est placé sur un **pieu** et le feu postérieur sur un **duc d'Albe**. Les deux feux portent des **marques de jour rouges avec des bandes verticales blanches**.

181 Des **balises d'alignement** portant toutes une **marque de jour en forme de losange** forment des alignements dans le chenal, des feux d'alignement de Courtenay River jusque dans la rivière.

182 Un **pont** routier à travée levante entretenu par le *Ministère des Transports et de l'Infrastructure* enjambe la Courtenay River. Le pont laisse une hauteur libre de 2,1 m et la largeur maximale du chenal est de 13,7 m. Pour demander la levée de la travée, téléphonez au 250-336-8897 au moins 24 heures à l'avance. Un quai situé sur la rive ouest en aval du pont peut être utilisé temporairement comme mouillage en attendant la levée de la travée.

183 Des **câbles aériens** (transport d'électricité) en amont du pont laissent une hauteur libre de 18 m. Des **conduites sous-marines** et un pont routier à travée fixe, en amont des câbles aériens, traversent la Courtenay River.

184 **Courtenay** est le terminus des trains de l'*E&N Railway* en provenance de Victoria. On y trouve un bureau de poste, des banques, de nombreux magasins, des médecins, des dentistes et des pharmacies. Un service d'autobus dessert Nanaimo et Campbell River. Un aérodrome avec une piste d'atterrissage asphaltée de 549 m de long est géré par la *Courtenay Airpark Associatio*n.

185 Des slips de carénage pouvant accueillir des navires d'une longueur allant jusqu'à 21 m sont situés dans la Courtenay River. La *Courtenay Slough Marina* est un **quai public** situé dans le bassin, entre les câbles aériens et le pont routier à travée fixe. Le bassin est connu localement sous le nom de **Courtenay Slough**. Plusieurs petits quais offrent des postes d'amarrage d'une longueur de 37 m avec une profondeur de mouillage de 1,8 m à la basse mer. De l'eau potable, de l'électricité, des installations d'élimination des déchets, des toilettes et des postes d'amarrage sont disponibles. Communiquez avec la *Comox Valley Harbour Authority* (250-339-6041) pour obtenir de plus amples renseignements concernant la navigation sur la rivière.

COURTENAY SLOUGH (2007)

Lasqueti Island

Carte 3512

186 **Lasqueti Island** *(49°29'N, 124°16'W)* s'étend sur environ 9 milles de long sur 4 milles de large. Les îles et les îlots qui l'entourent procurent un abri aux petites embarcations qui font route à destination et en provenance du Desolation Sound.

187 **Young Point** *(49°26'N, 124°10'W)* constitue l'extrémité SE de Lasqueti Island. **Trematon Mountain**, près du centre de Lasqueti Island a un sommet bien visible en forme de tourelle.

188 **Sangster Island** est très boisée et présente des récifs qui s'étendent à partir de ses extrémités NW et SE. **Elephant Eye Point**, constituée de falaises érodées, forme le côté SE de Sangster Island.

188.1 Un **rocher** recouvert par 0,4 m d'eau gît à courte distance au NNW de Sangster Island.

189 Le **feu** de *Sangster Island (490.3)*, sur la pointe SE de l'île, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

190 Une **balise de jour** avec une **marque de jour de tribord** est placée près du centre de **Seal Reef**.

191 De nombreux rochers asséchants et submergés gisent dans l'approche SE de **Boat Cove,** une anse exposée aux vents du sud et du SE. L'anse offre une bonne protection contre les vents d'ouest. Les petites embarcations peuvent **mouiller** au fond d'**Old House Bay** et dans **Richardson Cove**.

192 **Jenkins Island** *(49°27'N, 124°18'W)* est séparée de Lasqueti Island par un passage étroit et profond. La profondeur minimale dans le chenal est de 29 m. Les **Sea Egg Rocks** gisent 0,3 mille à l'ouest de Jenkins Island, et le plus haut des rochers est haut de 8 m. La rive de Lasqueti Island, entre les anses Richardson et Jenkins, est une *réserve écologique*.

Cartes 3512, 3513

193 Les **Finnerty Islands** *(49°30'N, 124°24'W)* sont séparées de l'extrémité ouest de Lasqueti Island par un passage peu profond dont la profondeur la moins élevée est de 4,6 m et qui est accessible aux petites embarcations. Il faut éviter les récifs asséchants du côté ouest du passage et les rochers asséchants du côté est. En raison des puissants vents du nord qui soufflent dans ce secteur, de fortes vagues déferlent dans ce passage.

194 Les **Sisters Islets** *(49°29'N, 124°26'W)* sont deux îlots rocheux et dénudés; le plus haut a une hauteur de 2,7 m.

195 Le **feu** des *Sisters Islets (493)*, sur l'îlot est, est placé sur une tour cylindrique blanche. Des bâtiments blancs se trouvent à proximité.

196 Le **Stevens Passage** sépare les Sisters Islets des Finnerty Islands. Il s'agit d'un passage profond, à condition qu'on y navigue à au moins 0,3 mille des Finnerty Islands.

Carte 3533

197 **False Bay** *(49°30'N, 124°22'W)*, qui est accessible entre **Olsen Island** et **Heath Islet**, est exposée au vent de qualicum, un fort vent d'ouest qui souffle de l'océan Pacifique et qui s'engouffre dans la région de Qualicum Beach. **Jeffrey Rock**, 0,2 mille au sud d'Olsen Island, est recouvert de 1,7 m d'eau. Un rocher recouvert pde1,6 m d'eau gît à mi-distance entre Olsen Island et **Higgins Island**. False Bay est un plan d'amerrissage pour hydravions connu sous le nom de Lasqueti Island.

198 La **balise de jour de Heath Islet** porte une **marque de jour de tribord**. Une **balise de jour** privée est placée sur un rocher découvrant, 0,2 mille à l'est d'Higgins Island.

199 Le **feu** de *False Bay (492)* se trouve sur **Prowse Point**, du côté sud de l'entrée de la baie. Il est placé sur une tour cylindrique blanche.

200 Les différences des marées pour False Bay (7982), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

201 Un **câble sous-marin** partant près du sud du quai public passe par le centre de False Bay. Un **câble** traverse le chenal d'accès à la lagune au SE de Prowse Point, et un autre **câble** traverse la lagune.

202 La lagune, dans laquelle on entre à l'est de Prowse Point, est entièrement protégée et souvent utilisée par des bateaux de pêche pour y hiverner. Un récif asséchant sur 3,7 m gît au milieu de l'entrée, et le chenal d'entrée s'assèche vers la mi-marée. Il est préférable de n'utiliser ce chenal qu'à la pleine mer, puisqu'un courant de 3 à 4 nœuds y circule quand la marée monte. La partie la plus profonde du chenal se trouve du côté nord, mais il faut prendre soin d'éviter les bordures rocheuses qui dépassent du rivage. Un rocher asséchant sur 3,6 m gît à peu près au milieu du chenal. Les installations d'une **ferme marine** se trouvent au fond de la lagune.

203 Un **mouillage** abrité de la plupart des vents se trouve dans la partie nord de False Bay, au NE de Higgins Island, avec une profondeur d'environ 13 m. Les petites embarcations peuvent également mouiller dans des eaux moins profondes et de bonne tenue situées plus près du rivage.

204 **Lasqueti**, près de l'extrémité SE de False Bay, abrite un bureau de poste, un restaurant, un magasin et de l'hébergement. Un **traversier** de passagers privé relie False Bay et French Creek, sur l'Île de Vancouver. Son fonctionnement dépend des conditions météorologiques et des marées.

205 La profondeur de mouillage le long du **quai public** de Lasqueti est de 5,4 m. Un quai flottant d'une longueur de 37 m est fixé du côté sud du quai et un quai pour hydravions fixé à son extrémité. Un appontement de 12 m de long est fixé au côté nord du quai public. Une grue de 3 tonnes, de l'électricité et de l'eau douce sont disponibles sur le quai. Il arrive parfois que la mer soit très agitée à ces quais, ce qui rend l'amarrage inconfortable, surtout lorsque les vents d'ouest soufflent en soirée.

Sabine Channel

Carte 3512

206 Le **Sabine Channel** *(49°32'N, 124°16'W)* sépare Lasqueti Island et les îles sur son côté est de Texada Island. À mi-chenal, le Sabine Channel a une profondeur de plus de 200 m. **Rabbit Island**, **Sheer Island** et **Circle Island** sont situées du côté sud, à l'extrémité est du chenal du Sabine Channel, et des récifs asséchants gisent 0,2 mille au nord de Sheer Island.

207 La vitesse des **courants de marée** qui circulent dans Sabine Channel dépasse rarement 2 nœuds, mais la mer peut être houleuse lorsque les vents sont contraires à la marée.

208 **Upwood Point** *(49°30'N, 124°08'W)* est accidentée et escarpée, et des pins rabougris poussent entre les crevasses des rochers dénudés. Le terrain qui se trouve derrière la pointe est plus densément boisé. Le **mont Dick**, 1,6 mille au NW d'Upwood Point, est une montagne qui se détache nettement. Le **mont Shepherd**, 3,5 milles au NW d'Upwood Point, est le plus haut sommet de Texada Island.

209 La **bouée cardinale sud** « *QT* », mouillée à 0,2 mille au sud d'Upwood Point, marque un rocher qui s'assèche sur 4,6 m.

210 Le **feu** *d'Upwood Point (465)*, à l'extrémité sud-est de Texada Island, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

211 Le **feu** de *Texada Island (465.5)*, sur **Partington Point**, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

212 **Cook Bay**, 1,6 mille au NW de Partington Point, est trop profonde pour que l'on puisse y mouiller. Deux îlots gisent au large de son entrée ouest et un rocher asséchant se trouve au fond de la baie.

213 **Mount Davies** *(49°36'N, 124°19'W)* se distingue par des pylônes hydroélectriques bien visibles qui parcourent le rivage et remontent le long de sa face ouest.

214 Des **câbles sous-marins** traversent le Strait of Georgia, depuis les environs du mont Davies jusqu'à Qualicum Bay, sur l'Île de Vancouver. La zone où sont posés les câbles est large d'environ 1,5 mille. Un feu jaune clignotant entretenu par *BC Hydro* marque l'endroit où atterrissent les câbles sous-marins.

215 Le *parc provincial de Squitty Bay* englobe la zone autour de **Squitty Bay** *(49°27'N, 124°10'W)*, une petite indentation située à l'extrémité est de Lasqueti Island. Les approches du quai public sont étroites avec des aiguilles rocheuses du côté nord et des bordures rocheuses asséchantes du côté sud. Le **quai public** est long de 40 m et la profondeur de mouillage le long de l'appontement est de 2,2 m. Il y a des tables de pique-nique et des toilettes sèches, mais pas de terrain de camping.

216 **Bull Passage**, le long de la rive NE de Lasqueti Island, est séparé du Sabine Channel par **Bull Island**, **Jedediah Island**, **Paul Island** et **Jervis Island**. Il est souvent utilisé par des remorqueurs qui tirent des estacades flottantes et offre un bon abri, quelles que soient les conditions météorologiques. Une bonne connaissance des lieux est toutefois recommandée. Des rochers asséchants gisent à courte distance au large à plusieurs endroits. Un rocher asséchant gît au large de **Rouse Bay**, dans les approches sud de Bull Passage.

217 Un **câble sous-marin** est posé de Rouse Bay aux Thormanby Islands.

218 **Boho Island** se trouve du côté ouest de Bull Passage. Les petites embarcations peuvent trouver de bons **mouillages** au sud de Boho Island, dans **Boho Bay** ou à l'ouest de l'île dans **Skerry Bay**. Un rocher asséchant gît au milieu de l'entrée nord de Skerry Bay. Les installations d'une **ferme marine** sont situées dans la partie nord de Skerry Bay et le long de la rive NW de l'entrée nord de la baie.

219 **Little Bull Passage** sépare Bull Island des falaises abruptes situées du côté SW de Jedediah Island. Sa profondeur minimale est de 0,5 m. Un rocher asséchant gît à l'extrémité ouest du passage, près de Jedediah Island. De dangereuses aiguilles rocheuses résultant d'un éboulement survenu sur le rivage de Bull Island se trouvent à peu près à mi-chemin dans le passage. Le *parc provincial marin de Jedediah Island* offre peu de **mouillages**. Des chaînes servant d'amarres de poupe ont été installées le long de la rive nord dans la petite échancrure, connue localement sous le nom de Deep Bay, qui fait face à l'extrémité sud de Paul Island.

220 **West Point** *(49°31'N, 124°17'W)* est une pointe inclinée partiellement dénudée et bien visible dans la plupart des directions.

221 L'entrée de **Tucker Bay** est située entre West Point et quelques îlots boisés facilement repérables au large du côté NW de Jervis Island. **Avery Reef** gît au milieu de Tucker Bay. **Larson Islet**, à courte distance de **Wells Point**, est haut de 9 m. **Tuck Rock**, à mi-chemin entre Wells Point et Larson Islet, est à fleur d'eau.

222 Il est possible de **mouiller** de manière acceptable dans Tucker Bay à une profondeur d'environ

30 m. L'îlot NW du côté est de l'entrée est orienté à 048° et West Point à 313°. En raison des forts vents de NW et des courants de marées portant au NW, ce mouillage, bien que sécuritaire, est inconfortable. Les petites embarcations peuvent mouiller au sud de Larson Islet, dans 9 à 11 m d'eau, où elles seront presque entièrement abritées. Au moment d'approcher ce mouillage pour petites embarcations, il convient de rester à une distance de 90 m de l'extrémité ouest de Larson Islet.

223 Des installations de **fermes marines** se trouvent au SE et à l'ouest de West Point.

224 **Scottie Bay**, au sud de **Lindbergh Island**, est protégée de la mer et de pratiquement tous les vents. Pour y entrer, il convient de rester près de la côte de Lasqueti Island afin d'éviter le récif qui s'étend au sud de Lindbergh Island. Le **mouillage** offert pour un petit nombre de petites embarcations est jugé bon. Le quai et la cale de halage sont privés.

225 Les **Fegen Islets** *(49°32'N, 124°23'W)* se trouvent au large de l'extrémité NW de Lasqueti Island.

226 Le **feu** des *Fegen Islets (466)*, à l'entrée ouest de Sabine Channel, est placé sur une tour cylindrique blanche.

227 **Spring Bay**, à l'est de Fegen Islets, offre un bon **mouillage** lorsque soufflent des vents du SE, mais les Fegen Islets n'offrent qu'une protection minimale contre la houle et les vents du NW.

Texada Island — Côte ouest

Carte 3513

228 **Davie Bay** *(49°36'N, 124°23'W)* est exposée et ne convient qu'aux petites embarcations. Deux îlots gisent au large de son entrée et un rocher affleurant gît au NW de l'îlot est.

229 Les **Mouat Islands** gisent dans l'entrée de **Mouat Bay** et la baie est bordée par un estran de rochers. Une installation de réception des billes et un **brise-lames** se trouvent à courte distance au sud de **Harwood Point**, et une autre installation et un autre **brise-lames** se trouvent à 1 mille au SE. **Dick Island** est reliée à Harwood Point par une barre de gros rochers asséchants.

230 **Gillies Bay** est facilement reconnaissable aux maisons entourant ses rives que l'on aperçoit en arrivant du sud. La communauté dispose d'un magasin, d'un bureau de poste, d'une bibliothèque, d'un bureau de la *Gendarmerie royale du Canada (GRC)*, d'une clinique médicale et d'un médecin résident. Il n'y a pas de quai ni de jetée dans la baie. Une piste d'atterrissage asphaltée longue de 915 m se trouve au NW de la baie. Un mât d'antenne rouge et blanc haut de 63 m se dresse sur l'extrémité nord de l'entrée de Gillies Bay.

231 Il est possible de **mouiller** à 0,2 mille au large dans Gillies Bay, à une profondeur d'environ 20 m, mais le mouillage est relativement exposé à la plupart des vents.

232 **Beale Cove**, 3 milles au NW de Gillies Bay, dispose d'un **quai** et d'un convoyeur orange bien visible appartenant à *Texada Quarrying Ltd*. À l'intérieur des terres, à proximité du quai, se trouvent des mines à ciel ouvert bien visibles, une **tour**, des réservoirs de stockage et quelques bâtiments. Le quai, long de 275 m, offre une profondeur de mouillage de 13 m. Un feu orange clignotant privé est placé sur le quai. **Welcome Bay** se trouve à courte distance au NW de Beale Cove.

233 Les différences des marées pour Welcome Bay (7990), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

234 **Surprise Mountain** s'élève abruptement à partir du rivage entre Welcome Bay et **Davis Bay**.

235 **Favada Point** *(49°44'N, 124°38'W)* est modérément escarpée et une maison est bien visible à son sommet. **Crescent Bay** et **Limekiln Bay**, au nord de Favada Point, sont séparées par **Marshall Point** et présentent de vastes plages bordées d'eaux peu profondes. On signale la présence d'une maison particulièrement visible à l'extrémité sud de Crescent Bay.

De Cape Lazo à Cape Mudge

236 De Cape Lazo *(49°42'N, 124°52'W)* à l'entrée sud de Discovery Passage, à 20 milles au NW, le rivage est bordé de plages de galets et de gros rochers adossées à des collines densément boisées. À 10 km à l'intérieur des terres, des chaînes de montagnes atteignent des altitudes considérables. **Constitution Hill** *(49°47'N, 125°11'W)* constitue une bonne cible radar.

237 **Cape Lazo** *(49°42'N, 124°52'W)*, connu localement sous le nom de **Point Holmes**, est un promontoire proéminent au sommet plat. Ses côtés orientés vers la mer sont recouverts d'argile jaune. Lorsqu'on le regarde du SE, ce promontoire semble être une île et ce n'est qu'au nord d'Hornby Island qu'on peut voir qu'il fait partie de l'Île de Vancouver. Des bordures rocheuses asséchantes entourent le cap et **Kye Bay**, sur son côté nord, s'assèche complètement.

238 Le **feu** de la *balise aéronautique de Comox (508)* est placé à 1,25 mille au NW de Cape Lazo.

238.1 Une **tour** radio **bien visible** se dresse à environ 3,3 miles à l'ouest du *feu de la balise aéronautique de Comox*.

239 La **bouée cardinale est** « *PJ* » et la *bouée lumineuse cardinale est « PB » de Cape Lazo (507.5)* marquent la limite extérieure de la zone de hauts-fonds à l'est de Cape Lazo.

240 Une **grande coupole radar blanche**, 1,1 mille au NW de Cape Lazo, à l'*aéroport de Comox Valley*, est munie de feux rouges fixes et constitue le premier élément identifiable lorsqu'on s'approche de Cape Lazo par le nord. Une **tour** hertzienne et une **tour** radio se dressent à l'extrémité nord de Cape Lazo.

241 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) à l'extrémité sud de Cape Lazo s'avance vers le large sur 1,6 mille.

242 Un débarcadère de traversier, 3 milles au NW de Cape Lazo se trouve à courte distance du côté est de l'embouchure de la **Little River**. Il est exploité par *BC Ferrie*s qui assure un service régulier pour les passagers et les véhicules en direction de Westview, sur le continent.

242.1 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) à l'est du débarcadère du traversier s'avance vers le large sur 0,2 mille.

242.2 Un **câble sous-marin** (fibre optique) part d'un point situé à 4 milles au NW de Little River et se dirige vers Oyster Bay. À partir de ce point, il continue vers le nord pour se terminer et repartir à plusieurs endroits. On recommande aux navigateurs de consulter les cartes du SHC pour éviter d'endommager les câbles. Pour obtenir de plus amples renseignements : https://connectedcoast.ca/.

243 Les différences des marées pour Little River (7993), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

245 Une **tour** radio munie de feux d'obstacle aérien rouges se dresse 0,5 mille à l'WNW du *centre des SCTM de Comox*.

246 Des **gazoducs sous-marins** traversent le Strait of Georgia à partir d'un point situé à proximité du NW du débarcadère du traversier.

247 Une **épave** recouverte de 45 m d'eau gît 1,8 mille à l'ENE du débarcadère du traversier.

248 Une rampe de mise à l'eau est disponible dans **Elma Bay** *(49°51'N, 125°06'W)*, à l'embouchure du **Black Creek**.

249 L'**Oyster River**, 1,5 mille au NW d'Elma Bay, est un cours d'eau de taille considérable caractérisé par un banc de galets asséchant qui s'avance sur 0,3 mille à partir de son embouchure. Un chenal dragué menant à un bassin pour embarcations et au *Pacific Playgrounds International Resort, RV Park & Marina* (1-877-239-5600), à l'embouchure de l'Oyster River, est balisé par une série de **pieux**. En raison des tempêtes et de l'instabilité des rives, le chenal et le bassin doivent être dragués chaque année. Une bonne connaissance des lieux est recommandée avant d'entrer dans le chenal.

250 Il est possible de **mouiller** à une profondeur de 18 à 30 m à environ 0,5 mille de la rive, à mi-chemin entre Elma Bay et Oyster River, mais le mouillage est exposé à la plupart des vents.

251 **Kuhushan Point** *(49°53'N, 125°07'W)* est une saillie sablonneuse peu profonde. Des arbres qui, par mauvais temps, peuvent être confondus avec l'extrémité de la pointe, se trouvent à environ 0,15 mille à l'intérieur des terres. Plusieurs maisons se trouvent près de la pointe. À courte distance au nord de la structure lumineuse, bien avant que celle-ci puisse être identifiée, on peut voir pendant la journée un grand bâtiment bas avec un toit pyramidal bien visible portant l'inscription « Pub ». Un chenal dragué à courte distance au nord d'**Oyster Pond** conduit à la *Salmon Point Resort & Marina* (250-923-6605). L'accès à cette **marina** qui offre des services complets doit faire l'objet d'un dragage annuel. Une bonne connaissance des lieux est donc recommandée.

252 Le **feu** de *Kuhushan Point (509)* est placé sur une tour à claire-voie blanche.

253 Plusieurs centres de villégiature sont situés à **Oyster Bay**, entre Kuhushan Point et **Shelter Point**, 4 milles au NW. Un récif s'étend sur 0,4 mille vers le SE à partir de Shelter Point et offre une protection considérable aux bateaux voulant mouiller dans la baie.

253.1 Des **conduite sous-marins (émissaire d'égout)** s'étend sur 1,5 mille vers le large à partir de Stories Beach. La conduite est indiquée par un panneau installé sur le rivage.

254 Un **mouillage**, à une profondeur de 10 à 20 m, offrant une bonne protection contre tous les vents sauf les vents du SE se trouve dans Oyster Bay, à environ 1 mille au large de la côte.

255 **Montgomery Bank** *(49°54'N, 124°57'W)* gît au centre du Strait of Georgia, au SE de Mitlenatch Island. **Sentry Shoal**, sur la partie NW de Montgomery Bank, a une profondeur minimale de 7 m.

256 La ***bouée*** *SADO* ***lumineuse*** *46131 de Sentry Shoal (509.5)* est mouillée à courte distance au sud du haut-fond.

257 **Mitlenatch Island** *(49°57'N, 125°00'W)* est une île rocheuse qui présente deux pics dénudés séparés par une vallée herbeuse. Un haut-fond s'étend sur 0,5 mille vers le nord à partir de son extrémité nord. Pour le reste, l'île est accore. Le meilleur lieu d'accostage est une anse semi-protégée située à l'angle SE de l'île. Une maisonnette se trouve sur le rivage de cette anse. L'île et les eaux adjacentes qui s'étendent jusqu'à 305 m au large constituent le *parc provincial naturel de Mitlenatch Island*.

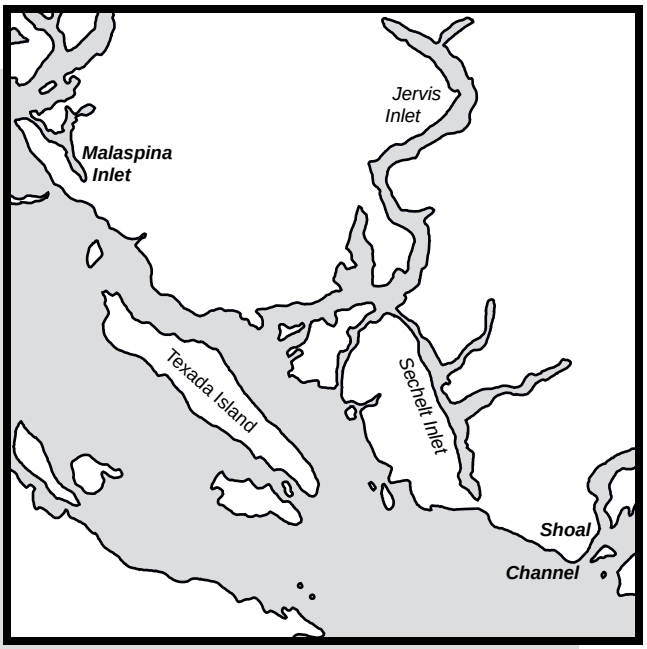
258 Les différences des marées pour Mitlenatch Island (7895), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Sunshine Coast

Renseignements généraux

1 Le présent chapitre décrit la partie NE du Strait of Georgia, depuis l'entrée ouest de Howe Sound jusqu'à Desolation Sound. Elle comprend Sechelt, Pender Harbour, Jervis Inlet, Sechelt Inlet, Powell River et Malaspina Inlet.

De Howe Sound à Sargeant Bay



Carte 3512

2 **Gower Point** *(49°23'N, 123°32'W)*, l'extrémité ouest de l'entrée de Howe Sound, est basse, arrondie et mal définie. À quelque 2 milles au NW de Gower Point, les mots « Camp Byng » en grosses lettres blanches sont bien en vue et constituent un excellent point de repère.

3 **Roberts Creek**, située à 4,5 milles à l'WNW de Gower Point, est une zone résidentielle dépourvue d'installations de navigation de plaisance. Un **brise-lames** en pierres se trouve du côté est de l'embouchure de la crique. Des magasins, des écoles, des restaurants et un bureau de poste se trouvent à Roberts Creek. Le *parc provincial de Roberts Creek* dispose d'installations de camping et de pique-nique.

4 Les différences de marée pour Roberts Creek (7824), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

5 Les **White Islets**, à 2,8 milles à l'ouest de Roberts Creek, sont deux îlots blancs, dénudés, rocheux et accores.

6 Le *feu des White Islets (448)* est placé sur une tour cylindrique blanche.

7 **ts'ukw'um**, à 1,2 mille au nord des White Islets, du côté est de **Mission Point**, est une grande communauté rurale et résidentielle avec un développement commercial. ts'ukw'um est le site de l'*aéroport municipal Sechelt-Gibsons*, qui possède une piste asphaltée de 730 m. Des installations de camping, des magasins, une usine de transformation du poisson et une scierie se trouvent à proximité. Le *port de plaisance de Port Stalashen* (604-886-8686) fait partie de la communauté riveraine locale et n'autorise pas l'amarrage temporaire.

TRAIL BAY (2005)

8 Une flèche de sable et de gravier située à l'embouchure de **Chapman Creek** s'étend sur 0,2 mille au sud de Mission Point. Elle peut représenter un danger à la basse mer.

9 **Davis Bay**, située non loin au nord de Mission Point, abrite des motels, des restaurants et une jetée de pêche publique.

10 **Trail Bay** est une indentation entre Mission Point et une pointe située à 3 milles au NW. Son fond est formé par un isthme bas qui relie Sechelt Peninsula à la terre ferme et sépare le Strait of Georgia de Sechelt Inlet. Une route d'environ 1 km traverse cet isthme. De nombreuses **bouées d'amarrage** privées sont réparties un peu partout dans Trail Bay.

11 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) s'avance sur 0,3 mille de Sechelt jusque dans Trail Bay.

12 On peut **mouiller** dans Trail Bay à une profondeur d'environ 27 m au large du village de Sechelt, à la hauteur d'une falaise située dans l'angle NE de la baie. Ce mouillage est exposé aux vents du sud.

13 **Selma Park**, à 1 mille au nord de Davis Bay, est un quartier résidentiel paisible. On y trouve un port pour petits bateaux d'environ 53 m de large qui est protégé par un **brise-lames** en pierres.

14 Le *feu du brise-lames de Park Selma (448.5)*, sur l'extrémité du brise-lames, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

15 Une installation de chargement de granulats consistant en une jetée sur chevalets, située à 0,2 mille au nord du havre, fait 480 m de long et comporte des **ducs d'Albe** à son extrémité. Elle est équipée d'un convoyeur de chargement.

16 **Sechelt**, au fond de Trail Bay, est une ville qui abrite un hôpital, un bureau de poste, un grand centre commercial, des galeries, des motels, des restaurants, des ateliers de réparation navale et des marinas (du côté de Sechelt Inlet). L'église de Sechelt est bien visible.

17 Les **Trail Islands** se trouvent à moins de 1 mille du rivage; les embarcations peuvent **mouiller** au nord de ces îles. Ce mouillage est fréquemment utilisé par les remorqueurs d'estacades.

18 Un **câble sous-marin** (électricité) et une **conduite sous-marine** (eau) traversent le chenal entre Sechelt Peninsula et l'île des Trail Islands, qui mesure 58 m de haut.

19 **Sargeant Bay**, à 2 milles au NW de Trail Islands, est profonde, mais offre un abri et un **mouillage** près du rivage pour les petits navires. Des rochers découvrants et sous-marins gisent à moins de 0,2 mille de son entrée. Le *parc provincial de Sargeant Bay* dispose d'une aire de pique-nique.

Welcome Passage

Carte 3535

20 **Welcome Passage** *(49°30'N, 123°56'W)*, à l'extrémité SE du Malaspina Strait, sépare **Thormanby Islands** de la partie continentale de la Colombie-Britannique. Le mi-chenal est profond, mais présente plusieurs dangers de chaque côté. Il a une largeur minimale de 0,2 mille. Une **anomalie magnétique** locale a été signalée dans Welcome Passage.

21 Les **courants de marée** sont plus forts dans la partie étroite de Welcome Passage, où ils peuvent atteindre de 2 à 3 nœuds. À l'extrémité sud du passage, les courants perdent de leur force et atteignent rarement plus de 2 nœuds. Le flot coule vers le NW et le jusant, vers le SE.

22 Dans l'entrée sud, le courant de flot a tendance à se diriger vers les dangers situés au large de Lemberg Point. En général, le courant de jusant s'écoule régulièrement dans le chenal et ses approches sud.

23 Un **câble sous-marin** traverse le chenal entre Merry Island et Sechelt Peninsula. Un **câble** abandonné traverse Welcome Passage, non loin au NW de Jeddah Point. Un **câble** part du fond de Halfmoon Bay et passe le long du milieu du passage qui débouche dans Buccaneer Bay, à Oaks Point.

24 L'entrée sud de Welcome Passage se trouve entre **Reception Point**, sur la terre ferme, et **Dennis Head**, l'extrémité SE de **South Thormanby Island**. **Bertha Island** est située à 0,3 mille au SW et **Pirate Rock** se trouve à 0,2 mille au SE de Dennis Head. **Merry Island** et **Franklin Island** gisent au milieu de l'entrée sud. Un haut-fond recouvert de 8 m d'eau gît à mi-chenal à l'est de Merry Island, et un haut-fond recouvert de 10,1 m d'eau gît à 0,2 mille au NE de Merry Island. Un fond malsain avec un îlot et des rochers découvrants s'étend sur 0,2 mille au sud de Merry Island. Le chenal à l'ouest de Merry Island est profond.

25 Le *feu de Reception Point (448.8)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure qui a été construite sur une flèche découvrante qui s'étend de la pointe vers le sud.

26 Le *feu de Merry Island (449)* est placé sur une tour blanche construite à l'extrémité SE de l'île, à l'entrée SE de Welcome Passage. Des bâtiments blancs aux toits rouges bien visibles se dressent à proximité.

27 La **bouée cardinale sud** *QK* se trouve à 0,3 mille au SE de Merry Island.

28 La **balise de jour de Pirate Rock** porte une **marque de jour de bâbord**.

29 Le *parc provincial Simson*, qui englobe les parties sud et est de South Thormanby Island, est non aménagé.

30 Plusieurs rochers gisent à l'est et au SE de**Lemberg Point**, située à 1,5 mille au nord de Pirate Rock. **Fraser Rock**, à 0,2 mille à l'est, est recouvert de 1,3 m d'eau. **Egerton Rock**, à 0,4 mille au SE, est recouvert de 2,3 m.

31 **Jeddah Point**, située à 0,7 mille au NNE de Lemberg Point, dénomme l'extrémité ouest de l'entrée de Halfmoon Bay. Des îlots et des roches s'étendent vers le SE à partir de la pointe. Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gît à 0,4 mille au SE de Jeddah Point.

Halfmoon Bay

32 **Halfmoon Bay** *(49°30'N, 123°56'W)* est exposée au sud. Une grosse mer s'y installe lorsque soufflent des vents du SE. **Priestland Cove**, au fond de Halfmoon Bay, renferme des rochers émergés et découvrants. De nombreux quais privés sont aménagés dans les petites anses qui bordent la rive nord de Halfmoon Bay.

33 On trouve des estacades flottantes le long des rives de Halfmoon Bay et de Priestland Cove.

34 Un **émissaire d'égout** s'étend sur presque 0,2 mille au large à partir d'un point situé à 0,4 mille à l'WNW du quai public de Priestland Cove. Une autre **canalisation** située dans **Brooks Cove**, à 0,3 mille au NE de Jeddah Point, s'avance sur environ 0,3 mille dans Halfmoon Bay.

35 Les différences de marée pour Halfmoon Bay (7830), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

36 On ne recommande pas de **mouiller** dans Halfmoon Bay. Par beau temps, les embarcations peuvent mouiller dans Priestland Cove.

37 L'**agglomération de Halfmoon Bay**, au fond de Priestland Cove, possède un bureau de poste, un magasin et des centres de villégiature. La route menant à Howe Sound traverse l'agglomération.

38 L'**appontement public** de Halfmoon Bay offre une longueur d'amarrage de 12 m sur le côté ouest du fond de la baie, à des profondeurs de 3 m. Un quai d'une longueur de 27 m et offrant des profondeurs variant entre 1 et 2,7 m est aménagé du côté ouest de l'appontement. Pour connaître les heures d'amarrage et de mouillage, communiquez avec le *Sunshine Coast Regional District* au 604-885-6800.

39 **Grant Island**, à 0,9 mille au NW de Jeddah Point, est séparée de **Wilbraham Point** par un étroit passage obstrué par des récifs découvrants.

40 Le *feu de Wilbraham Point (450)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure, du côté ouest de Grant Island.

41 **Derby Point** constitue l'extrémité nord de South Thormanby Island. **Tattenham Ledge** est un récif étroit qui s'étend sur 0,5 mille au NNW de Derby Point. La partie la moins profonde de ce récif émerge de 0,3 m.

42 La *bouée lumineuse Q51 de Tattenham Ledge (451)*, à l'extrémité nord de la bordure, est une **bouée de bâbord**.

Buccaneer Bay

43 **Buccaneer Bay** *(49°30'N, 123°59'W)*, dont l'entrée est située entre Derby Point et **Oaks Point**, se trouve entre le côté NW de South Thormanby Island et le côté est de North Thormanby Island. À l'extrémité SW de la baie, les deux îles sont reliées par un platin découvrant. Les **Surrey Islands**, du côté est de la baie, sont accores sur leur flanc ouest; le chenal à l'est de ces îles est malsain. **Vaucroft Breach** est un centre de villégiature estival situé du côté ouest de la baie.

44 Epsom Point et Oaks Point doivent être contournées à bonne distance en raison des variations de profondeur causées par les hauts-fonds changeants. **Il faut faire preuve de prudence lorsqu'on pénètre dans Buccaneer Bay en raison de Tattenham Ledge et des hauts-fonds qui s'avancent vers le nord depuis l'extrémité nord de North Thormanby Island.** Le milieu de **Gill Beach**, au fond de la baie, est orienté à 165° et débouche dans le mi-chenal entre ces dangers et jusqu'au mouillage. Les **courants de marée** peuvent également pousser les navires latéralement sur les rochers.

45 La **balise de jour de Buccaneer Bay**, qui est placée sur un rocher découvrant dans l'entrée de **Water Bay**, porte une **marque de jour de bâbord**.

46 Du **mouillage** peut être obtenu entre **Wolf Point** et **Grassy Point** à une profondeur d'environ 30 m, sur fond de sable. Ce mouillage est exposé aux vents du nord.

47 L'**appontement public** de Vaucroft Beach offre une longueur d'amarrage de 12 m et un quai attenant de 18 m de long, à une profondeur de 5,4 m. Ces installations sont réservées au chargement.

48 Le *parc provincial de Buccaneer Bay*, à Grassy Point, a fait l'objet d'un développement côtier limité.

49 **North Thormanby Island** *(49°30'N, 124°00'W)* est plate et boisée. Des blocs rocheux se trouvent au pied d'une falaise blanche remarquable à l'extrémité nord de l'île. **Epsom Point** forme l'extrémité ouest de l'île.

50 Le *feu d'Epsom Point (452)* est placé sur un mât près de la pointe.

Smuggler Cove

51 **Smuggler Cove** *(49°31'N, 123°58'W)* ne convient qu'aux petites embarcations. **Il faut faire très attention en entrant dans l'anse.** Un panneau portant un des emblèmes de la province, le cornouiller, se trouve du côté nord de l'entrée du parc provincial. On y accède en passant près du sud d'**Isle Capri** pour éviter les bordures rocheuses qui s'étendent à partir de la rive sud. Deux îlots situés à 0,2 mille dans l'entrée sont reliés à la rive sud par des bordures rocheuses découvrantes. **France Islet**, le plus élevé des deux, est bordé au nord et à l'est par des récifs découvrants. Un rocher recouvert de 0,4 m d'eau gît au milieu de l'anse au NW de France Islet.

52 La **balise de jour de Smuggler Cove**, sur le récif découvrant qui s'étend au nord de France Islet, porte une **marque de jour de tribord**.

53 Le **mouillage** dans Smuggler Cove est propice aux petites embarcations et offre une bonne protection et un fond d'assez bonne tenue. De nombreux pitons à œil pour les amarres de poupe se trouvent le long de la rive.

54 Le *parc provincial marin de Smuggler Cove*, qui offre des installations de camping et des installations sanitaires, est relié à la route entre Powell River et Howe Sound.

Secret Cove

55 **Secret Cove**, dont l'entrée est située entre l'extrémité sud de **Turnagain Island** *(49°32'N, 123°58'W)* et **Jack Tolmie Island**, ne convient qu'aux petites embarcations. Un rocher découvrant gît dans l'entrée et un rocher recouvert de 1,5 m se trouve à environ 0,15 mille au NE du rocher découvrant. L'anse compte trois bras; on y trouve plusieurs ports de plaisance. Du carburant, de l'eau et des provisions sont disponibles. De nombreux quais et postes d'amarrage privés bordent les rives. Secret Cove est située sur la route principale entre Powell River et Howe Sound.

56 Un panneau jaune placé à l'extrémité SE de Turnagain Island indique *« Speed 5 MPH »* (vitesse, 5 mi/h).

57 Le *feu d'entrée de Secret Cove (450.5)*, qui se trouve sur le rocher découvrant qui gît dans l'entrée de l'anse, est placé sur un mât et porte une **marque de jour de tribord**.

58 La **balise de jour de Secret Cove**, du côté nord de l'entrée du bras sud de l'anse, porte une **marque de jour de bâbord**.

59 Des **bouées** sur lesquelles il est écrit *« Outfall »* (émissaire) indiquent la présence d'une **conduite sous-marine** à l'est de Turnagain Island; ces bouées sont privées.

60 Dans Secret Cove, les **câbles sous-marins** et les **conduites** sont indiqués par des panneaux. Des émissaires sanitaires partent du côté nord de l'anse, passent près de l'est de Turnagain Island puis suivent le chenal d'entrée entre Turnagain Island et Jack Tolmie Island. Une **conduite** traverse le bras sud et un câble franchit l'entrée des bras sud et est. Des **câbles** s'étendent de l'île qui fait de 50 m de haut, connue localement sous le nom d'**Echo Island**, jusqu'à la rive nord de celle-ci.

61 Les embarcations peuvent **mouiller** près du fond du bras nord. Cependant, on a signalé que la tenue était mauvaise et que les ancres traînaient par vent fort.

62 Le **quai public** situé dans le bras nord de Secret Cove mesure 44 m de long et offre une profondeur de 4,6 m. De l'électricité est disponible. *Secret Cove Marina* (604-885-3533) est une **marina** située du côté est du bras nord. Le *Jolly Roger Inn & Resort* (604-885-7860), qui est situé du côté nord du bras central, possède des installations maritimes limitées. *Buccaneer Marina & Resort Ltd.* (604-885-7888) est une marina offrant des services complets et un nombre limité de postes d'amarrage pour les visiteurs. Elle est située du côté NE du bras central.

Malaspina Strait

Cartes 3512, 3513

63 **Malaspina Strait** *(49°38'N, 124°12'W)* sépare le côté NE de Texada Island de la partie continentale de la Colombie-Britannique. On y accède par le sud entre Epsom Point et Upwood Point, ou par Welcome Passage. Les points d'entrée nord sont Grief Point et Grilse Point. Texada Island présente un rivage abrupt avec d'étroites plages de galets et de rochers. Agamemnon Channel, du côté continental de Malaspina Strait, sépare Nelson Island de Sechelt Peninsula. Jervis Inlet s'ouvre le long des côtés nord de Hardy Island et de Nelson Island. Le Malaspina Strait mesure 27 milles de long sur au moins 2,5 milles de large; le mi-chenal est profond.

64 **Sinclair Bank** *(49°42'N, 124°16'W)*, à mi-chenal, est recouvert de 33 m d'eau.

65 Les différences de marée le long du Malaspina Strait pour Irvines Landing (7836), Blind Bay (7865), Blubber Bay (7875) et Powell River (7880), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

66 Dans le détroit, les **courants de marée** sont généralement faibles et dépassent rarement 1 nœud; voir l'*Atlas des courants - Juan de Fuca Strait à Strait of Georgia*.

67 Les conditions de mer et de vent à l'est d'Upwood Point sont souvent complètement différentes de celles qu'on observe à l'ouest. Lorsque les vents de l'ouest ou du NW sont forts, la crête effilée de Texada Island sert de brise-vent. Souvent, des conditions calmes sont observées jusqu'à Pender Harbour au nord.

68 Des **gazoducs sous-marins** traversent Malaspina Strait depuis le sud de Wood Bay sur la terre ferme jusqu'au nord d'Anderson Bay sur Texada Island.

69 Des **câbles sous-marins** traversent Malaspina Strait depuis Cape Cockburn, sur Nelson Island, jusqu'à **Mount Grant** *(49°37'N, 124°18'W)*, sur Texada Island. Ils sont identifiés par des feux jaunes clignotants placés sur les deux rives. Une autre **zone de câbles** traverse l'extrémité nord du détroit entre Grief Point, sur la terre ferme, et Van Anda Cove, sur Texada Island.

70 Un **dépotoir océanique** exploité en vertu d'un permis délivré au titre de la *Loi sur l'immersion de déchets en mer* se trouve au point *49°45'N, 124°27'W*.

Texada Island — côte est

Carte 3512

71 **Anderson Bay**, qui est située à 1,5 mille au nord d'Upwood Point sur Texada Island, offre une très bonne protection contre tous les vents, sauf ceux du SE. Les embarcations peuvent mouiller près du fond de la baie. Une île se trouve dans l'entrée. Dans le passage situé au nord de cette île, un rocher découvrant gît près de l'extrémité nord de l'entrée. Il faut passer au sud de ce rocher. Une décharge de billes de bois et une estacade flottante se trouvent dans la baie.

72 Des **gazoducs sous-marins** traversent Malaspina Strait jusqu'au rivage de Texada Island, à 0,7 mille au nord d'Anderson Bay.

73 Sur **Northeast Point** *(49°42'N, 124°21'W)*, à 3 milles à l'WSW de **Mount Pocahontas**, est posée une tour radio avec des feux rouges d'obstacle aérien. **Northeast Bay**, à 1 mille au NW de la pointe, abrite **McQuarry Island** (nom local) près de son centre et offre un certain abri aux embarcations contre les vents de l'ouest et du SE.

74 Le *feu de Northeast Point (467)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure. Une éolienne se trouve près du feu.

De Secret Cove à Black Point

75 **Wood Bay** *(49°33'N, 123°59'W)*, au NNE de Secret Cove sur Sechelt Peninsula, abrite les installations d'une **ferme marine** indiquées par des **bouées d'avertissement** près au nord et à 0,5 mille au SE. **Bjerre Shoal**, à 1,2 mille au NW de **McNaughton Point**, est recouvert de 5,2 m d'eau.

76 Les petites embarcations peuvent **mouiller** dans la crique d'**Harness Island** et y trouver un abri convenable.

Pender Harbour et approches

Carte 3535

77 **Francis Peninsula** *(49°37'N, 124°03'W)* est reliée à Sechelt Peninsula par un pont et des platins découvrants à la hauteur de Bargain Narrows. **Francis Point** constitue son extrémité SW et **Moore Point**, son extrémité ouest.

78 Le *feu de Francis Point (453)* est placé sur une tour cylindrique blanche.

79 **Pearson Island** et **Martin Island**, au NW de Francis Peninsula, gisent dans les approches de Pender Harbour. **Temple Rock**, à 0,6 mille à l'WSW de Pearson Island, est recouvert de 5,3 m d'eau. **Jacob Rock**, à 0,3 mille à l'ouest de Pearson Island, est recouvert de 7,7 m. **Nares Rock**, à 0,3 mille au nord de Martin Island, émerge de 0,6 m.

80 La **balise de jour de Nares Rock** porte une **marque de jour de bifurcation/jonction**. Il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

81 **Pender Harbour** est le seul **mouillage** sur cette partie de la côte qui est complètement à l'abri. L'entrée principale se trouve entre **Henry Point** et **Williams Island**. On trouve un récif découvrant au centre du chenal entre Williams Island et **Charles Island**, à l'extrémité est. **The Gap**, au sud de Charles Island, est obstrué par un îlot et des récifs découvrants; il ne faut pas s'y aventurer. Pender Harbour est une aire d'amerrissage pour hydravions.

82 **Avertissement. — Les passages de Pender Harbour sont sujets à de forts grains lorsque surviennent des coups de vent en provenance du SE.**

83 L'**appontement public** de la *Harbour Authority of Pender Harbour Hospital Bay* (604-883-2234), du côté est d'Hospital Bay, offre un espace de quais de 180 m à des profondeurs de 3 à 6 m. De l'électricité, de l'eau, une connexion Internet ainsi que des installations d'élimination des déchets et des huiles usées sont disponibles.

84 L'**appontement public** de la *Harbour Authority of Pender Harbour Madeira Park* (604-883-2234), au fond de Welbourn Cove, offre une profondeur de 4,8 m. Les quais attenants au côté ouest de l'appontement ont une longueur combinée de 104 m et offrent des profondeurs variant entre 4 et 8,4 m. Les quais sont alimentés en électricité. Sur la tête de quai, on trouve de l'eau, des toilettes, des douches, une station de vidange, une grue de 3 tonnes et des installations d'élimination des déchets et des huiles usées. Des magasins et une clinique médicale se trouvent dans Madeira Park.

85 Le **quai public** de la *Harbour Authority of Pender Harbour Whiskey Slough* (604-883-2234), à l'extrémité sud de Gerrans Bay, a une longueur d'amarrage de 264 m. De l'électricité y est disponible.

86 De nombreuses **marinas** sont situées du côté nord de Pender Harbour. *Pender Harbour Resort & Marina* (604-883-2424), à Duncan Cove, offre certaines installations et de l'amarrage pour les visiteurs; *John Henry's Marina* (604-883-2253), à Hospital Bay, possède toutes les installations, y compris un quai de ravitaillement; *Garden Bay Hotel Marina & Pub* (604-883-2674), dans l'angle NW de Garden Bay, est une grande marina offrant des services complets et de l'amarrage pour les visiteurs.

87 Parmi les **marinas** situées du côté est de Pender Harbour, notons : la *Sunshine Coast Resort & Marina* (604-883-9177), du côté sud de l'entrée de Gunboat Bay, qui offre des installations de villégiature et un poste d'amarrage; la *Madeira Marina* (778-654-8786), du côté SE de Welbourn Cove, qui possède des installations de halage et de réparation; la *Coho Marina* (604-883-2248), du côté est de Gerrans Bay, qui offre une quantité limitée d'installations et de postes d'amarrage.

ENTRÉE DE PENDER HARBOUR (2005)

WELBOURN COVE (2005)

HOSPITAL BAY, SE (2005)

88 Des quais privés se trouvent dans **Bill Bay**, **Dingman Bay** et **Farrington Cove**. Le *Royal Vancouver Yacht Club* a des quais du côté ouest de Garden Bay; le *Seattle Yacht Club* se trouve du côté est.

89 Du **mouillage** peut être obtenu à l'ouest de Garden Peninsula à des profondeurs de 15 à 20 m, sur fond de vase, ou au large de **Welbourn Cove**, à des profondeurs de 11 à 15 m, sur fond de vase. Les petits navires peuvent mouiller à une profondeur de 6 à 11 m dans Gerrans

Bay ou à environ 9 m dans **Garden Bay**, mais l'évitage est limité. Les embarcations peuvent obtenir un bon mouillage sur fond de vase dans Gunboat Bay.

90 Des bureaux de poste se trouvent à Garden Bay et à Madeira Park. Une pharmacie, une clinique médicale et des magasins se trouvent à Madeira Park. On peut se procurer de l'essence, du diesel et des vivres dans certaines marinas. Hospital Bay, Garden Bay, Madeira Park et Gerrans Bay ont des installations de réparation pour les embarcations équipées de treuils ou de pistes de halage. On peut trouver de l'hébergement et des restaurants à proximité.

91 Une route relie Pender Harbour à Langdale. De ce point, on peut prendre un **traversier** jusqu'à Horseshoe Bay, où une route conduit jusqu'à Vancouver. Un service régulier d'autobus dessert Vancouver et Powell River.

92 Les différences de marée pour Pender Harbour (7837) et Irvines Landing (7836), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

93 Le *feu de Pender Harbour (454)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure qui a été construite sur un récif au NW de Williams Island.

94 La **balise de jour de Charles Island**, située sur un récif découvrant entre Charles Island et Williams Island, porte une **marque de jour de tribord**.

95 La **balise de jour de Pender Harbour**, à 1 mille à l'ENE de Williams Island, repose sur un rocher découvrant dans l'entrée d'**Hospital Bay** et est munie d'une **marque de jour de bifurcation/jonction**.Il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

96 Les **Skardon Islands**, à 0,2 mille à l'est de Williams Island, consistent en un groupe de quatre îles; les trois les plus à l'est sont reliées par des bordures découvrantes. Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gît à environ 90 m à l'ESE de l'extrémité sud de l'île est des Skardon Islands; il est indiqué par la **bouée de bâbord** *Q39*. Au nord, le mi-chenal des Skardon Islands est d'une profondeur de 8,3 m. Au sud, le mi-chenal est d'une profondeur de 6,2 m. Un rocher qui émerge de 1,4 m gît non loin au large, soit à environ 0,4 mille à l'ENE de Pope Landing. Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gît sur le côté sud du mi-chenal, au nord de **Donnely Landing**; il est indiqué par la **bouée de tribord** *Q40*.

97 Un **câble sous-marin** passe le long du milieu du chenal d'accès entre Henry Point et Williams Island et aboutit du côté ouest de **Joe Bay**, non loin à l'est d'Henry Point. Des **câbles sous-marins** (téléphone/électricité) courent de Pearson Island jusqu'à la terre ferme, près du sud de Fisher Island. Des **câbles sous-marins** traversent Pender Harbour depuis Donnely Landing jusqu'au côté ouest de **Duncan Cove**, puis de **Madeira Park** au côté sud de **Garden Peninsula**. Un **câble sous-marin** traverse Gunboat Bay, à 0,2 mille à l'est du **câble aérien**.

98 Le *parc provincial marin de Garden Bay*, sur la rive nord de Garden Bay, comprend un quai pour petites embarcations, des installations de pique-nique et des toilettes.

99 On entre dans **Gunboat Bay**, au fond de Pender Harbour, par un chenal étroit offrant une profondeur minimale de 0,7 m. Un rocher qui émerge de 1,1 m gît dans l'entrée non loin de la rive nord. Les courants dans le chenal d'entrée sont forts, sauf à l'étale.

100 Un **câble aérien** laissant une hauteur libre de 24 m traverse l'entrée de Gunboat Bay.

101 **Gerrans Bay**, le bras sud de Pender Harbour, convient aux petites embarcations, mais présente un certain nombre de dangers. Une **épave** recouverte par 6,3 m d'eau gît sur le côté SW de Dusenbury Island et est considérée comme un danger. Un étroit passage tortueux dans la partie SE de la baie mène à Bargain Narrows. **Griffin Ledge**, dans l'entrée de la baie et au SE de **Mary Islet**, est recouverte de 1,3 m d'eau.

102 La **balise de jour de Gerrans Bay** *N° 1*, qui est placée sur un rocher découvrant à courte distance au sud de Mary Islet, porte une **marque de jour de bâbord**. Des **balises de jour** avec **des marques de jour de bâbord** se trouvent sur des rochers découvrants dans les approches de Bargain Narrows.

103 Des **câbles aériens** d'une hauteur libre de 14 m traversent les chenaux entre **Calder Island**, **Dusenbury Island** et Francis Peninsula. Des **câbles sous-marins** traversent le chenal entre Mary Islet et Calder Island. Une **conduite sous-marine** traverse Gerrans Bay, de Mary Islet jusqu'au continent.

104 **Bargain Narrows**, connu localement sous le nom de **Canoe Pass**, mène de l'extrémité SE de Gerrans Bay à Bargain Bay. Un rocher qui émerge de 1,1 m gît dans les approches nord. Il est marqué par une **balise de jour** portant une **marque de jour de tribord**. Le passage, d'une largeur d'environ 25 m dans sa partie la plus étroite, s'assèche sur 2,1 m et n'est navigable qu'à la pleine mer ou peu avant ou après. Une bonne connaissance des lieux est recommandée.

105 Un **pont** routier à travée fixe d'une hauteur libre de 4 m traverse Bargain Narrows dans sa partie la plus étroite.

106 Les approches de Bargain Bay, de Pender Harbour et d'Agamemnon Channel se trouvent entre Harness Island et Fearney Point, à 4,5 milles au NW.

107 Les **Whitestone Islands** *(49°36'N, 124°03'W)*, au sud de Francis Peninsula, et Edgecombe Island, à 0,5 mille au NE, gisent dans les approches de Bargain Bay. Le chenal à l'est d'**Edgecombe Island** est dangereux et ne devrait pas être emprunté.

GERRANS BAY, SW (2005)

108 Un **câble sous-marin** traverse le chenal à l'est d'Edgecombe Island. Un **câble sous-marin** traverse le chenal à l'est de l'île d'une hauteur de 27 m qui se trouve à 0,2 mille au SE d'Edgecombe Island.

109 Il est préférable de s'approcher de **Bargain Bay** par le côté ouest d'Edgecombe Island, mais une bonne connaissance des lieux demeure conseillée. Un haut-fond recouvert de 2,2 m d'eau se trouve sur le côté est du mi-chenal, environ 0,1 mille à l'ouest d'Edgecombe Island. Deux rochers situés à 0,2 mille au NW d'Edgecombe Island sont recouverts de moins de 2 m d'eau. Le mi-chenal entre ces deux rochers est d'environ 100 m. Le fond de la baie offre un **mouillage** protégé pour les petites embarcations à une profondeur d'environ 7 m.

Approches d'Agamemnon Channel

110 **Fearney Point** *(49°39'N, 124°06'W)*, qui forme l'extrémité SW de l'entrée d'Agamemnon Channel, est abrupte et présente des falaises du côté est.

111 Les **Hodgson Islands**, à 0,4 mille au sud de Fearney Point, gisent au milieu des approches SW d'Agamemnon Channel; le fond autour des îles et entre elles est malsain. Des hauts-fonds se trouvent au NW, au SE et à l'est des Hodgson Islands.

112 **Daniel Point** se trouve à 1 mille au SE de Fearney Point. Un haut-fond recouvert de 2,5 m d'eau et un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau se trouvent à moins de 0,2 mille au NW de Daniel Point. **Il faut contourner la roche à bonne distance pour éviter de la heurter. Lee Bay** est située entre Daniel Point et **Fisher Island**.

113 Des **câbles sous-marins** traversent les approches sud d'Agamemnon Channel.

Malaspina Strait — de la partie NE à Albion Point

Carte 3512

114 **Nelson Island** *(49°42'N, 124°06'W)* est échancrée par plusieurs baies sur ses côtés sud et ouest. Il faut contourner l'île à une distance d'au moins 1 mille pour éviter plusieurs hauts-fonds et rochers. **Nelson Rock**, à 1 mille à l'ouest de Fearney Point et à environ 0,5 mille au large, est accore. **Acland Rock**, à 1,3 mille à l'WNW de Nelson Rock, est recouvert de 7,9 m d'eau.

115 Le *feu de Nelson Rock (456)* est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure. Il se trouve à côté de la grande base rectangulaire d'un ancien feu.

116 Des **câbles sous-marins** sont parallèles aux côtes sud et ouest de Nelson Island.

117 **Mermaid Point**, à 0,6 mille au NW de Nelson Rock, dénomme l'extrémité est de l'entrée de Quarry Bay. Dans **Flat**

Rock Bay, la deuxième petite baie au NW de Mermaid Point, on trouve un flotteur privé.

118 Des **câbles sous-marins** passent par le centre de **Quarry Bay**; ne pas y mouiller. Les embarcations peuvent trouver du **mouillage** près du rivage. De nombreux rochers émergés et sous-marins gisent au fond de la baie. Des quais privés, un **brise-lames** flottant en bois et des **bouées d'amarrage** privées se trouvent près du fond de la baie.

119 Une **jetée** de 110 m de long munie à son extrémité d'un flotteur d'une longueur de 137 m se trouve sur la côte sud de Nelson Island, à environ 2 milles à l'ouest de Quarry Bay et à 1 mille à l'est de Cape Cockburn. Elle est utilisée par les barges pour le chargement du gravier et est équipée d'un convoyeur.

120 **Cape Cockburn** *(49°40'N, 124°12'W)* est un cap de granit blanc qui abrite quelques arbres rabougris. Un rocher découvrant gît à 0,1 mille au sud du cap. Une borne de *BC Hydro* pour les **câbles sous-marins** se trouve sur le cap; les tours sont bien visibles.

121 Le *feu de Cape Cockburn (455)*, qui est situé sur le cap du côté ouest de Nelson Island, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

122 Un feu jaune clignotant placé à environ 0,2 mille au nord du feu de Cape Cockburn est entretenu par *BC Hydro* et marque l'endroit où les câbles sous-marins font surface.

123 Une **zone de câbles sous-marins** traverse Malaspina Strait à partir des environs de Cape Cockburn. Une prise d'eau et un émissaire pénètrent dans Malaspina Strait, dans les environs du cap.

124 **Cockburn Bay** offre une entrée de moins de 90 m de large et est presque entièrement obstruée par des rochers découvrants. Les petites embarcations peuvent y accéder à la pleine mer ou peu avant ou après. Une bonne connaissance des lieux est recommandée. Un **câble sous-marin** traverse l'entrée et aboutit sur la rive sud de la baie. Les installations d'une **ferme marine**, des quais privés et un quai de *BC Hydro* se trouvent dans la baie.

125 **Strawberry Islet** et plusieurs îlots sans nom gisent non loin entre Cockburn Bay et Billings Bay.

126 **Billings Bay**, au SE de **Maynard Head**, abrite un rocher qui émerge de 2,4 m à 30 m de sa rive NE. Un **câble sous-marin** traverse le centre de la baie.

127 Un îlot de 30 m de haut se trouve au centre de l'entrée de **Hidden Basin**. Le chenal au nord de l'îlot s'assèche et est encombré de blocs rocheux qui émergent de 3,4 m. Le chenal d'accès au sud de l'îlot présente des blocs rocheux découvrants de 3 m. Il y a de forts **courants de marée** dans l'entrée. **Il est préférable d'emprunter le passage sud, et seulement à l'étale de pleine mer ou un peu avant ou après**. Une bonne connaissance des lieux est recommandée. Une flèche découvrante située à 0,2 mille à l'est de l'îlot s'étend à partir de la rive nord et rétrécit considérablement le chenal d'accès. Plusieurs rochers découvrants gisent non loin des rives sud et est du bassin, à l'intérieur de la courbe de niveau de 10 m. Des quais privés sont aménagés le long des rives.

128 Un **mouillage** peut être obtenu à une profondeur de 10 à 15 m à l'extrémité NE de Hidden Basin. La profondeur maximale dans le bassin est de 38 m.

129 **Blind Bay**, entre le côté NW de Nelson Island et le côté SE de **Hardy Island**, abrite un certain nombre d'îles et d'îlots séparés par un chenal profond de chaque côté de son entrée. **Fox Island**,**Oyster Island**,**Kelly Island**,**Nocturne Island** et **Clio Island** sont des îles nommées de la baie. Des installations de **ferme marine** peuvent se trouver le long des deux rives de Blind Bay. De nombreux quais privés bordent les rives. Dans Blind Bay, les embarcations peuvent se mettre à l'abri des vents du NW du côté de Hardy Island.

130 Des estacades flottantes gisent le long de la rive sud de Hardy Island.

131 Des **câbles sous-marins** traversent l'entrée de Blind Bay et longent ses côtés sud et est. Des **câbles sous-marins** sont posés dans Ballet Bay.

132 On a signalé que dans Blind Bay, le **mouillage** serait bon au nord de Fox Island.

133 Les différences de marée Blind Bay (7865), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

134 Le *parc provincial marin de Hardy Island* englobe l'îlot situé entre Hardy Island et Fox Island.

135 **Ballet Bay**, sur la rive SE de Blind Bay, est protégée par de nombreuses îles. Certains récifs situés dans l'entrée sont marqués par des **balises de jour** privées. Les navigateurs qui n'ont pas une bonne connaissance des lieux doivent s'approcher avec **prudence** et à la basse mer, lorsque les récifs sont plus susceptibles d'être visibles.

136 **Alexander Point** *(49°44'N, 124°13'W)* est l'extrémité SW de Hardy Island. **Scotch Fir Point**, située à 2 milles au NW d'Alexander Point, est rocheuse et s'élève en une colline densément boisée. Une autre colline au sommet dénudé est située à 0,8 mille au NW de la première. Jervis Inlet s'ouvre entre ces deux pointes.

137 **Neville Rock**, située à 0,4 mille au SSW de Scotch Fir Point, est recouverte de 7,3 m d'eau. **Western Rock**, à 0,8 mille à l'WNW de Neville Rock, est recouverte de 3 m d'eau. Dans les environs de **McRae Islet**, un îlot situé à 0,2 mille au nord de Western Rock, le fond est malsain. Il faut le contourner à bonne distance.

138 On trouve plusieurs îlots et rochers découvrants dans l'entrée de **McRae Cove**, au NW de Scotch Fir Point, mais l'anse offre un certain abri pour les embarcations. Une bonne

connaissance des lieux est recommandée. **Frolander Bay** se trouve au NW de McRae Cove.

139 **Stillwater Bay**, située à 2,5 milles au NW de Scotch Fir Point, est presque remplie d'estacades flottantes. Une charpente en A et une décharge de billes de bois se trouvent au fond de la baie. L'**agglomération de Stillwater**, au fond de la baie, est reliée à la route principale.

140 Une centrale hydroélectrique située sur la rive nord de Stillwater Bay et un réservoir d'eau de couleur pâle non loin à l'intérieur des terres constituent de bons points de repère.

141 Des **câbles aériens** d'une hauteur libre de 15 m traversent Stillwater Bay depuis un quai forestier situé juste à l'est de la centrale électrique jusqu'à un arbre servant d'espar sur la rive sud.

142 Les embarcations peuvent **mouiller** à une profondeur d'environ 30 m. L'extrémité ouest de la centrale est orientée à environ 037° et se trouve à 0,35 mille de distance.

143 **Lang Bay**, à 1,3 mille à l'WNW de Stillwater Bay, abrite dans son entrée un rocher recouvert de 4 m d'eau. Le **quai public** a une profondeur de 3,4 m. Un magasin se trouve près du quai. Un **brise-lames** en blocs rocheux, à l'extrémité ouest de la baie, protège une estacade flottante.

144 **Black (Albion) Point** *(49°46'N, 124°24'W)* est composée de falaises de terre. Un haut-fond s'étend sur 0,3 mille vers le sud à partir de la pointe.

Agamemnon Channel

Cartes 3512, 3514

145 **Agamemnon Channel** *(49°43'N, 124°03'W)*, d'une longueur d'environ 9 milles, sépare Nelson Island de Sechelt Peninsula. Il mène au nord puis au NE, de Malaspina Strait jusqu'à Sechelt Inlet et Jervis Inlet. Le chenal fait environ 0,5 mille de large, et le mi-chenal offre des profondeurs variant entre 35 et 260 m.

146 Dans Agamemnon Channel, les **courants de marée** atteignent de 1 à 2 nœuds et suivent la direction générale du chenal. Le flot coule vers le NE et le jusant, vers le SW.

147 On trouve des estacades et des décharges de billes de bois à plusieurs endroits le long des rives d'Agamemnon Channel. On peut voir des installations de **ferme marine** à plusieurs endroits; réduire la vitesse pour éviter tout dommage.

148 Des **câbles aériens** (électricité) situés à 3 et 6,5 milles au nord de Fearney Point traversent Agamemnon Channel et ont une hauteur libre de 38 et 34 m. Des sphères rouges sont fixées aux câbles pour les rendre plus visibles. Des panneaux à damier rouge et blanc placés le long de la ligne de pleine mer pour baliser les passages sont visibles depuis toutes les approches. Un **câble sous-marin** traverse Agamemnon Channel à 0,5 mille au nord de Fearney Point.

149 Un service régulier de **traversier** relie Earls Cove, à l'extrémité NE d'Agamemnon Channel, et sk̲elhp, dans Jervis Inlet.

ENTRÉE SUD D'AGAMEMNON CHANNEL (2005)

150 La rive est d'Agamemnon Channel, au SE de Caldwell Island, est une *réserve écologique*.

Carte 3512

151 Des rochers se trouvent près de la rive est de **Green Bay** *(49°42'N, 124°05'W)* et un rocher découvrant gît près du fond de la baie. Une décharge de billes de bois et une estacade flottante se trouvent à l'extrémité NW de la baie.

152 Les embarcations peuvent trouver du **mouillage** avec peu d'évitage à une profondeur de 10 à 30 m dans Green Bay.

Carte 3514

153 **Caldwell Island** *(49°45'N, 124°03'W)* est accore et présente un rocher découvrant sur son côté sud.

154 **Annis Bay**, située à 1,5 mille au NE de Caldwell Island, comporte une estacade flottante dans sa partie NE et une **ferme marine** dans sa partie SW.

155 **Agamemnon Bay** se trouve près de l'extrémité nord de Sechelt Peninsula. **Earls Cove**, une petite échancrure près du point d'entrée ouest d'Agamemnon Bay, abrite un débarcadère pour traversier à partir duquel un service régulier pour les passagers et les véhicules est assuré jusqu'à sk̲elhp. Le débarcadère est relié par une route à Pender Harbour et à Howe Sound.

156 **Nile Point**, à l'extrémité NE de Nelson Island, est le point d'entrée NW d'Agamemnon Channel.

157 **Agnew Passage** sépare Captain Island de Nelson Island. Il a une largeur et une profondeur d'environ 0,3 mille.

158 Le *feu d'Agnew Passage (460)* se trouve du côté nord d'un îlot, à l'extrémité SE du passage. Il est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

Malaspina Strait — partie NW

Carte 3513

159 **Pocahontas Bay** *(49°44'N, 124°26'W)* est une petite baie, mais elle offre un abri d'urgence pour les petites embarcations lorsque soufflent des vents du SE. **Spratt Bay**, non loin au sud de **Butterfly Point**, abrite une carrière de calcaire et un **quai** pour le chargement du calcaire.

160 **Van Anda Point**, située à 1,7 mille à l'WNW de Butterfly Point, est une pointe élevée et accore. Une carrière bien visible se trouve à 0,6 mille à l'ESE.

161 **Eagle Cove**, à 1,3 mille au NW de Van Anda Point, offre un abri limité aux embarcations contre les vents de l'ouest et du SE.

162 Les **Myrtle Rocks** *(49°47'N, 124°29'W)* sont un groupe d'îlots rocheux reliés à l'embouchure de **Myrtle Creek** par des platins découvrants. Un récif qui émerge de 4 m gît à 0,2 mille au SE de Myrtle Rocks; l'extrémité sud du récif est recouverte de 2,1 m d'eau. On trouve des estacades flottantes entre les rochers et la crique.

163 **Grief Point** *(49°48'N, 124°31'W)* est basse, herbeuse et bordée d'une plage de sable. La *Beach Gardens Resort & Marina* (1-800-663-7070), juste au sud de Grief Point, est une **marina** offrant tous les services, y compris un quai de ravitaillement. Un poste d'amarrage pour les visiteurs est disponible.

164 Le *feu est de Grief Point (468.5)* se trouve à l'extrémité SW d'un **brise-lames**, sur un mât blanc.

165 Le *feu de Grief Point (469)*, sur l'extrémité ouest de la pointe, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

166 Des **câbles sous-marins** traversent Malaspina Strait depuis les environs de Grief Point jusqu'à Van Anda Point.

Sturt Bay et Van Anda Cove

Carte 3533

167 **Sturt Bay** *(49°46'N, 124°34'W)*, connue localement sous le nom de **Marble Bay**, s'ouvre entre **Marbre Bluff** et **Hodgson Point**. **Scott Rock**, du côté nord de l'entrée, est recouvert de 2,1 m d'eau. **Ursula Rock**, du côté sud, près du bassin pour embarcations, a une hauteur de 1 m et présente une bordure découvrante qui s'étend vers le nord.

167.1 Une **épave** recouverte de 9,9 m d'eau gît juste au nord de Scott Rock.

168 La **balise de jour d'Hodgson Point** porte une **marque de jour de tribord**.

169 La **balise de jour d'Ursula Rock**, au NE d'Ursula Rock, à l'extrémité de la bordure découvrante, porte une **marque de jour de bâbord**.

170 Des estacades flottantes se trouvent entre Marble Bluff et Ursula Rock, ainsi qu'à l'extrémité NW de Sturt Bay.

171 Un **brise-lames** en pierres s'étendant vers le NW depuis la rive jusqu'à Ursula Rock protège un bassin pour embarcations et des quais appartenant au *Texada Boat Club* (604-486-7574). Des postes d'amarrage pour les visiteurs, de l'eau, de l'électricité et les services d'un mécanicien y sont disponibles.

171.1 L'**épave** submergée d'un sous-marin gît à l'entrée de Ceasar Cove, à l'ouest du *Texada Boat Club*.

172 **Caesar Cove**, à l'ouest de **Grant Bluff**, abrite une carrière et les vestiges de convoyeurs et de rampes d'amarrage sur son côté ouest.

173 Les petits bateaux peuvent **mouiller** à une profondeur de 25 m au milieu de Sturt Bay, à l'ouest d'Ursula Rock. Le fond n'est pas de bonne tenue au SW. Les embarcations peuvent trouver refuge dans Caesar Cove.

174 **Van Anda Cove** est exposée au nord. Une flèche découvrante et des hauts-fonds s'avancent vers le NW depuis son point d'entrée est. Des réservoirs de carburant cylindriques blancs sont bien visibles du côté SE de l'anse.

175 L'**appontement public** de Van Anda/Sturt Bay, du côté SE de Van Anda Cove, fait 2,4 m de long du côté NE de sa tête. Une rampe de mise à l'eau amovible se trouve à l'extrémité de l'appontement et un quai d'une longueur de 16 m se trouve du côté NE. L'appontement est exposé aux vents du nord.

176 **Van Anda** abrite un bureau de poste, un magasin, un hôtel, un restaurant et une buanderie. Du carburant et des provisions y sont disponibles. Un service de bateau-taxi dessert Westview et la collectivité fait partie du réseau routier de Texada Island.

Jervis Inlet et ses approches

Carte 3514

177 **Jervis Inlet**, accessible par Malaspina Strait, mesure 46 milles de long et de 1 à 1,5 mille de large. L'entrée principale se trouve entre Alexander Point *(49°44'N, 124°14'W)* et Scotch Fir Point, à 2 milles au NW. On y accède aussi par Telescope Passage, qui sépare l'extrémité est d'Hardy Island de Nelson Island, ou par Agamemnon Channel, le long du côté est de Nelson Island.

178 Dans Jervis Inlet, la profondeur varie de 300 m à l'entrée à plus de 600 m dans le bras de mer. De hautes montagnes escarpées s'élèvent de ses rives abruptes. La plupart des montagnes sont abondamment boisées, mais présentent des bandes dénudées en raison de l'exploitation forestière, des tempêtes hivernales ou des avalanches qui se produisent lors du dégel printanier. Plusieurs rivières débouchant dans le bras de mer comportent des deltas plats à leur embouchure, tandis que d'autres rivières ou ruisseaux tombent en cascade depuis les montagnes.

179 Les chantiers forestiers situés dans le bras de mer sont desservis par des remorqueurs et des chalands provenant de Vancouver. Les chantiers les plus permanents sont habituellement installés sur les plages au fond des baies. Les chantiers temporaires se trouvent généralement sur des quais amarrés au rivage et sont déplacés selon les besoins.

180 Les différences de marée pour Jervis Inlet, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées pour sk̲elhp (7868) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

181 Dans Jervis Inlet, les **courants de marée** sont faibles, irréguliers et influencés par les vents. Dans les entrées de Princess Louisa Inlet et de Sechelt Inlet, les courants sont puissants.

182 Un **câble sous-marin** traverse l'entrée de Jervis Inlet entre Alexander Point et Scotch Fir Point. Un **câble sous-marin** (fibre optique) s'étend de sk̲elhp à Agamemnon Bay en passant par Agnew Passage.

183 Des **câbles aériens** traversent Jervis Inlet à partir d'un point situé sur Nelson Island, à environ 3,5 milles à l'est de Ball Point, jusqu'au continent à Ahlstrom Point. Ils ont une hauteur libre de 49 m, et des sphères orange y sont fixées pour les rendre plus visibles. Des panneaux à damier rouge et blanc visibles à partir de toutes les approches sont placés sur la ligne de pleine mer pour marquer le passage.

184 Il y a plusieurs **fermes marines** dans Jervis Inlet. Réduire la vitesse pour éviter tout dommage.

ENTRÉE DE JERVIS INLET À PARTIR DE MALASPINA STRAIT (2005)

De Hardy Island à Captain Island

185 **Ball Point** *(49°45'N, 124°13'W)* est l'extrémité NW de Hardy Island. Plusieurs îlots et rochers gisent non loin au large, entre 1 et 1,5 mille à l'est de Ball Point.

186 Des installations de **ferme marine** se trouvent le long des rives nord de Hardy Island et de Nelson Island.

187 **Telescope Passage** *(49°45'N, 124°09'W)* sépare les îles au NE de Hardy Island de Nelson Island et relie le fond de Blind Bay à Jervis Inlet. Ce passage est très étroit et présente des rochers découvrants au milieu du chenal et sur son côté ouest. Privilégier la rive de Nelson Island. La profondeur minimale dans le mi-chenal est de 7,2 m. Les navigateurs qui ne connaissent pas Telescope Passage sont priés de naviguer à la basse mer, lorsque les dangers sont visibles. Des installations de **ferme marine** se trouvent le long de la rive de Nelson Island, dans Telescope Passage.

188 **Thunder Bay** *(49°46'N, 124°16'W)* est l'un des rares endroits dans Jervis Inlet où le **mouillage** est possible. Les profondeurs dans la baie varient de 20 à 50 m, et on observe une chute soudaine vers des profondeurs plus importantes au-delà de la ligne des 5 m. Une plage de sable se trouve au fond de la baie.

189 **sk̲elhp**, à 4 milles à l'est de **Thunder Point**, offre un **mouillage** aux petites embarcations à une profondeur de 14 m. Une décharge de billes de bois et des estacades flottantes occupent la partie est de la baie. On peut se rendre à Powell River par la route, puis à Vancouver par le **traversier**. Un débarcadère de traversier se trouve dans la baie et la liaison est assurée à partir d'Earls Cove, dans Agamemnon Channel. Le **quai public** de la *Saltery Bay Harbour Authority* (604-885-3714/0196) est attenant au débarcadère du traversier et offre 133 m d'espace à quai.

190 La **marina** *Hummingbird Cove Lifestyles Cottage* (604-487-1499) dans **Hummingbird Cove** (nom local) offre des services et un espace à quai limités.

191 Les différences de marées pour sk̲elhp (7868), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

192 Le *parc provincial de Saltery Bay* comprend un terrain de camping et une aire de fréquentation diurne. Des toilettes et de l'eau sont disponibles. Une rampe de mise à l'eau se trouve dans l'aire de fréquentation diurne.

193 **Ahlstrom Point** est située à 1 mille à l'est de sk̲elhp.

194 Le *feu d'Ahlstrom Point (457)*, sur la rive nord de Jervis Inlet, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

195 **Vanguard Bay**, à 2 milles au SE d'Ahlstrom Point, est trop profonde pour y mouiller, mais les petites embarcations peuvent obtenir un **mouillage** limité près des côtes, au nord des îlots qui se trouvent au large de sa rive est. Une **bouée d'amarrage** privée se trouve du côté est de la baie. On trouve plusieurs installations de **ferme marine** dans la partie sud de la baie.

196 **Captain Island** *(49°47'N, 123°59'W)* est abrupte, accore et densément boisée. Agnew Passage la sépare de Nelson Island.

197 Le *feu de Captain Island (458)*, sur la rive NW, est placé sur une tour cylindrique blanche.

198 La **zone d'exercices militaires WN**, entre St. Vincent Bay, Captain Island et l'entrée d'Hotham Sound, est utilisée pour les opérations générales en surface et sous la surface. Pour plus de détails, voir l'*édition annuelle des Avis aux navigateurs 1 à 46*.

199 **St. Vincent Bay** *(49°49'N, 124°04'W)*, qui s'ouvre entre **Culloden Point** et **Elephant Point**, est trop profonde pour y mouiller. De vastes zones d'estacade sont situées entre sa rive ouest et **Sykes Island**. Plusieurs maisons avec des quais se trouvent sur la rive nord de la baie. On peut voir des installations de **ferme marine** sur les côtés sud, est et nord de Sykes Island, et près du fond de St. Vincent Bay. Une balise de jour privée indique la présence d'un rocher découvrant au fond de la baie.

200 **Junction Island**, près du SW d'Elephant Point, est reliée à la rive nord par des rochers découvrants et émergés. Des installations de **ferme marine** sont situées au nord de Junction Island.

Hotham Sound

201 **Hotham Sound**, qui s'ouvre à l'est d'Elephant Point, s'étend sur 6 milles vers le nord et est bordé de montagnes s'élevant de ses rives escarpées.

202 Une chute d'eau bien visible est située à l'extrémité nord de **Granville Bay** *(49°50'N, 124°00'W)*. Des installations de **ferme marine** se trouvent au fond de la baie et dans la petite baie située à 0,6 mille au sud de Granville Bay.

203 Les **Harmony Islands** gisent à courte distance du côté est du détroit, à mi-chemin entre Granville Bay et **Syren Point**. Le *parc provincial marin des Harmony Islands* comprend les îles du nord et du sud, ainsi que le passage entre les îles et la terre ferme. Il n'est pas aménagé.

204 Les embarcations peuvent **mouiller** à l'est des Harmony Islands ou dans le bassin formé par les trois îles du nord. La plupart des embarcations s'ancrent avec une amarre de poupe sur le rivage. Un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gît dans l'entrée du bassin.

205 Des **bouées d'amarrage** situées à l'WSW de Syren Point portent l'inscription « NAVY » et sont équipées de réflecteurs radar. Elles sont entretenues par le *ministère de la Défense nationale (MDN)* pour les navires de la Marine.

206 Un **glissement de terrain bien visible** se trouve du côté ouest du détroit, à 1,5 mille au NW de Syren Point.

207 **Baker Bay**, au fond d'Hotham Sound, présente un pic remarquable sur son côté ouest. On signale que les petites embarcations peuvent y mouiller.

208 Il y a plusieurs installations de **ferme marine** au NNW d'Elephant Point et au fond du détroit dans **Lena Bay**. Une estacade flottante gît à 1 mille au sud de Lena Bay.

Prince of Wales Reach

209 **Prince of Wales Reach**, qui s'ouvre entre **Foley Head** *(49°48'N, 123°58'W)* et Egmont Point, s'étend sur 6 milles vers le NNE jusqu'à **Saumarez Bluff**, puis sur environ 7 milles vers le NW jusqu'à **Moorsam Bluff**.

210 **Miller Islet**, à 0,7 mille au nord d'Egmont Point, est accore sur le côté ouest et dénudé de presque toute végétation, à l'exception d'une touffe d'arbres. Un rocher découvrant gît à 140 m au SE de l'îlot.

211 **Killam Bay**, à 1 mille à l'est de Miller Islet, est profonde, mais les embarcations peuvent y **mouiller** près du rivage. Un petit **brise-lames** se trouve au fond de la baie.

212 **Dark Cove**, au nord de Foley Head, offre du **mouillage** aux petits navires à l'ouest de **Sydney Island** à une profondeur de 30 m, mais on signale que le fond n'est pas de bonne tenue. Une épave de chaland gît sur la rive nord de Sydney Island. Des installations de **ferme marine** se trouvent à l'ouest et au NE de Sydney Island. Des postes d'amarrage privés et plusieurs maisons bordent l'anse.

213 **Goliath Bay**, au nord de Dark Cove et à l'ouest de **Dacres Point**, est profonde et n'offre pas de mouillage. Des installations de **ferme marine** se trouvent dans la partie SW de la baie.

214 Près de l'entrée de **Treat Creek**, à 2,2 milles à l'ENE de Dacres Point, on trouve une jetée avec quai, des installations de chargement avec convoyeur et des réservoirs d'hydrocarbures. Les activités d'exploitation de carrière au nord et au sud de la crique sont bien visibles.

215 **Vancouver Bay** *(49°55'N, 123°53'W)* est trop profonde pour y mouiller. Les rives de la baie sont escarpées, mais le fond est bas et présente des bancs découvrants escarpés formés par des sédiments provenant de la **Vancouver River** et de **High Creek**. Une maison se trouve du côté sud de l'entrée de Vancouver River.

216 **Brittain River**, à la jonction de Prince of Wales Reach et de Princess Royal Reach, se déverse dans le bras de mer en passant par une grande vallée en forme de U. Des platins découvrants de sable et de gravier font face à l'entrée.

Princess Royal Reach et Queens Reach

217 **Princess Royal Reach** s'étend sur 10 milles au NE de Brittain River jusqu'à **Patrick Point**.

218 **Deserted Bay**, à l'extrémité NE de Princess Royal Reach, offre un **mouillage** pour les petites embarcations dans sa partie SE à une profondeur d'environ 30 m. Une grande vallée abritant **Deserted River** s'étend vers NE depuis le fond de la baie.

219 **Queens Reach** s'étend sur 10 milles au NW de Patrick Point jusqu'au fond de Jervis Inlet. **Hill Rock**, à 2,5 milles au NW de Patrick Point et à environ 0,4 mille au large, est recouvert de 3,2 m d'eau. Des estacades flottantes se trouvent au fond du bras de mer.

220 **Skwawka River** débouche au fond de Jervis Inlet sur un fond bas et marécageux. Des bâtiments se trouvent au fond du bras de mer. Un **mouillage** pour les petites embarcations est disponible près du rivage ou des vasières. L'eau est souvent décolorée par le ruissellement glaciaire.

Malibu Rapids et Princess Louisa Inlet

221 Les **Malibu Rapids** *(50°10'N, 123°51'W)* s'écoulent par une gorge étroite qui forme l'entrée de Princess Louisa Inlet. Ces rapides conviennent aux petits bâtiments et devraient être franchis à l'étale ou peu avant ou après. **Malibu Islet** et plusieurs autres îlots gisent dans l'entrée sud. Rester dans le milieu du chenal entre le feu et Malibu Islet. Il n'est pas recommandé d'emprunter le chenal à l'est de Malibu Islet. Avant d'entrer par l'une ou l'autre des directions, faire un appel de sécurité au canal 16 pour annoncer votre passage aux autres navires.

222 **Avertissement. — Des tourbillons violents et de forts courants de marée rendent le passage très dangereux en dehors des périodes d'étale.**

223 Le *feu de Malibu Rapids (459)* se trouve sur un rocher situé du côté ouest de l'entrée des rapides. Il est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

224 Dans Malibu Rapids, les **courants de marée** atteignent 9 nœuds au flot et au jusant lors des grandes marées. Les heures de renversement entre les marées de flot et de jusant dans Malibu Rapids peuvent être obtenues à partir de la station de courant secondaire de Malibu Rapids (4375), dans le volume 5 des *Tables des marées et des courants du Canada.*

225 **Malibu**, sur la presqu'île formant le côté NW de Malibu Rapids, est un camp d'été. Un quai d'une longueur de 62 m et appartenant au camp est aménagé sur la rive nord de la presqu'île. L'amarrage de nuit n'est pas au-

torisé. Une **conduite sous-marine** est située non loin à l'est du quai.

226 **Princess Louisa Inlet** s'avance sur 4 milles au NE de Malibu Rapids et est entouré de hautes montagnes. L'eau est très profonde dans le bras de mer. Les **Chatterbox Falls**, au fond du bras de mer, peuvent être entendues d'une distance considérable lorsque le courant est fort.

227 Le *parc provincial marin Princess Louisa*, qui comprend les Chatterbox Falls et **Macdonald Island**, offre des aires de pique-nique et de camping ainsi que des installations sanitaires. Des installations d'élimination des déchets et de l'eau douce y sont disponibles. Les quais situés à courte distance au sud des Chatterbox Falls offrent un espace d'amarrage de 274 m. Des **bouées d'amarrage** se trouvent au NE de Macdonald Island, et des anneaux d'amarrage pour les attaches de poupe ont été fixés sur de nombreux rochers près du rivage.

228 Les embarcations peuvent **mouiller** dans Macdonald Island, qui offre un bon abri. Par temps calme, les petits navires peuvent mouiller dans l'étroite bande offrant des profondeurs inférieures à 20 m au large des Chatterbox Falls. Il faut être prêt à se déplacer si des vents importants soufflent en amont du bras de mer.

Sechelt Inlet et ses approches

Cartes 3512, 3514

229 **Sechelt Inlet** *(49°36'N, 123°48'W)* commence à la jonction d'Agamemnon Channel et de Jervis Inlet, conduit à 20 milles au SSE, entre **Sechelt Peninsula** et le continent, et aboutit dans Porpoise Bay. Narrows Inlet et Salmon Inlet mènent au NE du côté est du bras. À l'exception de Skookumchuck Narrows et de Sechelt Rapids dans l'entrée, le bras de mer et ses embranchements sont profonds. D'importantes opérations d'exploitation forestière sont menées dans Sechelt Inlet, Narrows Inlet et Salmon Inlet. Des opérations d'extraction de gravier et des activités d'exploitation forestière ont lieu dans Sechelt Inlet. On y trouve également des installations de **ferme marine** pour l'élevage de saumons et d'huîtres. De nombreux quais privés bordent les rives de Sechelt Inlet et de Narrows Inlet. L'entrée de Sechelt Inlet est une aire d'amerrissage pour hydravions connue sous le nom d'Egmont.

230 **Avertissement. — En raison de la configuration sinueuse du mi-chenal et des forts courants de marée présents dans Sechelt Rapids, aucun navire mesurant plus de 40 m de long et ayant plus de 3,4 m de tirant d'eau ne devrait tenter d'y entrer. L'accès à Sechelt Inlet est entièrement régi par les conditions de marée à Sechelt Rapids. On ne peut généralement y accéder qu'à l'étale.**

231 Les différences de marée dans Sechelt Inlet pour Egmont (7842), Storm Bay (7847) et Porpoise Bay (7852), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

232 Le *parc provincial marin des Sechelt Inlets* englobe Tzoonie Narrows, Kunechin Point, Thornhill Creek, Nine Mile Point, Tuwanek Point, Piper Point, Skaiakos Point et Halfway Beach. La plupart de ces endroits sont identifiés par des panneaux indicateurs du parc et disposent d'installations sanitaires et de terrains de camping rudimentaires.

Skookumchuck Narrows

Carte 3514

233 **Skookumchuck Narrows** *(49°45'N, 123°55'W)* forme l'entrée de Sechelt Inlet et s'étend sur environ 3 milles. **Sutton Islets**, à 0,7 mille au sud d'**Egmont Point**, se composent de trois îlots gisant au milieu du chenal. Chaque côté de ces îlots constitue un passage sûr.

234 Le *feu de Skookumchuck Narrows (461)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure qui a été construite sur un rocher découvrant au SE des Sutton Islets.

235 La **balise de jour de Skookumchuck Narrows**, sur Sechelt Peninsula à 0,3 mille au SW du feu, porte une **marque de jour de tribord**.

236 Le *Backeddy Resort & Marina* (604-883-2298) se trouve à courte distance à l'ouest de la balise de jour. Il s'agit d'une **marina** offrant tous les services.

237 Une **zone de câbles sous-marins** (électricité) traverse Skookumchuck Narrows à 0,4 mille au SSE du feu de Skookumchuck Narrows. Un autre **câble** traverse le passage à 0,8 mille au SSE du feu.

238 Un îlot d'une hauteur de 2 m gît au centre de l'entrée de **Secret Bay** *(49°45'N, 123°56'W)*. La baie offre un **mouillage** très limité pour les petites embarcations, hors du courant de marée. L'agglomération d'**Egmont** abrite un bureau de poste, des magasins, un musée, une usine de transformation du poisson et des services aériens. Elle est reliée par une route à l'autoroute principale à Earls Cove. Le *Bathgate General Store, Resort & Marina* (604-883-2222) se trouve non loin au sud du quai public. Il s'agit d'une **marina** offrant tous les services, notamment du carburant, des installations de halage et de réparation, ainsi qu'un nombre limité de postes d'amarrage pour les visiteurs. Des quais et des **bouées d'amarrage** privées gisent autour de la baie.

238.1 Une **épave** se trouverait dans Secret Bay au point *49° 45'3.5"N, 123° 55'29.2"W*.

SKOOKUMCHUCK NARROWS, DU SE (2006)

239 La **balise de jour de Secret Bay**, qui est située du côté NW d'un rocher découvrant dans les approches de la marina, porte une **marque de jour de bâbord**. Une **balise de jour** portant une **marque de jour de tribord**, qui est située juste au SE de la balise de jour de Secret Bay, marque le côté SE du rocher découvrant. **Il ne faut pas circuler entre ces deux balises de jour.** Au milieu du rocher découvrant, on voit une **balise de jour** avec un losange jaune qui porte la mention « Danger ».

240 Les différences de marées pour Egmont (7842), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

241 La tête du **quai public** de la *Egmont Harbour Authority* (604-883-0089) a une largeur de 15 m et offre une profondeur de 3 m le long de sa face nord. Un quai d'une longueur de 9 m est rattaché au côté nord de la tête du quai. Les quais attenants au côté sud du quai font 62 et 49 m de long. Le quai sud est réservé aux hydravions. Une grue de 3 tonnes et des installations d'élimination des déchets et des huiles usées sont disponibles.

242 Une **carrière bien visible** située à 1,3 mille à l'ESE de Secret Bay, du côté est du chenal et non loin au nord de Sechelt Rapids, possède un quai de chargement et une rampe pour chalands. Une décharge de billes de bois et une estacade flottante se trouvent juste au sud du quai des chalands.

243 Les **Sechelt Rapids**, connus localement sous le nom de **Skookumchuck Rapids**, se trouvent à l'extrémité sud de Skookumchuck Narrows. Les rapides englobent **Boom Islet**, les **Sechelt Islets** et de nombreux rochers et hauts-fonds. Le grondement des rapides se fait entendre sur plusieurs milles. Plusieurs hauts-fonds gisent au milieu du chenal qui traverse les rapides; la profondeur minimale de 4,6 m se trouve à environ 0,1 mille au SSE du feu des Sechelt Islets.

244 Le *feu des Sechelt Islets (462)* se trouve à l'extrémité sud de l'îlot central. Il est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

245 **Avertissement. — Il est dangereux pour tout navire de tenter de naviguer dans Sechelt Rapids, sauf à l'étale ou peu avant ou après. À d'autres moments, on peut rencontrer de gros tourbillons, des remontées d'eau dangereuses, des ondes stationnaires de 4 m et des contre-courants. On peut rencontrer des remorqueurs tirant des estacades ou des barges de gravier à proximité des rapides, près de l'étale.**

246 Les **courants de marée** atteignent 16½ nœuds au flot et 16 nœuds au jusant lors des grandes marées. Le retour au courant de flot se produit plus tôt au large de **Roland Point**, à environ 0,15 mille au sud du feu des Sechelt Islets. Des courants de flot de 5 nœuds peuvent être ressentis aussi peu que 15 minutes après l'étale de basse mer au large de Roland Point.

247 Les prédictions quotidiennes pour les périodes d'étale, ainsi que les heures et la vitesse maximale des courants, sont présentées sous forme de tableau pour la station de courants de Sechelt Rapids (4200) dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

248 Le courant de flot le plus fort se produit au large de Roland Point et vers le SE, où une ride extrêmement dangereuse se forme peu après l'étale. À l'ouest du feu des Sechelt Islets, le courant de flot atteint une vitesse maximale d'environ 8 nœuds. Un contre-courant qui se forme à l'est du feu peut servir d'abri en cas d'extrême urgence.

249 Le courant de jusant le plus fort survient juste à l'ouest du feu des Sechelt Islets; un fort courant traverse le chenal vers l'WNW. Un grand contre-courant se produit au nord du feu et des tourbillons se forment à proximité du feu, où ils se brisent et sont entraînés vers l'aval. Pendant les grandes marées, des courants de jusant de 5 nœuds peuvent être rencontrés jusqu'à 0,4 mille au SE du feu des Sechelt Islets.

250 Le meilleur moment pour traverser Sechelt Rapids est à l'étale de pleine mer. Le meilleur chemin se trouve à l'ouest de Boom Islet et du feu des Sechelt Islets. Au flot, contourner Roland Point à bonne distance pour éviter les dangereuses rides de marée et les forts raz de courant.

251 Au jusant, on recommande aux grands navires d'éviter le passage entre le feu des Sechelt Islets et la petite île située à 0,2 mille au NW. Le principal courant de jusant s'oriente à peu près à l'WNW du feu vers la rive opposée. Les navires de faible puissance ou qui répondent mal à la barre peuvent faire un tête-à-queue ou être rejetés sur la rive ouest s'ils tentent de rebrousser chemin dans les rapides.

De Skookum Island à Porpoise Bay

Carte 3512

252 **Skookum Island** *(49°43'N, 123°53'W)* présente un rocher découvrant à environ 0,1 mille à l'ouest de son extrémité ouest.

253 Le *feu de Skookum Island (463)*, à l'extrémité NW de l'île, est placé sur une tour cylindrique blanche.

254 Des estacades flottantes et une décharge de billes de bois se trouvent à courte distance au nord de **Doriston** *(49°43'N, 123°53'W)*, du côté ouest du bras de mer.

255 **Storm Bay** *(49°40'N, 123°50'W)*, à l'est de **Cawley Point**, offre un bon **mouillage** pour les petits navires près de sa tête. Les embarcations peuvent trouver un bon abri au sud des îlots situés du côté ouest de l'entrée.

256 Les différences de marées pour Storm Bay (7847), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

257 Des **câbles aériens** d'une hauteur libre de 39 m traversent Sechelt Inlet à environ 1 mille au sud de Cawley Point. Des sphères rouges et blanches sont fixées aux câbles pour les rendre plus visibles, et de grandes **balises de jour** se trouvent sur les deux rives.

258 Le *NCSM Chaudière* a été coulé en 1992 et sert maintenant de récif artificiel pour les plongeurs dans la baie située au NW de Kunechin Point. Cet ancien destroyer d'escorte de la *Marine royale du Canada* mesure 111 mètres de long. Il est marqué par des **bouées d'avertissement**.

259 Les **Kunechin Islets** *(49°37'N, 123°48'W)* et **Kunechin Point** forment le point d'entrée nord Salmon Inlet.

260 Le *feu de Kunechin Islets (464)* est placé sur un mât blanc èa l'extrémité sud du plus grand îlot.

261 Une **distance mesurée** de 1 853 m se trouve près du NW de **Piper Point**; elle est marquée par une paire de balises à chaque extrémité. Elle est tracée pour les caps 151° et 331°.

262 Les **Lamb Islets** *(49°33'N, 123°46'W)* se trouvent à 0,7 mille au SSE de **Tuwanek Point**. Un rocher découvrant gît à courte distance au NE de l'îlot nord. Un **câble sous-marin** relie les îlots au continent.

263 Des estacades flottantes et une décharge de billes de bois se trouvent dans une baie située à 0,2 mille au SE des Lamb Islets et dans la baie au NW de **Carlson Point**.

264 **Tillicum Bay**, près du sud de **Gray Creek**, abrite *Poise Cove Moorage* (604-885-2895), un port de plaisance protégé par un **brise-lames** en pierres. Un nombre limité de postes d'amarrage et d'installations sont disponibles. Une **conduite sous-marine** (émissaire/prise d'eau) est posée à environ 0,15 mille au nord du **port de plaisance**.

265 **Four Mile Point** se trouve à 1 mille au SW de Tillicum Bay. **Four Mile Shoal**, à 0,2 mille à l'ouest de la pointe, est recouvert de 4,9 m d'eau.

266 Le *parc provincial de Porpoise Bay*, au SE d'**Angus Creek**, offre des **bouées d'amarrage** à proximité du rivage.

267 **Porpoise Bay** se trouve au fond de Sechelt Inlet. Un isthme étroit reliant Sechelt Peninsula au continent sépare la baie du Strait of Georgia. **Poise Island** présente un haut-fond recouvert de 2,7 m d'eau à 0,2 mille au NNE, et un autre haut-fond, recouvert de 5,8 m, à 0,2 mille au NW de l'île. Des platins découvrants occupent le fond de la baie. Un ensemble résidentiel s'étend le long du côté est de la baie jusqu'à Tillicum Bay, au nord. Porpoise Bay est une aire d'amerrissage pour hydravions connue sous le nom de Sechelt.

267.1 Une **épave** gît près au nord du quai public.

268 Les différences de marées pour Porpoise Bay (7852), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

269 Un **mouillage** offrant une bonne tenue est situé à l'ouest de Poise Island à une profondeur d'environ 15 m, et au large du quai public, à une profondeur de 12 m.

270 L'**appontement public** de la *Corporation of the District of Sechelt* (604-885-1986), qui est situé au fond de Porpoise Bay et juste à l'ouest des platins découvrants, comprend des quais fixés à sa tête. Sur l'appontement, on trouve de l'électricité, de l'eau et une pompe à eau, et une grue de 3 tonnes. Il est relié par une route au village de Sechelt, qui est centré sur le côté sud de l'isthme. Une grille à marée

PORPOISE BAY (2005)

est située à l'ouest de l'appontement public et une rampe de mise à l'eau, sur le côté est.

271 À côté de l'appontement public se trouve la *Lighthouse Marina* (604-885-9494), une **marina** qui possède des installations de vidange. Un pub se trouve à proximité.

272 *Tofino Air* (1-888-436-7776) offre du carburant et un nombre limité de postes d'amarrage pour les petits navires. *Choquers & Sons Machine & Welding Ltd.* (604-885-9244) possède un pont portique de transbordement et des installations de réparation.

Narrows Inlet

273 **Narrows Inlet** s'ouvre entre **Highland Point** *(49°41'N, 123°50'W)* et **Sockeye Inlet** et s'étend sur 8 milles au NE de Sechelt Inlet. Un rocher découvrant gît à 0,1 mille à l'ouest de Highland Point. L'eau est trop profonde dans le bras de mer pour y permettre le mouillage.

274 Des estacades flottantes se trouvent à 0,6 mille à l'est et à 1,7 mille au NE de Sockeye Point.

275 Des rochers émergés et submergés se trouvent au NE de **Tzoonie Point**, qui est située à 2,2 milles au NE de Sockeye Point.

276 **Tzoonie Narrows**, situé à 0,7 mille au NE de Tzoonie Point, a une largeur d'environ 90 m. Le passage offre une profondeur de 9 m, mais il est si étroit qu'il ne convient qu'aux petits navires.

277 Les **courants de marée** dans Tzoonie Narrows atteignent de 3 à 4 nœuds. La station de courant secondaire de Tzoonie Narrows (4210), dont la station de référence est Sechelt Rapids, est mentionnée dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

278 Des rochers recouverts de moins de 2 m d'eau gisent du côté est du bras de mer, à 2,5 milles en amont de Tzoonie Narrows.

279 Des estacades flottantes se trouvent sur les deux rives et à proximité des vasières de la **Tzoonie River**, au fond du bras de mer. Il y a de nombreux **pieux** ainsi qu'un chantier forestier sur la rive est. Un bon **mouillage** pour les embarcations a été signalé tout autour de l'embouchure de Tzonnie River.

Salmon Inlet

280 **Salmon Inlet** s'ouvre entre les Kunechin Islets *(49°37'N, 123°48'W)* et **Nine Mile Point** et s'étend sur 12 milles à l'ENE de Sechelt Inlet.

281 Des **câbles aériens** traversent la rive sud de Salmon Inlet. En plusieurs endroits, ils franchissent des plans d'eau navigables à une hauteur libre de 7,6 m. Il faut faire preuve de **prudence** à l'approche de la rive sud. Des **câbles aériens** (électricité) d'une hauteur libre de 30 m traversent Salmon Inlet près de l'embouchure de Sechelt Creek. Cette ligne électrique trace un sillon bien visible le long de la rive nord du bras de mer.

282 Des installations de **ferme marine** se trouvent à plusieurs endroits le long de la rive nord entre les Kunechin Islets et **Mid Point**, et le long de la rive sud à partir du SW de **Black Bear Bluff** jusqu'à Chum Point. Des estacades flottantes se trouvent à 3 milles à l'est de **Chum Point**, dans Misery Bay et au fond du bras de mer.

283 **Sechelt Creek**, située à 10 milles à l'ENE de Nine Mile Point, débouche du côté sud du bras de mer. Une flèche découvrante s'étend sur 0,1 mile au nord de l'embouchure de la crique. Il faut la contourner à bonne distance.

284 **Clowhom River** se déverse au fond de Salmon Inlet. Un barrage et une centrale électrique se trouvent dans l'entrée de la rivière. Un château d'eau de 60 m de haut constitue un très bon point de repère. Un **quai** situé près de l'entrée de la rivière est protégé des eaux de ruissellement de la centrale par un **brise-lames** en pierres.

285 On peut **mouiller** à une profondeur de 20 à 40 m près du fond de Salmon Inlet. Les embarcations peuvent obtenir un bon mouillage dans **Misery Bay**, à environ 0,5 mille à l'ouest de Sechelt Creek, à des profondeurs de 10 à 20 m.

Algerine Passage et Shearwater Passage

Carte 3513

286 **Ahgykson Island** *(49°51'N, 124°39'W)* sépare Algerine Passage et Shearwater Passage; son sommet est plat et boisé. Son extrémité sud est accore et son côté est est bordé de blocs rocheux et de récifs découvrants qui s'étendent jusqu'à 0,5 mille au large. Son côté ouest est bordé de bancs escarpés composés de pierres et de blocs rocheux. Il s'agit d'une réserve des Premières Nations.

287 **Algerine Passage**, entre l'extrémité nord de Texada Island et Ahgykson Island, a une largeur de 2,5 milles. **Kiddie Point** constitue l'extrémité NW de Texada Island. **Rebecca Rock**, à 1,2 mille au NNW de Kiddie Point, est un rocher dénudé de 2 m de haut qui comporte des dangers de tous côtés.

288 Le **feu** de *Rebecca Rock (471)*, sur le **rocher**, est placé à une hauteur de 7,8 m sur une tour carrée blanche, et est muni d'un **réflecteur radar**.

289 Des **gazoducs sous-marins** traversent le Strait of Georgia et l'extrémité nord du Malaspina Strait, et remontent à la surface à Kiddie Point. Un panneau signale leur présence.

290 **Grisle Point**, l'extrémité NE de Texada Island, présente un fond dangereux qui s'étend vers le nord et l'est. **Cyril Rock**, au nord de Grilse Point, émerge de 3 m.

291 Le **feu** de *Cyril Rock (470)* est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

292 **Alan Bank** est situé à 0,7 mille au NNW et **Oswald Bank** à 0,5 mille au NW de Grilse Point.

293 **Blubber Bay**, du côté nord de Texada Island, s'ouvre entre **Blubber Point** et **Treat Point**. Les deux pointes devraient être contournées à une distance d'au moins 0,1 mille. L'agglomération de Blubber Bay possède un bureau de poste et est reliée par une route à Van Anda et à Gillies Bay.

294 Les différences de marées pour Blubber Bay (7875), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

295 *BC Ferries* offre un service régulier entre Blubber Bay et Westview. Ne pas mouiller dans le tracé du **traversier**.

296 Un feu vert fixe privé est installé à l'extrémité d'une passerelle qui s'avance au NE des quais de la carrière de calcaire. Un feu jaune clignotant privé est placé à l'extrémité des longes flottantes du débarcadère du traversier.

297 Les gros navires peuvent **mouiller** dans l'entrée de Blubber Bay à une profondeur de 35 m, sur fond de sable. Grilse Point, qui est orientée à 092°, se trouve

BLUBBER BAY (2005)

à une distance d'environ 0,6 mille. À l'intérieur de la baie, le fond est constitué de vase et de sable. L'espace est restreint et fréquemment utilisé par le **traversier**.

298 Le quai de l'**appontement public** (250-978-1307), du côté ouest de Blubber Bay, a été enlevé de façon permanente et il n'est plus possible d'accéder à la rive. Le débarcadère du traversier se trouve non loin au sud de l'appontement. Le quai du côté est de Blubber Bay est en ruine. Les quais et les installations de chargement des chalands d'une carrière de calcaire se trouvent dans la partie sud de Blubber Bay. Les quais appartenant au *Blubber Bay Boat Club* se trouvent juste à l'ouest des quais de la carrière.

299 **Shearwater Passage** est délimité du côté SE par Ahgykson Island, et du côté NW, par Mystery Reef. Le mi-chenal a une largeur d'environ 2,5 milles. Le côté sud de Savary Island présente des falaises de sable blanc remarquables adossées à des parcelles herbeuses. **Stradiotti Reef** s'étend sur environ 1 mille depuis la rive sud de Savary Island; on y trouve de nombreux blocs rocheux.

300 **Vivian Island**, située à 1 mille à l'ouest de l'extrémité sud d'Ahgykson Island, est rocheuse, dépourvue d'arbres et presque plate. Un rocher découvrant gît non loin à l'est.

301 Les **Grant Reefs** *(49°53'N, 124°48'W)* présentent des rochers découvrants et une roche à fleur d'eau près de leur extrémité est. **Mystery Reef**, à 3 milles au SE de Savary Island, est constitué de blocs rocheux découvrants reliés à Savary Island par un épi peu profond. Le récif est accore sur ses côtés SW, sud et SE. Ne pas passer entre Mystery Reef et Savary Island.

301.1 L'**épave** du *Capilano*, recouverte de 31 m d'eau, gît près du sud de Grant Reefs.

302 La *bouée lumineuse GQ de Grant Reefs (477)*, non loin au sud de l'extrémité est des récifs, est une **bouée de bifurcation bâbord**.

303 La *bouée lumineuse à cloche Q25 de Mystery Reef (478)*, au NE du récif, est une **bouée de bâbord**.

Powell River et Westview

Carte 3533

304 Les approches de Powell River sont profondes et sécuritaires. **Powell Hill**, à 1,8 mille au NNE de la ville *(Carte 3513)*, a un sommet dénudé et constitue un bon point de repère. Près au SE des quais principaux, un **brise-lames** de pontons protège les installations côtières.

305 **Powell River** *(49°52'N, 124°33'W)*, sur le versant d'une colline située au SE de la rivière du même nom, abrite une papeterie exploitée par la Catalyst Paper Corporation. L'entreprise exporte du papier journal et importe de la pâte à papier et des fournitures diverses. Il y a deux postes d'amarrage à grand tirant d'eau et d'autres quais pour décharger les chalands et entretenir les remorqueurs et les navires. Le port n'est utilisé par des chalands que depuis quelques années. Des cargos au long cours ont utilisé ces installations par le passé; les plus grands avaient une longueur de 178 m et un tirant d'eau d'environ 10 m. La ville possède les commodités municipales habituelles, dont un bureau de poste et un hôpital.

306 Des détails concernant les installations portuaires sont fournis dans le tableau 9.1. Les profondeurs sont sujettes à l'ensablement, mais sont maintenues au besoin grâce au dragage.

Tableau 9.1 Principales installations portuaires — Powell River

Poste d'amarrage	Longueur du quai (m)	Profondeur minimale (m)	Altitude (m)	Remarques
Quai de Powell River (papier) Jetée A	148	9	–	Le poste d'amarrage 1 (côté NW de la jetée) est équipé d'une rampe pour chalands et sert à l'exportation des rouleaux de papier. REMARQUE : Les vents du SE peuvent rendre l'amarrage difficile. Des remorqueurs sont disponibles. Le poste d'amarrage 2 est d'usage général. Chariots élévateurs avec un taux de chargement de 27 tonnes/heure-équipe. Propriétaire/exploitant : Catalyst Paper Corporation.
Jetée C	50	–	–	Utilisée pour l'entretien des remorqueurs et des navires.
Jetée D	179	5,8	–	Utilisée pour décharger la pâte. Les ascenseurs sont hors service.
Jetée E	128	–	–	Utilisée pour décharger des matériaux et des fournitures générales. Le poste d'amarrage pour chalands se trouve près au nord.

Usine de pâte à papier POWELL RIVER (2005)

Usine de pâte à papier POWELL RIVER (2005)

307 Le port est administré par la *Corporation of the District of Powell River*, par l'intermédiaire d'un gardien de quai. Le bureau est situé à Westview; VHF 68, 604-485-5244.

308 Un **mouillage** peut être obtenu au SW des quais, mais il est exposé aux vents d'ouest.

309 On peut se procurer des fournitures en grande quantité dans les magasins locaux, ainsi que du diesel et de l'essence au quai public de Westview. De grandes quantités de combustible de soute peuvent être livrées par chaland à partir de Vancouver.

310 Des remorqueurs sont disponibles pour faciliter l'entrée au bassin. L'inspection et les réparations sous-marines peuvent être effectuées par des plongeurs locaux. Les réparations de la coque, du moteur et des systèmes électriques et électroniques peuvent être effectuées par des entreprises locales. Des installations de réparation pour embarcations, y compris un ber roulant, sont disponibles. Powell River est un bureau de douane d'entrée.

311 Un service d'autobus quotidien et régulier à destination et en provenance de Vancouver tire profit du réseau routier et des traversiers. L'aéroport possède une piste asphaltée d'une longueur de 1 105 m et offre des vols réguliers à destination et en provenance de Vancouver. Il y a des services réguliers de remorqueurs et de chalands entre Powell River, Westview, Seattle et Vancouver, ainsi que des services de **traversier** pour les passagers et les véhicules de Westview à Little River, près de Cape Lazo sur l'île de Vancouver, et à Blubber Bay sur Texada Island.

312 Les différences de marées pour Powell River (7880), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

WESTVIEW (2005)

313 Les renseignements météorologiques pour l'*aéroport de Powell River* figurent dans les annexes.

314 Les *feux nord et sud à l'entrée du brise-lames flottant de Powell River (476.2, 476.3)*, et le *feu du brise-lames flottant de Powell River (476.35)*, sont privés. Ils sont situés sur le **brise-lames** constitué de navires abandonnés qui protège les installations côtières.

315 L'alignement lumineux de Powell River, situé du côté NW du poste d'amarrage A, est privé.

316 Un **émissaire sous-marin** s'étend sur 0,45 mille en direction SW au NW des quais principaux. Près au sud de Powell River, deux **gazoducs** s'avancent vers la mer jusqu'à Kiddie Point sur Texada Island et traversent le Strait of Georgia. Des panneaux signalent leur présence.

317 Un **câble sous-marin** (abandonné) s'étend du sud du **brise-lames** vers le large en passant par Algerine Passage, jusqu'au Strait of Georgia.

317.1 Une **conduite sous-marine** (émissaire) située au sud du brise-lames s'étend au large sur 0,4 mille.

318 **Westview**, à 2 milles au sud de Powell River, est une banlieue résidentielle de Powell River. Une unité de sauvetage permanente de la *Garde côtière canadienne* est basée à Westview.

319 Le *feu sud du port de pêche de Westview (472)* se trouve à l'extrémité sud du **brise-lames**.

320 Le *feu nord du port pour embarcations de Westview (476)*, à l'extrémité nord du **brise-lames**, est placé sur un mât à une hauteur de 6,1 m.

321 Une **conduite sous-marine** marquée par un panneau est posée juste au nord du **brise-lames**.

322 Le *port nord de Westview* dispose d'un **brise-lames** qui protège ses côtés nord et ouest. Un poste d'amarrage permanent est disponible et de nombreux quais se trouvent dans le bassin. D'importants travaux de rénovation devraient commencer à l'automne 2010; contacter l'unité responsable des *projets riverains* de la *Ville de Powell River* au 604-485-6291 pour obtenir de plus amples renseignements.

323 Le débarcadère de navire-citerne situé entre les bassins nord et sud et à l'ouest du **brise-lames** en pierres est utilisé principalement pour la manutention de produits pétroliers. Il offre une longueur d'amarrage de 59 m du côté ouest, de 46 m à son extrémité nord, et de 30 m à son extrémité sud. La profondeur minimale est de 9 m sur le côté ouest.

324 Le débarcadère du traversier de *BC Ferries* s'étend du côté sud du débarcadère de navire-citerne. Un feu privé se trouve juste au sud du débarcadère.

325 Le *port sud de Westview* (604-485-5244) est protégé par un **brise-lames** en pierres. Cette installation est utilisée principalement par les pêcheurs commerciaux. De l'amarrage temporaire est disponible selon le principe du premier arrivé, premier servi. Des toilettes, des douches, une buanderie, un service de dédouanement, de l'électricité, de l'eau et des installations d'élimination des déchets et des huiles usées sont disponibles. D'importants travaux de rénovation ont commencé dans le port sud au printemps 2010.

326 *Westview Fuels* (604-485-2867), du côté sud du port sud, vend de l'essence, du diesel et des fournitures. Le **quai** de chargement des chalands situé derrière le **brise-lames** sud offre des profondeurs de 3,6 à 4,2 m.

De Powell River à Sarah Point

Carte 3513

327 **Sliammon** *(49°54'N, 124°36'W)* est un village des Premières Nations situé près de l'embouchure de **Sliammon Creek**.

LUND (2005)

328 Des **conduites sous-marines** (émissaires) s'avancent vers le large sur quelque 140 m, à 1 mille au SE de Sliammon, et sur 0,25 mille en direction SW, juste au nord.

329 Un **mouillage** peut être obtenu au large du village de Sliammon, mais il est exposé. Garder le relèvement de Dinner Rock *(49°57'N, 124°43'W)* à plus de 308° et ouvert à la pointe à l'ouest du village.

330 **Atrevida Reef**, situé à 2,5 milles au NW de Sliammon, s'étend sur 0,3 mille depuis la rive. Une maison et une génératrice éolienne sont bien visibles sur la pointe, à 1,5 mille au NW d'Atrevida Reef.

331 La *bouée lumineuse Q26 d'Atrevida Reef (477.5)* est une **bouée de tribord**.

332 **Dinner Rock**, à 2,7 milles au NW d'Atrevida Reef, est un rocher dénudé qui mesure 16 m de haut.

332.1 Une **épave** recouverte de 32 m d'eau gît juste au sud de Dinner Rock.

Carte 3538

333 **Hurtado Point** *(49°58'N, 124°45'W)* est abrupte et escarpée. **Mace Point**, l'extrémité est de Savary Island, est abrupte et accore. Le chenal entre Hurtado Point et Mace Point est profond et ne présente aucun danger.

334 Des **câbles sous-marins** traversent le chenal entre Lund et l'extrémité NE de Savary Island.

Carte 3554

335 **Lund**, à 1,3 mille au NW d'Hurtado Point, est une petite agglomération située à l'extrémité nord de la route principale qui mène à Vancouver. On y retrouve des vivres, des restaurants, de l'hébergement et un bureau de poste. Des installations, des fournitures et des services de réparations maritimes y sont disponibles.

336 Les différences de marées pour Lund (7885), dont la station de référence est Point Atkinson, se trouvent dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

336.1 Des zones de mouillage interdit ont été établies dans le port de Lund et s'étendent du quai public à l'extérieur du port, et du quai public à Finn Cove. Aucun mouillage n'est autorisé dans ces zones.

337 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) signalée par un panneau commence près des quais publics et s'étend au-delà du port. Deux **bouées d'avertissement** portant la mention *No Anchoring* (mouillage interdit) marquent la conduite.

338 Les **feux** des *brise-lames sud, centre et nord de Lund (478.2, 478.3, 478.4)* sont placés sur des mâts. Le feu nord porte une **marque de jour de tribord**.

FINN COVE (2005)

340 L'**appontement public** de la *Lund Harbour Authority* (604-483-4711), d'une profondeur de 11 m le long du côté face au large, mesure 24 m de long. Une grue de 3 tonnes, des toilettes et des douches se trouvent à la tête de l'appontement. Des quais situés au sud offrent une aire d'amarrage de 200 m; ils sont tous reliés à une structure d'approche. De l'eau, de l'électricité, une installation de vidange et une rampe de mise à l'eau sont disponibles. Un quai pour bateaux-taxis se trouve dans le port, entre les quais publics et la tête de l'appontement. Un **brise-lames** en enrochement se trouve au sud, et un **brise-lames** composé de trois structures flottantes en béton est situé à l'ouest des quais.

341 Le *Lund Resort at Klah Ah Men* (604-414-0474), juste au nord des quais publics, offre des vivres, des fournitures pour navires, de l'hébergement et un restaurant. Des postes d'amarrage (*13 Moons Marina*) sont offerts au quai nord. De l'essence et du diesel sont disponibles au quai sud.

342 **Finn Cove**, située à 0,4 mille au nord de Lund, offre une protection aux embarcations contre les vents d'ouest. *Jack's Boat Yard* (604-483-3566), du côté est de la baie, possède un portique de transbordement pour les navires d'au plus 18 m ou 30 tonneaux et offre des services de réparation et d'entreposage à sec. Un poste d'amarrage pour chaland se trouve également dans la baie, de même qu'un flotteur d'amarrage de 40 m sans accès au rivage.

343 **Avertissement. – Le mouillage est interdit dans Finn Coveen raison des dangers sous-marins.** De nombreuses **bouées** d'interdiction de mouillage ont été installées dans la zone.

344 Une **conduite sous-marine** (égout) longe le côté est de Finn Cove jusqu'au quai public de Lund. Une autre **conduite sous-marine** (égout) longe le côté ouest de Finn Cove. Une **conduite sous-marine** (eau) traverse l'embouchure de l'anse jusqu'à **Sevilla Island.** Un **câble aérien** (téléphone) d'une hauteur libre de 10 m relie Sevilla Island à la rive SW de Finn Cove. Un autre **câble aérien** d'une hauteur libre de 8 m s'étend vers le NE.

Carte 3538

345 **Major Islet** *(49°59'N, 124°49'W)* est un îlot de granit blanc dénudé de végétation. Une bordure rocheuse découvrante s'étend sur 0,1 mille à partir de la pointe NE et un rocher détaché recouvert de moins de 2 m d'eau gît à 0,2 mille au NE de l'îlot. Le côté sud de l'îlot est accore.

346 Le **feu** de *Major Islet (479.2)*, à l'extrémité sud de l'îlot, est muni d'un **réflecteur radar** et placé à une hauteur de 31,1 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

347 Le **feu** de *Lund (479)*, à l'extrémité SE de l'île sud des Copeland Islands, est muni d'un **réflecteur radar** et placé à une hauteur de 6,4 m sur une tour cylindrique blanche.

348 **Thulin Passage** sépare les **Copeland Islands**, connues localement sous le nom des **Ragged Islands**, du continent. Le passage, qui a une largeur minimale de 137 m, est utilisé par des remorqueurs tirant des estacades ou des chalands. Des estacades flottantes sont souvent amarrées à la rive est, où l'on trouve un certain nombre de culées en béton et de **ducs d'Albe**. Le *parc provincial marin des Copeland Islands* englobe toutes les îles des Copeland Islands; il est peu aménagé.

349 L'**épave** d'un remorqueur de 37 m de long avec une coque en bois gît sur le côté ouest d'une baie formée par deux grandes îles à l'extrémité sud des Copeland Islands, à l'extrémité SW de Thulin Passage. La profondeur de l'eau est de 9,7 m. L'**épave** d'un navire de pêche à coque en bois se trouve du côté NW de la même baie, près du rivage. Une cheminée métallique est visible à la basse mer. **Il faut éviter de mouiller dans ces zones.**

350 Dans Thulin Passage, les **courants de marée** sont faibles.

350.1 **Sharpes Bay** *(50°01'N, 124°48'W)*, du côté est de Thulin Passage, abrite une marina privée pour les résidents de la communauté avoisinante. Il n'y a pas de postes d'amarrage pour visiteurs. Un feu privé se trouve du côté SW du quai extérieur.

351 Le **feu** de *Thulin Passage (479.5)*, à l'extrémité nord des Copeland Islands, est muni d'un **réflecteur radar** et placé à une hauteur de 8,5 m sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

352 **Bliss Landing** *(50°02'N, 124°49'W)* se trouve à la tête de **Turner Bay**. La *Bliss Landing Estates Marina* (604-414-9417), dans la baie, offre de l'amarrage pour les visiteurs. On y trouve de l'électricité, de l'eau, des toilettes, des douches, une buanderie et des installations d'élimination des déchets.

353 La **balise de jour de Bliss Landing**, qui est placée sur un rocher près du côté nord de Turner Bay, porte une **marque de jour de tribord**.

354 Les **Powell Islets** *(50°02'N, 124°52'W)* et les **Townley Islets** sont séparés par un récif recouvert de moins de 2 m d'eau. Il faut passer à l'ouest des Powell Islets.

355 **Sarah Point**, l'extrémité NW de **Malaspina Peninsula**, est arrondie et rocheuse. Une colline s'élève à courte distance à l'intérieur de la pointe et, à partir de son sommet, les terres du côté NE s'abaissent en pente douce jusqu'au bord de l'eau. Des installations de **ferme marine** sont situées à 1 mille au sud de Sarah Point.

356 Une **zone de câbles sous-marins** traverse le sud de Sarah Point et s'étend jusqu'à Tiber Bay sur Cortes Island. Un **câble sous-marin** posé au sud de la zone de câbles s'étend du sud de Sarah Point jusqu'au NNW de Mary Point.

Manson Passage

357 **Manson Passage**, entre **Savary Island** *(49°56'N, 124°49'W)* et **Hernando Island**, ne convient qu'aux petites embarcations. Une bonne connaissance des lieux est recommandée. Un rocher découvrant gît à mi-chenal et une flèche découvrante recouverte de gros blocs rocheux s'avance sur 1,3 mille au SSE d'**Ashworth Point**. Une bordure rocheuse découvrante recouverte de blocs rocheux s'étend sur 0,4 mille à l'ouest de l'île Savary. **Keefer Rock** se trouve à 1,3 mille à l'ENE d'Ashworth Point.

358 Les **courants de marée** peuvent atteindre 2 nœuds. Un vent fort contraire à la marée crée une mer agitée dans les eaux peu profondes de Manson Passage.

359 **Keefer Bay**, sur le côté nord et à l'extrémité est de Savary Island, présente une flèche découvrante sur son côté ouest; cette flèche s'étend sur 0,6 mille en direction nord. On signale que le fond de sable mou n'est pas de bonne tenue au large de Savary Island. Dans Keefer Bay, la tête de l'**appontement public** mesure 12 m de long et est équipée d'une grue de 3 tonnes. Un quai pour petites embarcations est fixé au côté sud de l'appontement. On y trouve un magasin et un service de bateau-taxi (*Savary Island/Lund Water Taxi*, 604-483-9749) assure la liaison avec Lund.

360 Le *feu de l'appontement de Savary Island (478.5)*, du côté nord de l'île, est placé sur un hangar qui se trouve sur l'appontement public.

Baker Passage

361 **Baker Passage**, entre Hernando Island et **Twin Islands**, est profond et mesure environ 0,7 mille de large dans sa partie la plus étroite. **Spilsbury Point** *(50°00'N, 124°57'W)* est basse, sablonneuse et boisée. Des **anomalies magnétiques** locales ont été observées dans les environs de Spilsbury Point.

362 Le *feu de Spilsbury Point (481.5)*, sur l'extrémité nord d'Hernado Island, est placé sur une tour claire-voie blanche.

363 Les différences de marées pour Twin Islands (7892), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

364 Dans Baker Passage, les **courants de marée** peuvent atteindre 2 nœuds.

365 Sur la rive de **Stag Bay**, entre Spilsbury Point et Hidalgo Point, on peut voir un bloc rocheux blanc à environ

QUAI PUBLIC DE CORTES BAY (2005)

0,7 mille à l'ouest d'**Hidalgo Point**. Des quais privés se trouvent dans Stag Bay. **Dog Bay**, au SE d'Hidalgo Point, abrite **Dog Rock** dans sa partie nord et des rochers découvrants en son centre. **Iron Point** constitue l'extrémité SE des Twin Islands. **Echo Bay** se trouve près à l'ouest.

366 **Little Rock**, dans l'entrée ouest du chenal situé entre les Twin Islands et Cortes Island, a une hauteur de 4 m. **Central Rock** est un rocher découvrant situé à mi-chemin entre l'extrémité nord des Twin Islands et Cortes Island. Des bordures rocheuses découvrantes et des récifs s'avancent depuis la côte SE de Cortes Island entre Little Rock et Sutil Point.

367 Des installations de **ferme marine** se trouvent au large de la rive NW de l'île nord des Twin Islands.

368 **Three Islets** *(50°03'N, 124°55'W)*, dans les approches de Cortes Bay, sont des îlots blancs, dénudés et rocheux.

Carte 3554

368.1 Deux **rochers** sous-marins non loin au NE des Three Islets représentent un **danger** pour la navigation. Ces rochers, avec les Three Islets, sont connus localement sous le nom de **Cod Rocks**. Les navigateurs sont priés de contourner les Cod Rocks à bonne distance.

369 L'entrée qui mène à **Cortes Bay** est étroite et encombrée par un rocher découvrant sur lequel se trouve un feu. À l'entrée de Cortes Bay, passer au sud du feu. Un rocher recouvert de 2,7 m d'eau gît au centre de la baie.

370 Le *feu de Cortes Bay (481)* se trouve sur un rocher découvrant situé dans l'entrée. Il est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

371 Le **quai public** de la *Harbour Authority of Cortes Island* (250-935-0180), du côté SW de la baie, mesure 87 m de long et offre une profondeur de 9 m. Les quais du club nautique se trouvent sur les rives nord et sud.

372 On peut **mouiller** dans Cortes Bay à des profondeurs de 9 à 15 m, sur fond de vase meuble, mais de mauvaise tenue. Les vents du NW soufflent du fond de la baie et la mer peut être agitée en cas de vents forts du SE.

Malaspina et bras de mer adjacents

Carte 3538

373 On pénètre dans **Malaspina Inlet** par Desolation Sound entre **Myrmidon Point** *(50°04'N, 124°48'W)* et **Zephine Head**. Ce bras de mer est une zone de navigation appréciée par les embarcations de plaisance. **Stacey Rock** est un rocher découvrant qui gît juste à l'ouest de Myrmidon Point. Un rocher découvrant se trouve au large de l'extrémité ouest de Zephine Head; il doit être contourné à bonne distance. Plusieurs chantiers forestiers se trouvent dans le bras de mer.

374 Des installations de **ferme marine** vulnérables aux dommages causés par le sillage des navires se trouvent à plusieurs endroits le long des rives de Malaspina Inlet. Réduire la vitesse à proximité de ces installations.

375 Les **courants de marée** atteignent de 2 à 4 nœuds dans l'entrée, mais ils sont faibles à l'intérieur du bras de mer.

376 **Galley Bay** *(50°04'N, 124°47'W)* est une aire de **mouillage** populaire pour les petites embarcations. Les meilleurs postes d'amarrage se trouvent dans l'anse la plus à l'ouest et derrière l'île, dans la partie est de la baie. Des

récifs découvrants gisent dans la partie centrale de la baie. Des rochers recouverts de 1,3 m et 1,1 m d'eau gisent au sud et au SE de la plus grande île du côté est de la baie. Des quais privés se trouvent à plusieurs endroits et des installations de **ferme marine** sont situées à l'extrémité sud de la baie.

377 **Hare Point**, du côté NE du bras de mer, est accore. Un rocher recouvert de 1,2 m d'eau gît à 0,25 mille au NW.

378 **Beulah Island** et la grande île qui se trouve à proximité au SE sont reliées entre elles et à la terre ferme par des crêtes découvrantes. Les anses situées au nord et au sud de ces crêtes découvrantes sont connues localement sous le nom de **Parker Harbour**. Un **mouillage** temporaire peut être obtenu dans la partie nord du havre. Le quai sur la rive continentale est privé. On signale qu'un **mouillage** mieux abrité se situe dans la partie sud de Parker Harbour, dont l'entrée se trouve au nord des récifs découvrants situés au nord de **Thorp Island**. Une **épave** gît près du rivage, du côté ouest de l'anse. Des installations de **ferme marine** sont situées au sud de Thorp Island.

379 Les **Josephine Islands**, à l'est de Beulah Island, se trouvent au milieu du bras de mer. **Cavendish Rock** et un rocher près à l'ouest gisent à l'est de l'extrémité sud des Josephine Islands.

380 À l'est, **Cross Islet** est bordé d'un rocher découvrant et d'îlots sans nom qui le séparent de la côte continentale. **Rosetta Rock** émerge de 2,8 m au milieu du chenal, au SW de Cross Islet.

381 Les **Cochrane Islands** sont reliées par une bordure découvrante constituée de rochers et d'îlots. On trouve plusieurs rochers découvrants épars au nord et à l'ouest de ces îles. Un bon **mouillage** se trouve au SW des îles.

382 **Neville Islet** est entouré de bordures rocheuses découvrantes près de la rive NE.

383 **Kakaekae Point**, du côté NE du bras de mer, est abrupte et accore. Un **mouillage** temporaire peut être obtenu dans la baie située du côté est de la pointe.

384 **Grace Harbour**, qui s'ouvre entre **Scott Point** et **Moss Point**, offre du **mouillage** pour les petits bâtiments au NE de **Jean Island**, à des profondeurs d'environ 25 m. La partie intérieure du havre permet aux embarcations de **mouiller** complètement à l'abri. Un haut-fond de 2,2 m gît au milieu des approches de ce mouillage.

385 **Coode Island** et **Coode Peninsula** forment le côté est de **Trevenen Bay**. Des installations de **ferme marine**, dont certaines qui sont marquées par des **bouées**, se trouvent dans Trevenen Bay, dans le chenal entre Coode Island et les Isbister Islands, et le long du côté est de Coode Peninsula. Un rocher isolé recouvert de 3,8 m d'eau est situé près au NE de l'île nord des **Isbister Islands**. Des rochers découvrants gisent plus loin au NE et à l'est, du côté est du mi-chenal. Un **mouillage** à l'abri des vents du SE se trouve dans Trevenen Bay.

386 **Lion Rock** se trouve près du milieu du chenal, au SSE de **Selina Point**.

387 Il y a des installations de **ferme marine** dans **Salubrious Bay**, qui se trouve entre Selina Point et **Edith Island**.

388 **Okeover Inlet**, qui s'ouvre entre l'extrémité nord de Coode Peninsula et **Hillingdon Point** *(50°02'N, 124°43'W)*, est un cap abrupt. On trouve plusieurs installations de **ferme marine** le long des rives d'Okeover Inlet.

389 Les différences de marées pour Okeover Inlet (8006), dont la station de référence est Point Atkinson, sont mentionnées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

390 **Boundary Rock** gît près au SE de l'extrémité sud de Coode Peninsula. **Penrose Bay**, du côté SW de Coode Peninsula, offre du **mouillage** pour les petites embarcations à des profondeurs de 7,4 m, au fond de la baie.

391 L'**appontement public** d'*Okeover Harbour Authority* (604-483-3258), du côté ouest d'Okeover Inlet et à 1 mille au sud de Penrose Bay, comprend une grue, des quais offrant un espace d'amarrage de 73 m, un **brise-lames** en enrochement, deux brise-lames flottants, et une rampe de mise à l'eau. Le centre de villégiature situé en amont du quai comprend un restaurant, un petit magasin et un téléphone public. Une route mène à Lund et à la route principale vers le sud.

392 Le *feu d'Okeover Inlet (479.7)* se trouve du côté mer du **brise-lames** flottant situé au nord de l'appontement public.

393 La **balise de jour d'Okeover Inlet**, qui se trouve à l'extrémité du brise-lames flottant au nord de l'appontement public, porte une **marque de jour de bâbord**.

394 Le *parc provincial d'Okeover Arm*, situé près au nord de l'appontement public, offre des installations de camping et de pique-nique. Une rampe de mise à l'eau est adjacente au parc.

395 Un **câble sous-marin** traverse le bras de mer non loin au nord de l'appontement public; sa présence est indiquée par des panneaux sur les deux rives. Des estacades flottantes, un monte-billes et un espar sont situés juste au sud du câble sur la rive est.

396 Les bâtiments, la chaussée, la rampe et le quai de la *Sliammon Indian Seafoods Company* se trouvent à 1,3 mille au SE de l'appontement public. Une **conduite sous-marine** (eau) traverse **Freke Anchorage** à partir du quai.

397 Des installations de **ferme marine** se trouvent le long de la rive ouest de Freke Anchorage.

398 **Lancelot Inlet**, à l'est de **Gifford Peninsula**, s'ouvre entre Hillingdon Point et Edith Island *(50°02'N, 124°44'W)*. **Stopford Point** se trouve à 0,65 mille au NE d'Edith Island.

398.1 **Avertissement**. — Des écarts horizontaux pouvant atteindre 35 m sur les cartes peuvent être constatés dans les secteurs d'Okeover Inlet et de Lancelot Inlet.

399 Des installations de **ferme marine** protégées par des estacades et jalonnées par des **bouées** bordent la rive entre Hillingdon Point et **Bunster Point**.

400 **Isabel Bay** *(50°03'N, 124°44'W)* s'ouvre entre **Polly Island** et **Madge Island**. Un rocher qui émerge de 0,4 m gît à 90 m au NE de Polly Island, et des bordures rocheuses découvrantes s'étendent au nord et au NE de Madge Island. Isabel Bay, à son extrémité sud ou sur son côté à l'ouest de Madge Island, est un **mouillage** prisé par les embarcations.

401 **Thors Cove**, bien qu'elle soit exposée à des vents d'ouest qui semblent être présents même lorsqu'un vent du SE souffle sur Okeover Inlet, offre du **mouillage** pour les embarcations en son centre à une profondeur de 30 m, sur fond vaseux. Un bon **mouillage** pour les embarcations se trouve derrière l'îlot situé près de la rive sud. Des installations de **ferme marine** se trouvent sur les côtés nord et sud de l'anse. **Theodosia Arm**, au fond de l'anse, s'assèche.

402 **Thynne Island** est située près de **Bastion Point**. Un rocher découvrant gît dans le passage situé à l'est de l'île.

403 **Theodosia Inlet**, dont l'entrée est située au SE de **Galahad Point**, offre un bon **mouillage** pour les embarcations. L'étroit chenal d'accès présente une roche qui émerge de 0,4 m sur son côté nord, à 0,2 mille au SE de Galahad Point, et offre une profondeur minimale de 1,0 m dans le mi-chenal. On y trouve plusieurs estacades flottantes et **fermes marines**.

404 Le plus petit des îlots des **Susan Islets**, au SE de **Grail Point**, a une roche pointue bien visible à son sommet. Les embarcations peuvent trouver un bon **mouillage** derrière les îlots, sur fond de vase. Des installations de **ferme marine** se trouvent au large de la rive sud, au sud des Susan Islets.

405 **Wootton Bay**, au fond de Lancelot Inlet, offre un **mouillage** pour les petits navires. Une **épave** gît près du centre du mouillage, à une profondeur connue de 18,5 m.

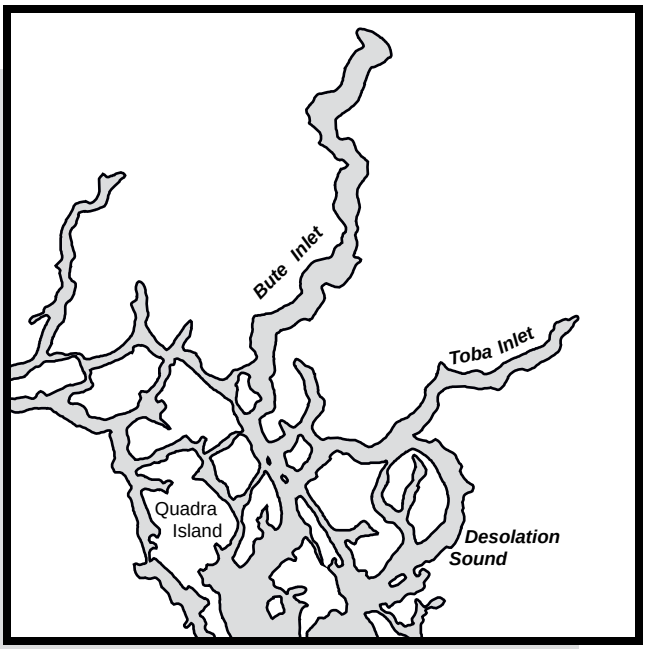
Desolation Sound, Toba Inlet et Bute Inlet

Renseignements généraux

Carte 3001

1 Ce chapitre décrit les bras de mer, les chenaux et les passages entre Sutil Channel et Homfray Channel, ainsi que les Toba Inlet et Bute Inlet qui pénètrent le continent.

2 Dans cette région, les eaux et les passages sont généralement étroits et très profonds et offrent peu de mouillages. Le trafic maritime est le fait de bateaux de pêche, de remorqueurs tirant des chalands ou des estacades flottantes, et d'embarcations de plaisance. Le relief est montagneux et densément boisé. Les industries locales sont la pêche, l'aquaculture, l'exploitation forestière et le tourisme. On trouve quelques petites localités et quelques camps pour les travailleurs temporaires qui appuient ces industries. Parmi les nombreuses réserves des Premières Nations représentées sur la carte, peu sont occupées en permanence. Qu'elle soit occupée ou non, une réserve des Premières Nations ne doit pas être visitée sans permission.



3 Plusieurs chenaux et passages sont utilisés par les petits navires ou les navires à faible puissance et par les remorqueurs qui tirent des chalands ou des estacades flottantes pour éviter les fortes marées et les forts vents qui s'engouffrent dans le Johnstone Strait. Cette route, connue localement sous le nom d'**Inside Passage**, conduit au NW, de Powell River *(49°52'N, 124°33'W)*, par le Desolation Sound et le Lewis Channel ou par le Sutil Channel jusqu'à Calm Channel, puis par les Yuculta Rapids, Cordero Channel et Chancellor Channel pour rejoindre le Johnstone Strait près de Race Passage. Une autre route partant de Chancellor Channel mène au NW et à l'WSW en passant par les Wellbore Channel et Sunderland Channel pour rejoindre le Johnstone Strait au NW d'Hardwicke Island.

Sutil Channel

Cartes 3538, 3541

4 Le **Sutil Channel** *(50°06'N, 125°07'W)* s'étend sur 17 milles au nord et au NNE le long de la côte ouest de **Cortes Island**, et relie le Strait of Georgia à la jonction des Calm Channel, Lewis Channel et Deer Passage.

5 Les différences des marées pour Gorge Harbour (8037) et Whaletown Bay (8038), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

6 Dans le Sutil Channel, les **courants de marée** sont faibles et leur vitesse dépasse rarement 2 nœuds. Le courant de flot porte au nord dans la partie sud et au sud dans la partie nord. La rencontre des deux courants se fait aux environs des Penn Islands.

7 Un **traversier** pour passagers et véhicules traverse le Sutil Channel entre Heriot Bay et Whaletown. L'itinéraire inscrit sur la carte est une indication générale du parcours emprunté.

8 Un **câble sous-marin** de communication par fibre optique traverse le Sutil Channel entre Moulds Bay et Quadra Island, et passe à 0,5 mille à l'ouest de Whaletown Bay et de Cortes Island.

De Wilby Shoals à Moulds Bay

Carte 3538

9 Les **Wilby Shoals** *(49°59'N, 125°08'W)*, qui ont une profondeur minimale de 3,2 m, sont accores et s'étendent jusqu'à 2,5 milles au large de l'extrémité sud de **Quadra Island**. En été, les hauts-fonds sont couverts de varech.

10 La ***bouée lumineuse*** *« P60 » de Wilby Shoals (510)*, mouillée au large de la bordure sud des Wilby Shoals, est une **bouée de tribord**.

11 La **bouée de bâbord** « *P61* » marque l'extrémité est des Wilby Shoals.

12 **Francisco Point** *(50°01'N, 125°09'W)* est une falaise élevée et escarpée bordée de rochers asséchants qui la débordent sur près 0,3 mille vers le large.

13 **Drew Harbour** *(50°06'N, 125°12'W)*, qui est abrité par le **Rebecca Spit**, offre un bon **mouillage**. Toutefois, le fond du havre est dur et les petites embarcations peuvent avoir de la difficulté à s'ancrer. Le havre est exposé à de fortes rafales lorsque les vents soufflent du sud ou du SE. Le meilleur abri pour les petites embarcations se trouve à courte distance au sud de l'extrémité nord du Rebecca Spit. Le havre est bordé d'une plage de sable blanc et le *parc provincial marin du Rebecca Spit* dispose de tables de pique-nique, d'installations sanitaires, d'une rampe de mise à l'eau et d'eau potable. Le *Taku Resort & Marina* (1-877-285-8258) est une **marina** offrant une buanderie, des hébergements et un terrain de camping. Les installations d'une **ferme marine** sont situées à courte distance au sud du parc marin de Rebecca Spit.

14 Le **feu** de *Drew Harbour (485)*, sur la pointe du Rebecca Spit, est placé sur une tour cylindrique avec une bande verte dans sa partie supérieure.

Cartes 3538, 3539

15 L'entrée d'**Heriot Bay** *(50°06'N, 125°13'W)* se fait entre un rocher recouvert par 1,2 m d'eau à courte distance au SE d'**Heriot Island** et un haut-fond marqué par la **bouée de bâbord** « *N3* » qui fait saillie à partir du point d'entrée est. La baie offre un bon **mouillage** dans sa partie ouest, à l'écart de l'itinéraire du **traversier**. Le débarcadère du traversier qui dessert Cortes Island se trouve du côté est de la baie. La localité dispose d'un magasin général, d'un bureau de poste et d'une boulangerie. La *Heriot Bay Inn and Marina* (1-877-605-4545) est une **marina** qui offre des services complets, de l'hébergement et un terrain de camping. Une route relie la localité à Quathiaski Cove, où un traversier assure la liaison avec Campbell River.

16 Le **quai public** de la *Quadra Island Harbour Authority* (250-285-3622), au fond d'Heriot Bay, est protégé par un brise-lames flottant avec des feux privés à chaque extrémité. Il a une longueur d'amarrage de 12 m et des appontements à son extrémité offrent 397 m d'amarrage supplémentaires. Une grue de trois tonnes se trouve sur le quai. Des postes d'amarrage, de l'électricité, de l'eau potable, des installations d'élimination des déchets et une rampe de mise à l'eau sont disponibles. Heriot Bay est un plan d'amerrissage pour hydravions.

17 **Hyacinthe Bay** et **Open Bay**, qui sont séparées par **Hyacinthe Point**, sont parsemées de rochers et de hauts-fonds et ne sont pas propices au mouillage. Un **brise-lames** en pierre et des **pieux** se trouvent au fond d'Open Bay.

18 **Moulds Bay** est réputée offrir un bon **mouillage** aux embarcations à une profondeur de 7 à 10 m. L'étroit passage qui mène de l'angle NE de Moulds Bay vers Hoskyn Channel est restreint par une bordure rocheuse qui s'étend sur environ 6 m à partir de l'îlot de 3 m de haut.

Hoskyn Channel

Carte 3539

19 Le **Hoskyn Channel** *(50°11'N, 125°08'W)* mène au nord entre Quadra Island et Read Island, jusqu'à Surge Narrows et Whiterock Passage. Plusieurs maisonnettes sont visibles sur les rives du chenal.

20 Les différences des marées pour Surge Narrows (8045), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

21 Les **courants** de jusant portent au nord et les courants de flot portent au sud à une vitesse de 1 à 2 nœuds.

22 Des récifs s'étendent au large des **Breton Islands** *(50°08'N, 125°11'W)*.

23 Un haut-fond détaché, à profondeur minimale de 3,7 m, gît à courte distance de l'extrémité SW de Read Island, à mi-chemin entre **Read Point** et **Hoskyn Rock**. Un haut-fond isolé, à une profondeur de 7,9 m, se trouve environ à mi-chemin entre **Dunsterville Islet** et les **King Islets**.

24 Des installations de **fermes marines** se trouvent dans les baies situées au sud et au nord de Dunsterville Point et dans le chenal à l'est des King Islets.

25 **Village Bay**, dans la partie SE de Quadra Island, s'ouvre au SE, mais n'offre qu'un **mouillage** temporaire pour les petits navires dans sa partie centrale et la partie SW près du fond. Plusieurs chalets sont construits sur les rives de la baie. Les installations d'une **ferme marine** sont situées dans la partie sud de la baie.

26 L'entrée du **Crescent Channel** *(50°10'N, 125°10'W)* se trouve à l'ouest de **Bold Point**, une pointe bien visible située à l'extrémité sud de **Bold Island**. Des installations de **fermes marines** se trouvent dans le Crescent Channel. Le chenal procure un **mouillage** bien protégé pour les petites embarcations. Il faut toutefois prendre soin d'éviter les rochers asséchants et les rochers recouverts par moins de 2 m d'eau.

27 Les installations d'une **ferme marine** font face à la **localité de Bold Point**.

28 **Conville Bay** et **Conville Point** sont situées du côté ouest du Hoskyn Channel. Un haut-fond isolé, à 5,8 m de profondeur, gît 0,3 mille au sud de Conville Point. Des installations de **fermes marine**s se trouvent dans Conville Bay et près du sud de Conville Point.

29 Les petites embarcations peuvent **mouiller** dans **Hjorth Bay**, du côté est du Hoskyn Channel, ou plus au nord du côté est de **Sheer Point**, dans une baie connue localement sous le nom de **Boulton Bay**.

Carte 3537

30 La **localité de Surge Narrows**, au NE de **Surge Point** *(50°13'N, 125°08'W)*, se trouve du côté est du Hoskyn Channel. Le magasin a fermé, mais le bureau de poste est toujours ouvert.

31 Le **quai public** offre 55 m d'espace d'amarrage et l'appontement situé à son extrémité est réservé aux hydravions.

32 Un rocher qui s'assèche sur 0,3 m et qui est situé au NW du quai public est marqué par la **bouée de bâbord** « *Q1* ».

33 Une **conduite sous-marine** (émissaire d'égout) est posée à courte distance au nord du quai public.

34 Les eaux qui bordent la localité sont des plans d'amerrissage pour hydravions.

Whiterock Passage

35 **Whiterock Passage** *(50°15'N, 125°06'W)* conduit au NE du Hoskyn Channel jusqu'au Calm Channel et procure une voie sûre à l'abri des forts courants qui circulent dans Surge Narrows et Hole in the Wall. Des bancs asséchants se trouvent des deux côtés du passage qui est obstrué à son extrémité sud par un îlot et plusieurs rochers asséchants. Un chenal d'une profondeur minimale de 1,5 m a été dragué dans le banc. Plusieurs maisonnettes sont construites le long des rives du passage.

36 Les **courants de marée** observés dans Whiterock Passage sont faibles et leur vitesse est généralement inférieure à 2 nœuds. Le courant de flot porte au nord.

37 Le **feu** du *Whiterock Passage (484)*, sur l'îlot que l'on aperçoit dans l'entrée SW du passage, est placé sur une tour blanche.

38 Les **feux** *d'alignement du Whiterock Passage 1 (484.1, 484.2)*, orientés à 065 ½°, mènent dans la partie sud du chenal dragué.

39 Les **feux** *d'alignement de Whiterock Passage 2 (484.3, 484.4)*, orientés à 211 ½°, mènent dans la partie nord du chenal dragué.

Okisollo Channel

40 Le **Okisollo Channel** s'étend de Surge Narrows à Discovery Passage, séparant Quadra Island de **Maurelle Island** et de **Sonora Island**. Le chenal Hole in the Wall relie la partie NE du Okisollo Channel au Calm Channel. En raison des courants et des hauts-fonds rocheux qui caractérisent Surge Narrows, Upper Rapids, Lower Rapids et Hole in the Wall, la route qui traverse le Okisollo Channel ne convient qu'aux petits navires et aux petites embarcations.

41 Les **courants de marée** atteignent une vitesse de 12 nœuds dans le Okisollo Channel.

42 Les prédictions des heures du courant maximum et de l'étale pour Hole in the Wall (extrémité ouest) [5100], Beazley Passage (Surge Narrows) [5200] et la station secondaire des courants d'Okisollo Channel (5030), dont la station de référence est Seymour Narrows, sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

De Surge Narrows à Upper Rapids

43 **Surge Narrows** *(50°14'N, 125°10'W)* relie le Hoskyn Channel à l'Okisollo Channel au SW d'**Antonio Point**. Le passage est obstrué à son extrémité SE par les **Welsford Islands** et le **Settlers Group**. Le nom de Surge Narrows est utilisé localement pour nommer l'ensemble de l'itinéraire, du Hoskyn Channel à l'Okisollo Channel par le Beazley Passage, qui est décrit ci-dessous. **Cet itinéraire ne doit être emprunté qu'à l'étale ou près du moment de l'étale.**

44 **Beazley Passage**, entre **Sturt Island** et **Peck Island**, est le seul passage navigable permettant de circuler autour des îles du Settlers Group dans l'Okisollo Channel. Le passage a une largeur minimale de 60 m. **Tusko Rock**, qui s'assèche sur 1,6 m, gît à l'extrémité NW du passage.

45 Le mouillage à proximité du Settlers Group n'est pas recommandé en raison des forts **courants de marée** et de la mauvaise tenue du fond.

46 Les différences des marées pour Surge Narrows (8045), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

47 Dans le secteur de Surge Narrows, les **courants de marée** les plus forts circulent dans Beazley Passage, et leur vitesse atteint 11 ½ nœuds durant le flot et 9 ½ nœuds durant le jusant. Dans l'ensemble de Surge Narrows, la durée de l'étale de courant varie de 5 à 11 minutes. Les prédictions quotidiennes concernant les heures de l'étale, ainsi que les heures et les vitesses des courants de flot et de jusant maximums, sont présentées sous forme de tableau pour la station des courants de Beazley Passage (Surge Narrows) [5200] dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

48 Les navires en attente de l'étale à Surge Narrows peuvent **mouiller** dans **Yeatman Bay** *(50°14'N, 125°11'W)*. Près du rivage, le fond est rocheux et sa tenue est médiocre.

49 Les **Cyrus Rocks** gisent du côté ouest du chenal, 1,5 mille au NNW de Yeatman Bay. **Barnsley Shoal** est un récif isolé situé près du milieu du chenal, à l'est de Waiatt Bay.

50 Les installations d'une **ferme marine** se trouvent à l'ENE de Cyrus Rocks.

51 Le centre de **Waiatt Bay** procure un **mouillage** bien protégé pour les petits navires, et les petites embarcations peuvent mouiller près du fond de la baie ou dans les petites baies du parc marin. Le fond est vaseux, avec un peu de sable et de schiste près du rivage.

52 Plusieurs îlots, hauts-fonds et récifs asséchants gisent dans l'entrée de Waiatt Bay, au sud des **Octopus Islands**. Une bonne connaissance des lieux est recommandée, car il n'y a pas de repères naturels permettant de contourner ces récifs. L'étroit passage entre Bodega Anchorage et Waiatt Bay, qui mène à l'ouest des Octopus Islands, est exempt de tout danger à l'exception d'un récif asséchant et d'un rocher s'assèchant sur 0,2 m à l'entrée sud du passage. Ces récifs seraient facilement visibles dans l'eau claire de la baie.

53 Le *parc provincial marin des Octopus Islands*, du côté nord de Waiatt Bay, n'est pas aménagé.

54 Les différences des marées pour les Octopus Islands (8050), dont la station de référence est Campbell River, sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

55 **Bodega Anchorage**, au nord des Octopus Islands, est utile aux embarcations qui attendent l'étale pour traverser Hole in the Wall ou les Upper Rapids. Le fond offrirait une bonne tenue. **Chasina Island** se trouve à l'entrée du mouillage.

56 Un haut-fond à 4,4 m de profondeur gît à 0,1 mille au SE de **Francisco Island**, et un rocher qui s'assèche sur 3,2 m gît à 0,1 mille au NW.

57 **Diamond Bay**, au NW de Springer Point, et la baie à courte distance au nord abritent des quais privés.

58 **Bentley Rock**, qui s'assèche sur 0,1 m, et un récif recouvert de 3,4 m d'eau situé à proximité au SE, gisent près du milieu du chenal, à l'extrémité SE d'Upper Rapids. Un rocher qui s'assèche sur 0,1 m gît à courte distance au SE de Cooper Point.

59 Le courant dans les **Upper Rapids** *(50°18'N, 125°14'W)*, entre **Cooper Point** et les îles situées au large de la rive est, atteint une vitesse maximale de 11 nœuds. **Les remous et les tourbillons sont extrêmement dangereux. Les Upper Rapids ne doivent être empruntés qu'à l'étale ou au moment le plus près possible de l'étale.** La station de courant secondaire d'Okisollo Channel (5030), dont la station de référence est Seymour Narrows, est mentionnée dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Hole in the Wall

60 Le chenal de **Hole in the Wall** *(50°19'N, 125°10'W)*, mène d'Okisollo Channel à Calm Channel. On y pénètre entre **Springer Point** et **Etta Point**. Il est habituellement utilisé pour le trafic commercial de préférence au Surge Narrows, car il est plus large. **Hole in the Wall ne doit être emprunté qu'à l'étale ou au moment le plus près possible de l'étale.**

61 Le **feu** *ouest de Hole in the Wall (528)*, sur la rive sud à l'extrémité ouest du chenal, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

62 Deux hauts-fonds gisent dans l'entrée ouest de Hole in the Wall. À mi-chemin dans le passage, un rocher asséchant gît à courte distance au large de la rive nord et un rocher recouvert de moins de 2 m d'eau gît à courte distance au large de la rive sud.

63 **Florence Cove** forme une indentation sur la rive sud de Hole in the Wall. Elle est bien située pour servir de **mouillage** pour les petits navires, mais les avis sont partagés sur le fait qu'elle possède les qualités d'un bon mouillage. **On signale que des câbles de transport de billes ont été jetés à l'extrémité sud de l'anse et que des ancres se sont emmêlées dans les algues.** D'autres rapports indiquent cependant que l'anse offre un bon mouillage tranquille.

64 Les différences des marées pour Florence Cove (8055), dont la station de référence est Campbell River, figurent dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

65 Dans Hole in the Wall, la vitesse des **courants de marée** à l'entrée ouest du chenal atteint 12 nœuds durant le flot et 9 ½ nœuds durant le jusant. Le flot coule porte au NE, et la durée de l'étale est en moyenne de quatre minutes. Le courant dans l'entrée est, entre **Bernard Point** et **Bassett Point**, est d'environ 2 nœuds. Les heures et les vitesses maximums du flot et du jusant présentées sous forme de tableaux pour la station de mesure des courants de Hole in the Wall (extrémité ouest) sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada.*

Des Upper Rapids à Discovery Passage

66 On pénètre dans **Owen Bay** *(50°19'N, 125°14'W)* à partir d'un chenal d'une largeur inférieure à 0,1 mille qui est situé entre un récif asséchant et le côté SE de **Walters Point** et de **Grant Island**. Un récif asséchant gît 0,1 mille au SW de Grant Island. **Les navigateurs doivent veiller à ne pas se laisser entraîner vers les récifs par les courants et les remous. La partie NE d'Owen Bay est exposée à de forts vents de terre provenant de Bute Inlet.**

67 La **localité d'Owen Bay**, sur la rive SE, n'offre aucun service. Le **quai public** offre 17 m d'amarrage.

68 Owen Bay procure un bon **mouillage** sur un fond de vase. On signale qu'il faut éviter les îles situées au SW du quai, car les **courants de marée** s'engouffrent entre elles avec une force remarquable.

69 Les prédictions des marées pour Owen Bay (8120) sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

70 La vitesse des **courants de marée** atteint 11 nœuds dans les Upper Rapids et Okisollo Channel. Les heures de changement de la marée dans les Lower Rapids sont presque les mêmes que celles dans les Upper Rapids et les vitesses maximales du courant sont d'environ 6 nœuds.

71 Les **Lower Rapids**, qui mènent au sud des **Okis Islands**, sont obstrués par un **haut-fond,** qui a deux têtes. Le rocher situé au SW s'assèche sur 0,4 m et le rocher situé au NE est recouvert de 0,2 m d'eau. Le chenal passe au sud d'un haut-fond et **ne doit être emprunté qu'à l'étale ou au moment le plus près possible de l'étale.** On peut éviter les Lower Rapids en passant au nord des Okis Islands, où le chenal est sans danger même si les courants sont encore forts.

72 La partie est de **Barnes Bay** *(50°19'N, 125°16'W)* offre un **mouillage** pour les navires. On signale que le fond de ce mouillage est rocheux. Les installations d'une **ferme marine** sont situées dans la partie est de la baie.

73 **Nutcracker Bay** se trouve à courte distance à l'ouest de **Haro Island**. **Woods Bay**, à l'ouest de Nutcracker Bay, présente un vaste récif asséchant près de son fond.

74 **Pulton Bay**, au sud de Barnes Bay, présente un récif découvrant près de sa rive SE, et une maison avec un hangar à bateaux et des quais flottants privés sur sa rive SW.

75 Des aires de flottage bordent la rive sud, à l'ouest de **Pulton Point**. On trouve d'autres aires de flottage dans la baie, 1,2 mille à l'ouest de Pulton Point.

76 **Bjerre Rock** est un rocher asséchant isolé qui gît près du milieu du chenal, au NNW de **Chonat Point** *(50°18'N, 125°19'W)*.

77 La **balise de jour** de Bjerre Rock porte une **marque de jour de jonction et de bifurcation** indiquant qu'il est préférable d'emprunter le chenal de droite.

78 Des installations de **fermes marines** se trouvent au large de la rive nord du chenal, 0,7 mille au NNE de Bjerre Rock.

79 **Chonat Bay**, qui est utilisée pour l'entreposage d'estacades flottantes, présente une falaise bien visible du côté sud de son entrée. Il est possible de **mouiller** au milieu de la baie, mais il convient de noter qu'un haut-fond à 5,8 m de profondeur se trouve au milieu de l'entrée.

80 **Venture Point** est une pointe imposante située du côté nord du chenal. **Brent Island**, au sud, est boisée. Les **Metcalf Islands** sont situées près de la rive sud, à proximité de l'entrée ouest d'Okisollo Channel.

81 Il serait possible de se ravitailler en **eau douce** à partir d'une chute située sur la côte de Sonora Island, au nord des Metcalf Islands.

82 **Min Rock** *(50°17'N, 125°23'W)* est un rocher détaché recouvert de 0,6 m d'eau. En été, il est généralement recouvert de varech.

Gorge Harbour et ses approches

Carte 3538

83 De vastes bancs asséchants parsemés de nombreux gros rochers s'étendent sur 0,9 mille au SW de **Sutil Point** *(50°01'N, 124°59'W)*.

84 La ***bouée à cloche lumineuse*** *« Q20 » de Sutil Point (482)*, mouillée près de l'extrémité SW des bancs, est une **bouée de tribord**.

85 **Smelt Bay**, 1,5 mille au nord de Sutil Point, est bordée de maisons. Le *parc provincial de Smelt Bay* se trouve dans la partie sud de la baie. Des sites de camping, des tables à pique-nique, de l'eau potable, des toilettes sèches et une rampe de mise à l'eau sont disponibles. Un **mouillage** temporaire pour les petites embarcations se trouve près du rivage.

86 **Marina Island** *(50°04'N, 125°03'W)* est bordée de plages de sable parsemées de rochers. **Marina Reef** est un épi asséchant parsemé de rochers qui s'avance sur 1 mille au sud de l'île. Il est marqué à son extrémité sud par la **bouée de tribord** « *Q16* ».

87 Les falaises situées du côté SW de Savary Island, qui sont orientées à moins de 125 ° et ouvertes au sud d'Hernando Island, donnent la direction du SW de Marina Reef. L'extrémité est des Subtle Islands *(50°07'N, 125°05'W)*, qui est orientée à plus de 000° et ouverte à l'ouest de Marina Island, donne la direction de l'ouest de Marina Reef.

88 Des **câbles sous-marins** (abandonnés) relient Marina Island à Quadra Island et Cortes Island.

89 La zone comprise entre Marina Island et Cortes Island est un plan d'amerrissage pour hydravions appelé Mansons Landing.

90 **Manson Bay** *(50°04'N, 124°59'W)* est exposée aux vents du SW, mais offre un **mouillage** temporaire pour les petites embarcations. Un abri est possible derrière les îlots situés à l'entrée ouest de la baie.

91 Le *parc provincial marin de Mansons Landing*, dont les plages bordent le Sutil Channel et le **Hague Lake**, dispose de tables à pique-nique et d'installations sanitaires.

92 La communauté de **Mansons Landing** est située sur un épi délimitant une lagune asséchante qui se trouve le long du côté est de Manson Bay. Les navires peuvent y accoster et les visiteurs accèdent à la communauté de Mansons Landing par la route. Un marché, un musée, un café, un bureau de poste, une banque et d'autres services sont offerts à Mansons Landing.

93 Le **quai public** de la *Harbour Authority of Cortes Island* (250-935-0180), à Mansons Landing, offre une longueur d'amarrage de 22 m et une profondeur minimale de mouillage de 5,2 m le long de sa tête en T. Des appontements offrant une longueur d'amarrage de 110 m sont fixés au côté nord du quai. Des postes d'amarrage, de l'électricité et des stations d'élimination des déchets sont disponibles. Le bout du quai est réservé aux hydravions. Une cabine téléphonique se trouve à proximité du quai.

94 **Deadman Island**, 0,7 mille à l'ouest de Manson Bay, est reliée à la rive par une barre de sable asséchante.

95 Les **Guide Islets** (*50°05'N, 125°01'W)*, dans les approches de The Gorge, sont deux îlots dénudés au sommet jaune qui sont visibles du sud et identifiables depuis l'île

QUAI PUBLIC DE MANSONS LANDING (2005)

Mitlenatch. Un moulin à vent placé sur un tour à **chevalets** s'élève sur la pointe 0,3 mille au NW des Guide Islets.

96 **The Gorge**, au nord des Guide Islets, constitue l'étroite entrée de Gorge Harbour. Le passage mesure environ 0,5 mille de long et moins de 61 m de large par endroits. La profondeur minimale du chenal est de 10,5 m. Du côté ouest du passage se trouvent des peintures rupestres réalisées par les Premières Nations sur des plaques de roche plates. Du côté est, d'énormes rochers ont formé des cavernes funéraires.

97 La vitesse des **courants de marée** atteint 4 nœuds à l'entrée de The Gorge.

98 Les différences des marées pour Gorge Harbour (8037), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

99 **Tide Islet** se trouve au milieu du chenal, à l'extrémité nord de The Gorge. Un rocher qui s'assèche sur 3,4 m gît à courte distance à l'est de Tide Islet. Le chenal à privilégier se trouve à l'ouest de Tide Islet.

100 **Gorge Harbour** offre un bon **mouillage** pour les navires de taille moyenne. Il s'agit également d'un mouillage populaire pour les petites embarcations, même si des rafales descendant des collines environnantes balaient le havre. Le meilleur mouillage se trouve au sud du quai public, dans 18 à 22 m d'eau. **Tan Island**, **Ring Island**, **Neck Islet**, les **Pill Islets**, les **Stove Islets**, les **Bee Islets** et de nombreux rochers submergés et asséchants gisent dans Gorge Harbour. Des **bouées d'amarrage** et des quais privés se trouvent dans le havre. Des installations de **fermes marines** se trouvent à l'ouest et au nord des Stove Islets et des Pill Islets, au nord-ouest de Ring Island, dans la baie située à l'extrémité est du havre, et à courte distance au nord des Bee Islets.

101 Le rejet des eaux usées dans les approches de Gorge Harbour et à l'intérieur du havre est interdit conformément au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

102 Un **câble sous-marin** (transport d'électricité) balisé par des panneaux longe la rive sud de Gorge Harbour.

103 Le *Gorge Harbour Marina Resort* (250-935-6433), dans la **localité de Gorge Harbour,** dans la partie NW du havre, offre des services complets.

104 Le **quai public** de la *Harbour Authority of Cortes Island* (250-935-0180), dans la partie NW de Gorge Harbour, présente des profondeurs variant entre 2,4 et 3 m le long du quai et 33 m d'espace d'amarrage. Les navires commerciaux ont la priorité; le service offert est limité à l'amarrage.

105 **Uganda Passage** *(50°06'N, 125°02'W)*, qui permet de contourner **Shark Spit**, à l'extrémité nord de Marina Island, présente un angle de plus de 90°. Il est parsemé de rochers et de hauts-fonds et sa profondeur minimale est de 11 m. Les **Heather Islets** gisent dans l'approche sud.

106 Le **feu** *d'Uganda Passage (483)*, sur un rocher dans le passage, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

107 Uganda Passage est marqué par la **bouée de tribord** « *Q14* » et les **bouées de bâbord** « *Q13* » et « *Q11* ». La direction vers l'amont indiquée par les bouées à travers le passage est celle vers le nord.

108 La vitesse des **courants de marée** qui circulent dans Uganda Passage pourrait atteindre 2 à 3 nœuds.

QUAI PUBLIC DE GORGE HARBOUR (2005)

109 Les eaux au large de Whaletown Bay sont un plan d'amerrissage pour hydravions.

110 Au milieu de l'approche de **Whaletown Bay** *(50°06'N, 125°03'W)* gît un rocher d'une hauteur de 1 m marqué par la **bouée de tribord** « *Q10* ». Le **feu** de *Whaletown Bay (483.2)*, placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure, indique la présence d'un rocher asséchant dans la baie. Le débarcadère du traversier de *BC Ferries*, qui dessert Quadra Island, se trouve sur la rive nord de la baie. **Whaletown**, sur la rive sud, dispose d'un bureau de poste et d'un magasin.

111 Le **feu** *d'entrée de Whaletown Bay (483.3)*, sur un rocher asséchant au large de l'extrémité ouest de l'entrée de la baie, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

112 Le **quai public** de la *Harbour Authority of Cortes Island* (250-935-0180), à Whaletown Bay, est long de 15 m du côté nord et présente une profondeur minimale de 3,4 m. Des appontements offrant 96 m d'espace d'amarrage s'étendent vers le NE à partir de l'angle SE du quai. L'appontement le plus éloigné est réservé aux hydravions. De l'électricité, une station d'élimination des déchets et une grue de trois tonnes sont disponibles au quai.

113 Les différences des marées pour Whaletown Bay (8038), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

De Plunger Passage à Lewis Channel

114 Les **Subtle Islands** *(50°07'N, 125°05'W)*, qui sont reliées par une chaussée, sont séparées de l'extrémité ouest de Cortes Island par le **Plunger Passage**. Le passage entre les Subtle Islands et **Centre Islet**, qui est dépourvu d'arbres, est restreint par un épi asséchant qui fait saillie depuis les Subtle Islands. Les deux passages conviennent aux petites embarcations.

115 Des **câbles sous-marins** (transport d'électricité et téléphone) traversent le Plunger Passage de Cortes Island jusqu'au sud de Subtle Island.

116 On signale que **Coulter Bay** offre un bon **mouillage** pour les petites embarcations et assure une bonne protection contre les vents d'ouest qui soufflent aux abords de **Coulter Island**.

117 **Carrington Bay** abrite **Jane Islet** et des rochers submergés et asséchants près de son centre. Au fond de la baie se trouve le **Carrington Lagoon**. On signale que le fond est rocheux et que la tenue est mauvaise.

118 Le rejet des eaux usées dans les eaux de Carrington Bay et du Carrington Lagoon est interdit conformément au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

119 **Quartz Bay** offrirait un **mouillage** limité pour les petites embarcations. Des installations de **fermes marines** se trouvent dans Quartz Bay et dans la baie située à 1,1 mille au NE.

120 **Von Donop Inlet** *(50°10'N, 124°57'W)* est un bon **mouillage** pour les petites embarcations, les postes de mouillage les plus fréquentés se trouvant au fond du bras et offrant une bonne tenue. Dans la partie la plus étroite du bras de mer, qui a une largeur d'environ 50 m, un rocher recouvert par moins de 2 m d'eau gît au milieu du chenal. Il est généralement recouvert de varech et n'est visible qu'à la basse mer. L'itinéraire privilégié mène à l'ouest de ce rocher. Un rocher qui s'assèche sur 2,8 m gît au fond du bras de mer.

121 Le *parc provincial marin d'Ha'thayim (Von Donop)* englobe Von Donop Inlet, **Robertson Lake** et **Wiley Lake**. Il s'agit d'un parc marin sauvage non aménagé.

Carte 3541

122 La côte, de Von Donop Inlet à **Bullock Bluff**, est bordée de rochers et de récifs sur une distance d'environ 0,1 mille au large. **Robertson Cove** (nom local) est située à la décharge du Robertson Lake. La tenue au fond de l'anse serait peu fiable.

123 Des installations de **fermes marines** se trouvent dans Robertson Cove et dans l'anse située 0,5 mille au NW.

De Viner Point à Drew Passage

Carte 3538

124 **Viner Point** *(50°08'N, 125°08'W)*, à l'extrémité sud de **Read Island**, est accore et dénudée de végétation. **Lake Bay** et **Twin Bay** sont profondes et offrent un **mouillage** limité.

125 Plusieurs îlots et rochers gisent dans **Burdwood Bay**. Dans la partie sud de la baie, un rocher asséchant se trouve à courte distance au nord d'un îlot.

126 Les petits navires peuvent **mouiller** à l'ouest des **Wild Flower Islands**, mais le mouillage est exposé aux vents et aux vagues du sud. Un mouillage non abrité peut être possible dans la partie nord de Burdwood Bay.

127 **Hill Island** *(50°10'N, 125°04'W)* abrite un gîte privé et des quais protégés par un **brise-lames** flottant dans **Totem Bay**, sur la rive nord de l'île. De grosses **bouées** cylindriques qui en marquent l'entrée sont mouillées aux extrémités du brise-lames.

Cartes 3538, 3541

128 L'entrée d'**Evans Bay** *(50°12'N, 125°05'W)* se trouve au SW de **Frederic Point**, une pointe bien visible. La baie n'est pas propice au mouillage de gros navires. Les petites embarcations peuvent trouver un **mouillage** exposé aux vents du sud dans **Bird Cove** et dans le bras NE de la baie. Une **épave** recouverte de 11,5 m d'eau gît dans la baie à courte distance au nord de Bird Cove. Il semblerait que le bras NE, reconnaissable au versant de colline déboisé, soit le secteur qui offre le meilleur abri en tout temps.

129 La **localité de Read Island** à un **quai public** offrant 60 m d'amarrage. Le quai serait bien protégé de tous les vents, même si de forts vents du SE rendent parfois la mer inconfortable. Un rocher asséchant à l'est du quai est marqué par la **bouée de bâbord** « *Q3* ».

130 **Whale Passage** sépare les **Penn Islands** de Read Island. Un haut-fond à 3,7 m de profondeur gît à mi-chemin entre les deux Penn Islands les plus à l'ouest. Les installations d'une **ferme marine** se trouvent au sud de l'île Penn la plus au nord.

131 La côte est de Read Island, au nord des Penn Islands, est rocheuse et escarpée et bordée par endroits de hauts-fonds et de rochers.

132 **Drew Passage**, qui mène à l'ouest des **Rendezvous Islands**, est exempt de tout danger. Le passage entre l'île du milieu et l'île sud des Rendezvous Islands est encombré, mais les embarcations peuvent l'emprunter sur une largeur de 8 m. Une bonne connaissance des lieux est toutefois recommandée. Le *Rendezvous Lodge* (1-888-225-4050), sur l'île nord des Rendezvous Islands, offre un poste d'amarrage, de l'hébergement et un restaurant. Un chantier d'exploitation forestière et une décharge de billes se trouvent dans la baie de Maurelle Island située 1 mille au NW du nord de l'île (1995).

Calm Channel

Carte 3541

133 **Calm Channel** *(50°18'N, 125°04'W)*, dans lequel on entre au SW de Raza Island, conduit à environ 8 milles au NW de Sutil Channel et de Lewis Channel, effectuant la jonction entre Bute Inlet et Cordero Channel à la hauteur de Stuart Island.

134 Les **courants de marée** sont faibles dans Calm Channel, mais sont forts dans la partie adjacente de Cordero Channel qui mène à l'ouest de Stuart Island.

135 **Church House** *(50°20.2'N, 125°04.6'W)* est un village inoccupé des Premières Nations. L'église imposante qu'on y aperçoit s'est effondrée en partie et le quai public est en mauvais état.

Cordero Channel

Carte 3543

136 **Cordero Channel**, à l'extrémité est duquel on accède au SW ou au nord de **Stuart Island** *(50°23'N, 125°07'W)*, mène à environ 20 milles au NW et à l'ouest pour rejoindre Chancellor Channel au nord de West Thurlow Island. La route entre le Strait of Georgia et le Johnstone Strait, qui passe par Calm Channel et Cordero Channel, est mieux protégée et moins fréquentée que celle qui passe par Discovery Passage.

137 Les différences des marées pour Big Bay (8060), dont la station de référence est Campbell River, et pour Mermaid Bay (8135), Shoal Bay (8145) et **Cordero Island**s (8150), Blind Channel dans Mayne Passage (8155) et Sidney Bay dans Loughborough Inlet (8162), dont la station de référence est Owen Bay, sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

138 Certaines parties de Cordero Channel se caractérisent par de forts **courants de marée** avec des raz de courant, des remous et des tourbillons. Lors des grandes marées, ces courants atteignent des vitesses maximales de 10 nœuds dans les Yuculta Rapids, de 12 ½ nœuds dans le Barber Passage et le Gillard Passage, de 14 nœuds dans les Arran Rapids, de 11 nœuds dans les Dent Rapids et de 7 nœuds dans les Greene Point Rapids.

139 Les prédictions relatives aux heures de renversement des courants de flot et de jusant et aux vitesses maximales dans Gillard Passage (5500) et Arran Rapids (5600), ainsi qu'aux différences de temps et aux vitesses maximales pour les stations secondaires de courants de Yuculta Rapids (5505) et Dent Rapids (5530), dont la station de référence est Gillard Passage, et pour Greene Point Rapids (5045), dont la station de référence est Seymour Narrows, sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

140 La durée de l'étale à tous les endroits est très brève et n'excède habituellement pas 5 minutes. Les conditions météorologiques locales et le degré de drainage des terres peuvent avoir une influence sur le débit du courant, qui peut parfois être intense, sans période d'étale.

141 En raison de la force des **courants de marée** et de la turbulence qui se développe dans diverses zones, la **navigation dans les Yuculta Rapids, Arran Rapids, Dent Rapids et Greene Point Rapids, ainsi que dans Gillard Passage et Barber Passage, ne doit être tentée qu'à l'étale ou au moment le plus près possible de l'étale**, moment où ces passages peuvent être empruntés sans problème.

142 On recommande aux petites embarcations à faible puissance qui naviguent en direction ouest de s'approcher des Yuculta Rapids environ une heure avant le renversement au jusant afin de profiter d'un remous arrière le long de la côte de Stuart Island jusqu'au large de **Kellsey Point** *(50°22'N,*

125°09'W), puis de traverser jusqu'à la rive de Sonora Island où coule un courant portant au nord dominant. Ils devraient ainsi avoir le temps de traverser Gillard Rapids et Dent Rapids avant que le jusant n'atteigne sa pleine puissance. Si les navigateurs sont en retard pour l'étale et ne sont pas certains de pouvoir traverser Dent Rapids à temps, on leur conseille d'attendre la prochaine étale dans Big Bay.

De Yulculta Rapids à Dent Rapids

143 **Yuculta Rapids** est accessible à l'ouest d'**Harbott Point** *(50°22'N, 125°08'W)*. **The Yucultas** est un nom local utilisé pour désigner les Yuculta Rapids proprement dits, Gillard Passage, Barber Passage et Dent Rapids.

144 Le **feu** *d'Harbott Point (529)*, sur l'extrémité SW de Stuart Island, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

145 Des hauts-fonds recouverts de 3,7 m et 4,9 m d'eau gisent respectivement sur les côtés ouest et est des rapides, à courte distance au sud de **Sea Lion Rock** et de **Whirlpool Point**.

146 Des quais privés, ainsi qu'une marina et une station de pêche fermées, sont situés sur Sonora Island, au sud et à l'est de Sea Lion Rock.

147 Un haut-fond détaché à 4 m de profondeur et couvert de varech gît dans la partie centrale de **Big Bay** *(50°24'N, 125°08'W)*. Un service de bateau-taxi est disponible à partir de Campbell River et des vols quotidiens sont offerts à partir de Seattle, Vancouver et Campbell River. Les navires doivent réduire leur vitesse pour éviter de produire un sillage excessif avant d'entrer dans la baie. Big Bay est un plan d'amerrissage pour hydravions.

148 Le *Stuart Island Community Dock*, dans Big Bay, est protégé par un **brise-lames**. Il dispose de quais offrant 200 m d'amarrage et d'un quai pour hydravions. De l'eau potable, des douches, une buanderie, un bureau de poste, un petit magasin général, de la glace, des permis de pêche et des engins de pêche y sont disponibles. Il n'y a toutefois pas de fourniture d'électricité ni de carburant. Il convient de noter le haut-fond cartographié qui se trouve près des approches du quai. Renseignements : canal VHF 66A ou par téléphone au 250-202-3625.

149 Les différences des marées pour Big Bay (8060), dont la station de référence est Campbell River, sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

150 Un courant portant au sud se fait sentir à proximité du quai communautaire, tant au jusant qu'au flot.

151 **Innes Passage**, qui mène au sud de la plus grande des **Gillard Islands**, est étroit, peu profond et ne convient qu'aux petites embarcations. Une bonne connaissance des lieux est recommandée.

152 **Gillard Passage** *(50°24'N, 125°10'W)*, entre la plus grande des Gillard Islands et **Jimmy Judd Island**, est emprunté par les navires qui font route vers l'est ou l'ouest. Des hauts-fonds, notamment le **Jimmy Judd Reef**, bordent la rive sud de Jimmy Judd Island.

153 Le **feu** *des Gillard Islands (530)*, à l'extrémité NE de la grande île, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

QUAI COMMUNAUTAIRE DE STUART ISLAND (R) DANS BIG BAY (2005)

154 De dangereux **tourbillons** se forment à l'est de Gillard Islands, entre deux heures après le renversement au flot et une heure avant le renversement au jusant.

155 **Barber Passage** conduit entre Jimmy Judd Island et Stuart Island. Un rocher asséchant et des hauts-fonds bordent le côté est du passage, près de **Hesler Point**.

156 Les**Arran Point** et **Turnback Point** se trouvent au sud des **Arran Rapids** *(50°25'N, 125°08'W)*, qui relient Cordero Channel à Bute Inlet.

157 **Vancouver Bay**, 0,6 mille à l'WNW d'Arran Point, est une réserve des Premières Nations dans laquelle on trouve des quais privés.

158 **Dent Island** *(50°24'N, 125°11'W)* est reliée à la rive nord par des bordures rocheuses asséchantes. Le *Dent Island Lodge, Resort and Marina* (250-203-2553) se trouve sur l'îlot situé au NNE de Dent Island. La **marina** dispose de nombreuses commodités, mais n'offre pas de carburant.

158.1 Une hydrolienne flottante est en place près du rivage, du côté NW de Dent Island. Un **câble sous-marin**, qui part de l'hydrolienne, longe le long de la côte nord de Dent Island.

159 **Engels Rock**, qui est recouvert de 3,7 m d'eau, gît à proximité de la rive SE de Dent Island. **Mermaid Bay**, du côté sud de l'île, est un lieu de mouillage pour les remorqueurs tirant des estacades flottantes qui attendent l'étale pour emprunter les rapides.

160 Les différences des marées pour Mermaid Bay (8135), dont la station de référence est Owen Bay, sont indiquées dans le *volume 6 des Tables des marées et des courants du Canada*.

161 La navigation dans **Tugboat Passage**, entre Dent Island et **Little Dent Island**, n'est pas recommandée en raison des îlots, des hauts-fonds et des courants confus, mais ce passage est fréquemment utilisé par les remorqueurs. Une bonne connaissance des lieux est recommandée.

162 Le **feu** des *Dent Islands (531)*, à l'extrémité ouest de Little Dent Island, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

163 Les **Dent Rapids**, entre Little Dent Island et Sonora Island, sont rapides et turbulents et caractérisés par des raz de courant et des remous dangereux. Dans **Devils Hole**, des remous et des tourbillons dangereux se forment entre deux heures après le renversement au flot et une heure avant le renversement au jusant. On recommande de privilégier la rive de Sonora Island pour traverser les Dent Rapids.

164 **Avertissement. — Un haut-fond recouvert de 6,4 m d'eau et situé à 0,5 mille au NW du feu des Dent Islands crée des turbulences dangereuses et un raz de courant puissant à marée descendante.**

165 À la fin du jusant, on voit souvent des remorqueurs tirant des estacades flottantes se déplacer entre **Horn Point** *(50°26'N, 125°14'W)* et **Burnt Bluff** et, de là, emprunter Tugboat Passage jusqu'à Mermaid Bay, ou partir de Mermaid Bay en empruntant Gillard Passage. On peut aussi rencontrer des remorqueurs tirant des estacades flottantes dans Dent Rapids lors du renversement au flot. La baie située au nord d'Horn Point sert de mouillage aux remorqueurs qui tirent des estacades.

166 **Secord Rock**, un rocher asséchant au NNW d'Horn Point, et **Denham Rock**, à l'ESE de **Denham Islet** *(50°26'N, 125°15'W)* et parfois recouvert de varech, constituent des dangers isolés. Un haut-fond recouvert de 3,7 m d'eau gît 0,1 mille au large et 0,5 mille au nord d'Horn Point.

Bute Inlet

Cartes 3541, 3542

167 On entre dans **Bute Inle,** bras de mer bordé de part et d'autre par des montagnes qui s'élèvent abruptement vers de hauts sommets, à l'WNW de **Johnstone Bluff** *(50°21'N, 125°06'W)*. Plusieurs grandes rivières se déversent dans le bras de mer et l'eau y est souvent laiteuse.

168 **Avertissement. — Les vallées fluviales contribuent à canaliser et à accélérer les vents de terre arctiques soufflant de la région de Chilcotin à l'intérieur des terres. La vitesse des vents peut atteindre 60 à 70 nœuds à l'entrée de Bute Inlet. On signale qu'il est possible de trouver un abri à courte distance au sud de Fawn Bluff et sous Johnstone Bluff, juste au sud de Stuart Island.**

169 **Henrietta Point**, qui constitue l'extrémité est de Stuart Island, se trouve du côté ouest de Bute Inlet, à 2 milles de l'entrée du bras de mer.

170 En raison du drainage des terres, une masse d'eau douce bien définie s'écoule presque constamment du bras de mer à une vitesse de 1 à 2 nœuds; elle est plus importante pendant le ruissellement printanier et plus faible lors des étés secs. Cette masse, qui est alimentée par le ruissellement en cours de route, augmente en volume et en débit à mesure qu'elle s'écoule du fond vers l'entrée du bras de mer.

171 Les différences des marées pour Orford Bay (8065) et Waddington Harbour (8069) au fond du bras de mer, dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Carte 3542

172 **Lawrence Point** *(50°27'N, 125°06'W)*, **Amor Point**, **Alpha Bluff**, **Boyd Point**, **Mellersh Point**, **Bear Bay** et**Littleton Point** sont situées du côté ouest de Bute Inlet. **Fawn**

Bluff, **Clipper Point**, **Orford Bay**, **Hovel Bay**, **Purcell Point** et **Ward Point** se trouvent du côté est.

173 La **Southgate River** qui coule dans la **Pigeon Valley** se jette dans la partie SE du **Waddington Harbour** *(50°54'N, 124°50'W)* et la **Homathko River** se jette dans le NW du havre. **Hamilton Point** et **Potato Point** sont situées du côté ouest du havre. Des aires de flottage se trouvent au nord d'Hamilton Point. L'eau est vert pâle en raison de la teneur en minéraux des eaux de ruissellement provenant du **Homathko Icefield**, situé à 5 milles au NE. Un quai d'une longueur de 4,3 m qui est protégé par un **brise-lames** est installé en bordure d'un chantier d'exploitation forestière situé du côté nord de la Southgate River.

173.1 **Avertissement.** — Un **rocher** asséchant recouvert de 0,2 m d'eau gît dans Waddington Harbour, à environ 0,8 mille à l'ESE de Potato Point. Plusieurs autres **hauts-fonds** gisent à proximité.

174 Il est possible de **mouiller** près de la bordure des platins, mais le mouillage n'est pas sécuritaire lorsque soufflent de forts vents du SW. Étant donné que la profondeur diminue rapidement et que les platins sont susceptibles de se transformer, il convient de faire très attention aux profondeurs.

175 Des aires de flottage et des chantiers d'exploitation forestière se trouvent près de l'embouchure du **Algard Creek**, dans Orford Bay, au SE de Boyd Point et à l'est de Littleton Point. Un **brise-lames** se trouve au SW de Mellersh Point. Une aire de flottage avec des **bouées d'amarrage** se trouve au large de la rive ouest, 1,5 mille au nord de Littleton Point.

176 Une piste d'atterrissage pour aéronefs appartenant à une société forestière se trouve à Homathko River.

Raza Passage

Carte 3541

177 **Raza Passage** *(50°19'N, 125°01'W)*, dont l'entrée est située au nord de **Raza Point**, relie Calm Channel à Ramsay Arm et Pryce Channel.

178 **Frances Bay** *(50°21'N, 125°02'W)*, connue localement sous le nom de **Fanny Bay**, offre en son fond un **mouillage** aux petites embarcations et une protection contre tous les vents, sauf les vents du SE. On signale que le fond est encombré par un câble forestier.

Ramsay Arm

179 **Ramsay Arm**, dont l'entrée est située à l'ouest de **George Head** *(50°21'N, 124°58'W)*, est profond, mais il n'offre pas un bon mouillage. **Quatam Bay** abrite un chantier d'exploitation forestière situé du côté nord de **Quatam River**. Une décharge de billes se trouve au fond de Ramsay Arm.

Deer Passage

180 **Deer Passage** permet de passer entre **Raza Island**, qui s'élève abruptement jusqu'à son sommet, et **West Redonda Island**.

181 **Deceit Rock** gît près du centre de **Redonda Bay** *(50°16'N, 124°58'W)* et un haut-fond fait saillie depuis la rive sud de la baie. La baie est trop exposée pour permettre un mouillage confortable, car des vagues se forment par presque n'importe quel vent. L'ancien quai public et le quai de la conserverie ont été démolis et seuls quelques **pieux** demeurent en place. Les installations d'une **ferme marine** sont situées dans la partie est de la baie. Des aires de flottage se trouvent dans la baie, au SSE de Deceit Rock.

182 Les différences des marées pour Redonda Bay (8025), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

Pryce Channel

Carte 3541

183 **Pryce Channel** s'étend sur sur 7 milles le long de la rive nord des Redonda Islands, reliant Homfray Channel à Deer Passage et à Raza Passage qui mènent à Calm Channel.

184 Le **feu** de *Pryce Channel (527.2)*, du côté nord du chenal en face de **Gloucester Point** *(50°17'N, 124°49'W)*, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

185 **Elizabeth Island** est située à 1 mille à l'ouest du feu. Un rocher qui s'assèche sur 1,5 m gît du côté sud de l'île.

186 Les petites embarcations peuvent **mouiller** dans la baie, à l'est de Gloucester Point.

187 **Connis Point** est le point d'entrée NE de Deer Passage et **Tibbs Point**, sur Raza Island, en est le point d'entrée NW.

Toba Inlet

188 **Toba Inlet**, auquel on accède à l'ouest de **Brettell Point** *(50°19'N, 124°44'W)* entre **Channel Island** et **Double Island**, s'étend sur 20 milles vers le NE jusqu'à l'estuaire de sable et de vase de la **Toba River**, qui en constitue son fond. La *Toba Wildernest Marina* (250-830-2269) se trouve au NW de Double Island. On y trouve des

postes d'amarrage pour les visiteurs, de l'eau potable, des toilettes et des douches.

189 Les différences des marées pour Channel Island (8015), dont la station de référence est Point Atkinson, sont indiquées dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

190 Une imposante chute d'eau se trouve du côté ouest du bras de mer, 2,8 milles au NNE de Brettell Point.

191 Une décharge de billes et une aire de flottage se trouvent dans **Higgins Bay** (nom local), à 3,5 milles au NE de Brettell Point.

192 Un quai privé, un chantier d'exploitation forestière et des aires de flottage devraient se trouver du côté NW de **Brem Bay** *(50°26'N, 124°40'W)*. Un vieux **brise-lames** en pierre fournirait un abri médiocre aux embarcations.

193 **Snout Point**, sur la rive sud, est proéminente. Une chute d'eau imposante se trouve à environ 3,5 milles à l'est de la pointe. Une décharge de billes et des aires de flottage se trouvent sur la rive est, 0,8 mille au sud de **Chusan Creek**. Une décharge de billes, des aires de flottage et de grands réservoirs de pétrole se trouvent du côté ouest, au fond de Toba Inlet.

194 Il est possible de **mouiller** dans 35 m d'eau au fond du bras de mer. **La prudence est de mise, car les profondeurs diminuent rapidement et le fond n'est pas visible à travers l'eau laiteuse.**

195 **Avertissement. — Des levés hydrographiques récents (2010) ont révélé que les profondeurs observées au fond de Toba Inlet sont sujettes à changement. En raison des sédiments déposés par la Toba River, l'estuaire s'étend vers le large et les profondeurs sont actuellement beaucoup plus faibles que celles indiquées sur les cartes.**

Homfray Channel

Cartes 3538, 3541

196 **Homfray Channel**, dans lequel on entre au sud d'Horace Head *(50°10'N, 124°44'W)* sépare **East Redonda Island** du continent. Le chenal est très profond et ne présente aucun danger.

197 Dans Homfray Channel, la vitesse des **courants de marée** dépasse rarement 1 ½ nœud. Le flot coule porte au sud sur la plus grande partie du chenal, mais il porte au nord dans la partie sud. La vitesse du courant et la limite entre les courants de flot portant au nord et portant au sud sont grandement influencées par les vents.

198 La partie est d'East Redonda Island est une **réserve écologique**. Le **mont Addenbrok**e est en forme de dôme.

199 **Price Point** *(50°09'N, 124°39'W)* et **Lloyd Point** sont situées du côté est du chenal.

Carte 3541

200 **Forbes Bay** *(50°15'N, 124°36'W)*, au nord de **Bohn Point**, est trop profonde pour permettre le mouillage, sauf pour les petites embarcations qui peuvent s'ancrer près du rivage, et offre peu de protection. **Booker Point** est située à l'ouest de Bohn Point.

201 **Foster Point** et **Homfray Creek** sont situées au nord de Forbes Bay.

202 Il y a un quai privé dans **Attwood Bay** *(50°19'N, 124°40'W)* et d'une décharge de billes se trouve dans le coin NE de la baie. La baie offre un **mouillage** bien abrité aux petites embarcations.

203 **Hepburn Point** est située à l'extrémité nord d'East Redonda Island.

Waddington Channel

Cartes 3538, 3541

204 **Waddington Channel**, dans lequel on entre au sud entre **Marylebone Point** *(50°10'N, 124°45'W)* et **Horace Head**, sépare East Redonda Island et West Redonda Island et relie Desolation Sound à Pryce Channel.

205 Dans Waddington Channel, les **courants de marée** portent au nord et leur vitesse dépasse rarement 1 nœud.

Carte 3554

206 **Roscoe Bay**, dans laquelle on entre au nord de Marylebone Point, est un mouillage populaire pour les petites embarcations. L'accès au fond de la baie est restreint par une barre asséchante qui se trouve 0,4 mille à l'intérieur de la baie. L'entrée dans la baie intérieure, qui offre un **mouillage** abrité, doit se faire à la marée montante à la pleine mer ou quand la mer est presque pleine. Le *parc provincial marin de Roscoe Bay* dispose d'un terrain de camping et d'installations sanitaires.

207 Le rejet des eaux usées dans les eaux de Roscoe Bay est interdit conformément au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Cartes 3538, 3541

208 **Elworthy Island**, 1 mile au NW de **Church Point**, abrite des installations de **fermes marines** au large de sa côte SW. Un **mouillage** pour les petites embarcations est possible derrière l'île, à l'écart des fermes marines.

ROSCOE BAY (2007)

Carte 3541

209 Des installations de **fermes marine**s et des aires de flottage se trouvent au NNW d'**Allies Island** *(50°13'N, 124°49'W)*.

210 Le **feu** de *Waddington Channel (527.7)*, du côté ouest du chenal le long de **Shirley Point** *(50°14'N, 124°49'W)*, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

211 **Doctor Bay**, à l'ouest de **Bishop Point** *(50°15'N, 124°49'W)*, abrite des installations de **fermes marines**.

Carte 3554

212 **Walsh Cove** offre un **mouillage** abrité pour les petites embarcations. **False Passage** passe au nord des **Gorges Islands**. Le *parc provincial marin de Walsh Cove* n'est pas aménagé. On recommande d'approcher Walsh Cove par le sud, à l'ouest de **Bluff Point**.

Carte 3541

213 Le chenal à courte distance au sud de **Dean Point** est bordé de hauts-fonds des deux côtés. **Dean Rock**, 0,2 mille au sud de la pointe, gît à mi-chenal et est recouvert de 1,6 m d'eau.

214 Le **feu** de *Dean Point (527.9)*, à l'extrémité NE de West Redonda Island, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

Pendrell Sound

215 On entre dans **Pendrell Sound** entre **Durham Point** *(50°12'N, 124°45'W)* et **Walter Point**. Les eaux de Pendrell Sound sont plus chaudes que la plupart de celles de cette région, et permettent la production et la collecte de naissains d'huîtres, généralement au mois de juillet.

216 La rive est de Pendrell Sound est une **réserve écologique**.

217 Conformément au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, une limite de vitesse de 6 km/h (4 nœuds) doit être respectée dans Pendrell Sound.

218 Un panneau flottant installé à 0,3 mille au NW de Durham Point porte la mention « *Provincial Shellfish Reserve. Vessels with TBT (Tributyltin) anti-fouling paint on hull please do not enter beyond this point* » (*Réserve provinciale de mollusques et de crustacés. Les navires dont la coque est*

recouverte d'une peinture antiparasite au TBT [tributylétain] sont priés de ne pas franchir cette limite.).

219 La présence d'un **câble sous-marin** a été signalée au large de la rive NW de la grande île, près du fond de la baie. Le câble est considéré comme un danger pour les navires qui mouillent dans la zone.

Desolation Sound

Carte 3538

220 **Desolation Sound** *(50°06'N, 124°49'W)* s'étend au sud de West Redonda Island. On y entre par le sud entre **Sarah Point** et **Mary Point**, qui est haute et escarpée. Le détroit rejoint Lewis Channel à Junction Point, sur Cortes Island, et Homfray Channel au sud d'Horace Head, sur East Redonda Island.

221 Dans cette région, le courant de flot provenant du Queen Charlotte Sound par le Johnstone Strait rencontre le courant de flot provenant du détroit du Juan de Fuca Strait par le Strait of Georgia. Les **courants de marée** sont faibles et irréguliers, fortement affectés par les vents, et leur vitesse dépasse rarement 2 nœuds. Le flot porte au nord en le long du côté ouest de Kinghorn Island, à l'est le long du côté nord de l'île, puis au NE dans Desolation Sound. La limite entre les courants de flot du nord et du sud peut se situer le long de Squirrel Cove par temps calme, ou aussi loin que l'entrée nord de Lewis Channel lorsque soufflent de forts vents du SE.

222 Le *parc provincial marin de Desolation Sound*, sur la rive sud du détroit, englobe Gifford Peninsula, Prideaux Haven, Tenedos Bay et Grace Harbour. Il n'y a pas de quais ou de **bouées d'amarrage**.

223 Le rejet des eaux usées dans les eaux du parc provincial marin de Desolation Sound est interdit conformément au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

224 Des **câbles sous-marins** traversent l'entrée de Desolation Sound, du sud de Sarah Point jusqu'à l'angle SE de Cortes Island. Un **câble sous-marin** est posé du sud de Sarah Point jusqu'à Tiber Bay.

225 Les **Station Island**s, les **Kinghorn Rocks** et plusieurs hauts-fonds et rochers asséchants gisent au large de la partie nord de **Kinghorn Island** *(50°05'N, 124°51'W)*. Le rocher asséchant isolé qui gît entre Kinghorn Island et les Stations Islands est situé au milieu du chenal et a déjà causé des échouements. Les **Martin Islands** gisent à courte distance de l'extrémité sud de West Redonda Island. Des installations de **fermes marines** sont situées au large de la côte de West Redonda Island, au nord des Martin Islands.

TENEDOS BAY (2007)

226 Les petites embarcations peuvent **mouiller** dans la baie située sur la côte SE de **Mink Island** *(50°07'N, 124°46'W)* au fond de laquelle se trouve un quai. Les **Curme Islands** et plusieurs rochers asséchants gisent à courte distance de l'extrémité NE de Mink Island. **Portage Cove**, qui se trouve sur le continent au SE de Mink Island, est bordée du côté est par des rochers asséchants.

Carte 3554

227 Plusieurs rochers asséchants gisent à l'intérieur de **Tenedos Bay**, sur le continent à l'est de Mink Island, mais la baie offre un bon **mouillage** pour les petites embarcations à son extrémité nord à une profondeur de 12 m. D'autres bons mouillages sont possibles dans plusieurs anses de la baie. À l'approche de Tenedos Bay par le NW, il ne faut pas passer entre **Ray Rock** et **Bold Head**, et pour entrer dans la baie, il faut passer bien au large de Bold Head afin d'éviter un rocher submergé.

228 **Otter Island** *(50°08'N, 124°44'W)* n'offre qu'un très petit **mouillage** protégé et adapté aux petites embarcations dans le passage situé sur son côté est. À l'approche de ce mouillage par le nord, il faut éviter **Sky Pilot Rock**, qui s'assèche sur 2,1 m.

Carte 3538

229 **Morgan Island** et **Melville Island** se trouvent au large de la côte sud, à l'entrée du Homfray Channel. **Pringle Rock**, qui s'assèche sur 4,9 m, gît à l'ouest de Morgan Island.

Prideaux Haven

Carte 3554

230 **Prideaux Haven** *(50°09'N, 124°41'W)* compte de nombreux mouillages bien abrités et très fréquentés par les petites embarcations.

231 Le rejet des eaux usées dans les eaux de Prideaux Haven est interdit conformément au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

232 Dans l'approche nord de Prideaux Haven, les **courants de marée** sont faibles, influencés par les vents, et leur vitesse dépasse rarement 1,5 nœud.

233 Les différences des marées pour Prideaux Haven (8008), dont la station de référence est Point Atkinson, sont

PRIDEAUX HAVEN (2007)

indiqués dans le *volume 5 des Tables des marées et des courants du Canada*.

234 Les **Mary Islands**, à l'extrémité est desquelles se trouve **Grass Islet**, gisent dans l'approche ouest de Prideaux Haven.

235 **Eveleigh Anchorage**, au SW d'**Eveleigh Island**, offre un mouillage pour les petites embarcations sur un fond de sable à une profondeur de 13 brasses (23,8 m). Une **épave** gît près du centre du mouillage, à une profondeur connue de 14 brasses (25,5 m). Le passage entre Eveleigh Anchorage et Prideaux Haven est obstrué par un banc asséchant qu'il ne faut pas tenter de traverser.

236 On entre dans Prideaux Haven à l'est de **Lucy Point** et à l'ouest de **Scobell Island** et des **William Island**. Le chenal a une profondeur minimale de 17 pieds (5,2 m) et rétrécit à environ 100 pieds (30 m) entre une bordure rocheuse recouverte par 2 pieds d'eau (0,6 m) qui fait saillie depuis Eveleigh Island et une bordure rocheuse recouverte de 5 pieds d'eau (1,5 m) qui fait saillie depuis les **Oriel Rocks**.

237 En entrant dans **Melanie Cove**, il faut faire attention à la bordure rocheuse asséchante qui fait saillie depuis la rive sud au SW de **Melanie Point**. Pour mouiller dans Melanie Cove, il faut utiliser des amarres de l'arrière à attacher à des pitons à œil le long de la rive. Il est interdit d'attacher des amarres aux arbres.

238 Les **Paige Islets** gisent au large de l'extrémité est de Scobell Island, dans l'approche ouest de Laura Cove.

239 **Laura Cove**, qui est accessible entre **Copplestone Island** et **Copplestone Point**, offre un **mouillage** abrité. Le chenal d'accès, qui mène à l'est d'un rocher qui s'assèche sur 1 pied (0,3 m), a une profondeur minimale de 13 pieds (4 m) à mi-chenal et une largeur d'environ 135 pieds (41 m). Le terrain situé au fond de l'anse est une **réserve écologique** appartenant à l'*Université de la Colombie-Britannique*. Il faut éviter de mouiller dans la lagune et le chenal peu profonds situés entre Laura Cove et Melanie Cove afin de protéger les herbiers de zostère qui s'y trouvent.

240 **Roffey Island** gît dans l'approche NE de l'anse.

Lewis Channel

Cartes 3538, 3541, 3554

241 **Lewis Channel** s'étend sur environ 7 milles vers le NNW à partir de **Junction Point** *(50°08'N, 124°54'W)*, rejoignant Sutil Channel le long de Bullock Bluff.

242 Dans sa partie sud, **Tiber Bay** *(50°04'N, 124°53'W)* dispose d'une rampe et d'un quai appartenant à une entreprise d'exploitation forestière.

243 **Seaford**, 1,2 mille au NNW, est le site d'un ancien village.

244 Le **feu** de *Junction Point (480)* est placé sur une tour blanche avec une bande verte dans sa partie supérieure.

Carte 3554

245 **Squirrel Cove** *(50°08'N, 124°55'W)* est un **mouillage** populaire pour les petites embarcations. **Boulder Point**, du côté nord de l'entrée, est peu élevée. Un récif asséchant fait saillie de la pointe vers le sud et un gros rocher émergé bien visible gît sur sa rive sud.

246 Une **balise de jour** avec **deux marques de jour de tribord** est placée sur le récif asséchant mentionné ci-dessus.

247 Le rejet des eaux usées dans les eaux de Squirrel Cove est interdit conformément au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

248 La **localité de Squirrel Cove**, sur la rive sud, compte un restaurant et une buanderie. Du carburant est disponible en petites quantités au *Squirrel Cove General Store* (250-935-6327), mais doit être transporté manuellement jusqu'au quai. Un village des Premières Nations se trouve au NW du quai public. Le **clocher** de l'église est un point de repère remarquable.

249 Le **quai public** de la *Harbour Authority of Cortes Island* (250-935-0180), sur la rive sud de Squirrel Cove, tout près de l'entrée de l'anse, a une profondeur de 16 pieds (4,9 m) à son extrémité. Une grue de trois tonnes, des installations d'élimination des déchets et de l'électricité sont disponibles sur le quai. Des appontements fixés au quai offrent un espace d'amarrage d'environ 400 pieds (122 m).

250 Des installations de **fermes marines** se trouvent à plusieurs endroits dans Squirrel Cove.

251 Les petites embarcations peuvent **mouiller** au large du quai ou dans la partie intérieure de l'anse dans laquelle on entre au SW de **Protection Island** en empruntant un chenal avec une profondeur minimale de 13 pieds (3,9 m) à mi-chenal. Une **épave** (position approximative) se trouve à courte distance au nord de Protection Island et un rocher asséchant gît à courte distance au large dans la partie NW de l'anse. Les ancres risquent d'être endommagées par les nombreuses billes de bois submergées et les câbles d'estacades flottantes qui se trouvent au fond de l'anse. La tenue, dans un fond de vase, est bonne.

252 **Refuge Cove** *(50°07'N, 124°51'W)*, dans la partie SW de West Redonda Island, est un centre de ravitaillement populaire pour les petites embarcations. Des installations de **fermes marines** s'étendent du côté nord de l'île gisant dans la partie centrale de l'anse. Une barge utilisée pour la collecte

SQUIRREL COVE (2005)

des déchets mouille près de l'embouchure de Refuge Cove à partir de la mi-juin.

253 Le **feu** de *Refuge Cove (479.8)*, sur Hope Point, à l'entrée sud de l'anse, est placé sur une tour cylindrique blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

254 La **localité de Refuge Cove** abrite le *Refuge Cove Store* (250-935-6659), une buanderie et un bureau de poste. Le magasin exploite un quai de ravitaillement en carburant toute l'année. Consulter www.refugecove.com pour plus de détails. Les **quais** offrent 2 000 pi (610 m) d'espace d'amarrage et les profondeurs le long des quais varient de 8 pi à 16 pi (2,4 m à 4,9 m). Des quais privés d'une longueur d'environ 150 pieds (46 m) se trouvent du côté est de Refuge Cove. Refuge Cove est un plan d'amerrissage pour hydravions.

255 Les installations d'une **ferme marine** se trouvent sur West Redonda Island, à 1,2 mille et à 2,1 milles au NW de Refuge Cove.

256 **Cliff Peak** *(50°11'N, 124°57'W)*, du côté ouest de Lewis Channel, est bien visible.

257 Des aires de flottage sont situées sur la rive ouest, 2,8 milles au NW de Joyce Point.

Carte 3541

258 Le **feu** de *West Redonda Island (527)*, sur la rive est à l'entrée nord de Lewis Channel, est placé sur une tour blanche avec une bande rouge dans sa partie supérieure.

Teakerne Arm

Carte 3538

259 **Teakerne Arm**, qui est accessible au nord de **Joyce Point**, n'est pas recommandé pour le mouillage puisqu'il est exposé au NW. Des aires de flottage et des installations de **fermes marines** se trouvent à plusieurs endroits dans le bras. **Talbot Islet**, un haut-fond à 3,7 m de profondeur et un récif asséchant gisent dans la partie ouest de **Talbot Cove**. L'anse n'est pas recommandée pour le mouillage, car la tenue y est jugée médiocre.

260 Le *parc provincial de Teakerne Arm*, qui se trouve au fond du bras de mer, n'est pas aménagé à l'exception d'un quai pour petites embarcations. Une chute d'eau jaillit de la décharge du **Cassel Lake**.

Plan de navigation

Adaptation de la publication TP 511F de Transports Canada

Établissez un plan de navigation pour chacun de vos voyages et confiez-le à une personne responsable. À votre arrivée à destination, n'oubliez pas de fermer (ou de désactiver) votre plan de navigation. Si vous ne désactivez pas votre plan de navigation, des recherches inutiles pourraient être lancées pour vous retrouver.

Renseignements sur le
propriétaire du plan de navigation

Nom : _____

Adresse : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de téléphone en cas d'urgence : _____

Renseignements sur le bateau

Nom du bateau : _____ Numéro de permis ou d'immatriculation : _____

Voile : _____ Puissance : _____ Longueur : _____ Type : _____

Couleur de la coque : _____ Pont : _____ Cabine : _____

Type de moteur : _____ Caractéristiques distinctives : _____

Communications

Canaux radio surveillés : HF : ☐ VHF : ☐ MF : ☐

Numéro d'identification du service mobile maritime (ISMM) : _____

Numéro de téléphone cellulaire ou satellite : _____

Équipement de sécurité à bord

Gilets de sauvetage et VFI *(précisez le nombre)* : _____

Radeaux de sauvetage (indiquez le type et la couleur) : Canot pneumatique ou petite embarcation *(indiquez la couleur)* : _____

Fusées éclairantes (indiquez le type et le nombre) : _____

Autre équipement de sécurité : _____

Précisions concernant le voyage (fournissez ces précisions pour chaque voyage)

Date de départ : _____ Heure de départ : _____

Lieu de départ : _____ Destination : _____

Itinéraire proposé : _____ Escales et date estimée (indiquez la date et l'heure) : ___ _____ Heure d'arrivée : _____ Nombre de personnes à bord : _____

Numéro de téléphone des centres de recherche et de sauvetage : _____

Si vous avez du retard, la personne responsable devra communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage (CCCOS) ou le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) le plus proche.

Faites preuve de discernement et appelez rapidement en cas d'urgence. Plus vite vous appellerez, plus vite les secours arriveront.

CCCOS de Victoria (Colombie-Britannique et Yukon) 1-800-567-5111
+1-250-413-8933 (appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)
727 (cell.)
+1-250-413-8932 (téléc.)
jrccvictoria@sarnet.dnd.ca (courriel)

CCCOS de Trenton (Grands Lacs et Arctique) 1-800-267-7270
+1-613-965-3870 (appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)
+1-613-965-7279 (téléc.)
jrcctrenton@sarnet.dnd.ca (courriel)

CSSM de Québec (région du Québec) 1-800-463-4393
+1-418-648-3599 (appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)
+1-418-648-3614 (téléc.)
mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca (courriel)

CCCOS d'Halifax (région des Maritimes) 1-800-565-1582
+1-902-427-8200 (appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)
+1-902-427-2114 (téléc.)
jrcchalifax@sarnet.dnd.ca (courriel)

CSSM de St. John's (région de Terre-Neuve-et-Labrador) **1-800-563-2444**
+1-709-772-5151 (appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)
+1-709-772-2224 (téléc.)
mrscsj@sarnet.dnd.ca (courriel)

Service lié aux plans de navigation des SCTM

Les centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) fournissent un service de traitement et d'alerte lié aux plans de navigation. Les navigateurs sont encouragés à confier leurs plans de navigation à une personne responsable. Lorsqu'il n'est pas possible de confier le plan de navigation à une personne responsable, celui-ci peut être transmis à un centre des SCTM par téléphone ou par radio maritime seulement. Si un bateau faisant l'objet d'un plan de navigation n'arrive pas à destination comme prévu, des procédures sont mises en œuvre et peuvent mener à une opération de recherche et de sauvetage complète. La participation à ce programme est volontaire. *Consulter les Aides radio à la navigation maritime.*

DISTANCES : JUAN DE FUCA STRAIT, ADMIRALTY INLET, PUGET SOUND ET LA PARTIE SE DE STRAIT OF GEORGIA

REMARQUES :

1. Les distances à partir des ports de Juan de Fuca Strait jusqu'à New Westminster, Nanaimo et Vancouver sont calculées en passant par Boundary Pass. Pour les distances passant par Active Pass, *retrancher* 8 milles pour Nanaimo et 7 milles pour New Westminster et Vancouver.

2. Les distances à partir des ports d'Admiralty Inlet et de Puget Sound jusqu'aux ports situés dans la partie SE de Strait of Georgia sont calculées en passant par Rosario Strait et les chenaux adjacents.

3. Les distances à partir d'Everett jusqu'à Anacortes, Bellingham et les ports situés dans la partie SE de Strait of Georgia sont calculées en passant par Saratoga Passage et Deception Pass. Pour les distances sur la route à l'ouest de Whidbey Island et pour celles passant par Rosario Strait, *ajouter* 11 milles.

Cape Flattery, Wash. (feu de Tatoosh Island - 140° 3,5 milles)																					
10	Neah Bay, Wash.																				
16	14	Port Renfrew																			
43	35	36	Sooke Harbour (entrée)																		
51	43	44	10	Feu de Race Rocks - 000° 1,5 mille																	
61	54	54	21	12	Port Angeles, Wash.																
61	53	54	20	10	19	Victoria (Ogden Point)															
84	76	77	43	33	29	31	Feu de Point Wilson - 225° 1 mille														
87	79	80	46	36	32	34	3	Port Townsend, Wash.													
100	92	93	59	49	45	47	16	16	Port Ludlow, Wash.												
105	97	98	64	54	50	52	21	21	10	Port Gamble, Wash.											
118	110	111	77	67	63	65	34	34	25	28	Everett, Wash.										
124	116	117	83	73	69	71	40	40	32	34	29	Eagle Harbor, Wash.									
124	116	117	83	73	69	71	40	40	32	34	29	8	Seattle, Wash.								
133	125	126	92	82	78	80	49	49	40	44	38	13	14	Bremerton, Wash.							
144	136	137	103	93	89	91	60	60	52	55	49	25	25	29	Tacoma, Wash.						
168	160	161	128	117	113	115	84	84	76	79	73	50	50	52	34	Olympia, Wash.					
92	84	85	51	41	42	35	26	29	42	47	49	66	66	75	86	110	Anacortes, Wash.				
106	98	99	65	55	55	49	40	43	56	61	63	80	80	89	100	124	16	Bellingham, Wash.			
111	103	104	70	60	65	53	55	58	71	76	78	95	95	104	115	137	35	37	Blaine, Wash.		
138	130	131	97	87	91	79	88	91	104	109	111	128	128	137	148	172	69	70	47	New Westminster	
143	135	136	102	92	100	85	94	97	110	115	116	134	134	143	154	178	74	74	53	46	Nanaimo
138	130	131	97	87	92	80	89	92	105	110	111	129	129	138	149	173	68	70	47	40	34	Vancouver (Brockton Point)

Les distances sont approximatives et arrondies au mille marin pair le plus près.
Elles sont basées sur les routes les plus fréquemment utilisées, qui peuvent ne pas convenir à tous les bâtiments.

ANNEXES

DISTANCES : GULF ISLANDS ET ARCHIPEL SAN JUAN

Références :

* En passant par Dodd Narrows
• En passant par Active Pass
† En passant par Houstoun Passage
° En passant par Trincomali Channel
+ En passant par Porlier Pass
‡ Extérieur des Gulf Islands

Victoria (Ogden Point)																								
8	Cadboro Bay (entrée)																							
24	15	Sidney																						
24	17	2	Tsehum Harbour																					
32	23	9	9	Fulford Harbour																				
27	25	19	19	24	Friday Harbour (Wash.)																			
23	15	10	10	17	11	Roche Harbour (Wash.)																		
23	16	10	10	14	11	3	Reid Harbour (Wash.)																	
28	20	10	10	10	16	9	8	Bedwell Harbour																
35	27	17	18	14	20	16	14	9	Lyall Harbour															
39	30	16	16	12	28	20	18	14	13	Ganges														
39	31	16	17	13	28	20	18	14	11	10	Sturdies Bay													
39	31	17	17	13	28	20	19	15	11	7	7	Montague Harbour												
38	29	15	15	11	30	21	20	18	22	20	21	21	Cowichan Bay											
42	33	19	19	15	34	25	24	22	25	24	25	†18	8	Maple Bay										
46	37	22	23	19	38	28	27	26	†29	†20	†20	†15	12	5	Crofton									
51	42	28	28	24	43	34	33	29	†26	†22	†22	†16	17	11	6	Chemainus								
51	42	28	28	24	43	34	33	29	†25	†21	†21	†17	17	11	7	3	Telegraph Harbour							
56	47	33	33	29	48	39	37	35	†31	†27	†27	†16	22	15	11	6	7	Ladysmith						
50	41	27	27	°23	39	31	29	25	21	17	°17	11	20	13	9	11	10	14	Porlier Pass					
°60	°52	°38	°38	°34	°49	°42	°40	°36	32	28	°28	22	30	23	19	14	13	14	13	Dodd Narrows				
°58	°49	°35	°35	°32	°47	°39	°38	°33	30	26	‡23	20	29	22	18	14	14	14	9	7	Gabriola Passage			
°*65	°*57	°*43	°*43	*39	*54	*47	*45	*41	*37	*33	33	*30	*35	*28	*24	*19	*18	*19	‡24	5	‡16	Nanaimo		
•72	•64	•50	•50	•46	•61	•53	•52	•47	•44	•43	34	•40	•54	+43	+40	+42	+41	+45	31	+44	35	46	New Westminster	
•73	•64	•50	•50	•46	•61	•53	•52	•47	•44	•43	33	•40	•54	+41	+47	+39	+42	+42	28	36	27	34	40	Vancouver (Brockton Point)

Les distances sont approximatives et arrondies au mille marin pair le plus près.
Elles sont basées sur les routes les plus fréquemment utilisées, qui peuvent ne pas convenir à tous les bâtiments.

DISTANCES : INSIDE PASSAGE ENTRE L'ÎLE DE VANCOUVER ET LE CONTINENT

REMARQUES : 1. Les distances à partir de Victoria sont calculées en passant par Sidney Channel et Active Pass.
Pour les distances passant par Boundary Pass, ajouter 7 milles pour New Westminster et Vancouver et 8 milles pour les autres lieux.

2. Pour la tête de Jervis Inlet et Porpoise Bay dans Sechelt Inlet, ajouter respectivement 46 milles et 30 milles.

3. Les distances vers l'ouest de Stuart Island sont calculées en passant par Cordero Channel et Chancellor Channel.

4. Pour Port Harvey, ajouter 3 milles.

Victoria (Ogden Point) (voir la remarque 1)																										
72	New Westminster																									
73	40	Vancouver (Brockton Point)																								
76	46	34	Nanaimo																							
81	53	40	13	Nanoose Bay (Richards Point)																						
88	59	46	20	12	Halfmoon Bay																					
85	54	35	21	18	18	Northwest Bay																				
95	65	48	30	25	21	11	Pender Harbour (entrée) (voir la remarque 2)																			
117	87	70	52	46	37	35	25	Blubber Bay																		
118	88	70	52	46	41	35	26	5	Powell River																	
122	94	79	54	48	37	52	42	18	21	Comox																
143	114	99	75	69	58	62	53	29	31	33	Campbell River															
151	122	107	83	77	66	70	61	37	39	41	8	Seymour Narrows														
156	126	109	91	85	75	74	64	42	39	54	33	41	Stuart Island (agglomération) (voir la remarque 3)													
186	157	142	118	112	101	105	96	72	74	75	43	34	36	Kelsey Bay												
193	164	148	125	118	108	112	102	78	81	82	50	41	43	7	Port Neville (entrée)											
200	171	156	132	126	116	120	110	86	88	90	57	49	50	15	8	Broken Islands (voir la remarque 4)										
219	190	175	151	145	134	138	129	105	107	109	76	68	69	34	27	19	Blinkhorn Peninsula									
234	205	190	166	160	150	154	144	120	123	124	91	83	85	49	42	34	15	Pulteney Point								
252	223	208	184	178	168	172	162	138	141	142	109	101	103	67	60	52	33	18	Blunden Harbour							
264	235	220	196	190	180	184	174	150	153	154	121	113	115	79	72	64	45	30	16	Alison Harbour						
251	222	207	183	177	167	171	161	137	140	141	108	100	102	66	59	51	33	17	14	21	Port Hardy					
269	240	225	201	194	184	188	179	154	157	158	126	117	119	84	77	69	50	34	29	21	22	Bull Harbour (entrée)				
265	236	221	197	191	180	184	174	151	153	155	122	114	115	80	73	65	46	31	20	9	20	11	Feu de Pine Island - 050° 1 mille			
289	260	245	221	215	204	208	199	175	177	179	146	138	139	104	97	89	87	55	49	39	43	20	30	Feu de Cape Scott - 150° 1,3 mille		
277	248	232	208	202	192	196	186	162	165	167	133	125	127	91	85	76	58	42	27	16	32	22	12	32	Feu de Cape Caution - 078° 2,2 milles	

Blinkhorn Peninsula					
3	Beaver Cove				
7	5	Alert Bay			
12	10	6	Port McNeill		
12	10	6	5	Sointula	
15	14	9	8	5	Pulteney

Les distances sont approximatives et arrondies au mille marin pair le plus près.
Elles sont basées sur les routes les plus fréquemment utilisées, qui peuvent ne pas convenir à tous les bâtiments.

Données météorologiques

Aéroport de Comox Valley 49°43'N 124°54'O
2009

Altitude 25,6 m (84 pi)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne	2,0	3,0	4,3	8,6	11,8	17,4	19,8	18,2	14,8	9,5	6,4	2,3	Moy. 9,9
Maximale moyenne	4,2	6,4	7,7	13,0	16,2	22,2	25,1	22,9	18,9	12,8	9,0	4,6	Moy. 13,6
Minimale moyenne	-0,2	-0,4	0,8	4,2	7,3	12,7	14,4	13,4	10,7	6,1	3,7	0,0	Moy. 6,1
Maximale extrême	9,7	9,2	10,5	17,8	23,0	32,8	35,2	30,0	24,8	18,9	13,6	10,1	Extr. 35,2
Minimale extrême	-6,7	-3,7	-5,3	-0,6	3,2	9,2	10,7	9,7	2,4	2,9	-1,4	-6,6	Extr. -6,7
Précipitations													
Pluie totale (mm)	43,8	26,8	87,6	26,2	51,3	29,4	51,2	2,8	49,4	139,4	371,2	111,4	990,5
Neige totale (cm)	11,4	7,2	4,6	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	14,4	38,8
Précipitations totales (mm)	55,2	34,0	92,2	27,2	51,3	29,4	51,2	2,8	49,4	139,4	371,4	125,8	1029,3
Vent													
Direction des rafales maximales (dizaines de degrés)	14	15	13	15	14	35	34	15	16	16	15	13	Extr. 13
Vitesse des rafales maximales (km/h)	83	61	74	63	61	61	41	57	56	69	98	65	Extr. 98

Source : Archives nationales d'information et de données climatologiques d'Environnement Canada
www.climate.weatheroffice.gc.ca/climateData/monthlydata_e.html?Prov=XX&timeframe=3&StationID=155&Month=1&Day=1&Year=2009&cmdB1=Go

Howe Sound — Pam Rocks 49°29'N 123°18'O
2006

Altitude 4,9 m (16 pi)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne	6,1	5,6	6,8	-	13,6	16,7	19,0	18,2	16,1	11,5	5,8	5,4	-
Maximale moyenne	7,8	7,8	9,2	-	16,8	20,0	22,1	21,3	18,9	13,7	8,1	7,0	-
Minimale moyenne	4,3	3,3	4,3	7,3	10,2	13,4	15,9	15,0	13,3	9,3	3,5	3,7	Moy. 8,6
Maximale extrême	12,1	11,9	13,5	-	24,3	26,4	29,4	24,7	26,0	17,9	15,9	12,3	-
Minimale extrême	2,4	-0,3	0,3	3,6	6,1	11,0	12,3	12,5	9,6	2,8	-7,3	0,7	Extr. -7,3
Précipitations													
Pluie totale (mm)	-	-	-	-	76,2	91,8	-	0,0	-	-	-	-	-
Neige totale (cm)	-	-	-	-	0,0	0,0	-	0,0	-	-	-	-	-
Précipitations totales (mm)	297,2	68,0	111,4	73,2	76,2	91,8	-	7,6	59,0	96,2	421,0	163,4	-

Source : Archives nationales d'information et de données climatologiques d'Environnement Canada
www.climate.weatheroffice.gc.ca/climateData/monthlydata_e.html?timeframe=3&Prov=CA&StationID=6817&Year=2006&Month=2&Day=16

Aéroport de Nanaimo 49°03'N 123°52'O
2006

Altitude 28 m (92 pi)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne	5,1	3,6	5,6	9,0	12,9	16,5	-	17,6	15,5	10,1	4,7	3,4	-
Maximale moyenne	8,5	8,3	10,1	13,5	18,5	21,8	-	24,4	22,1	15,5	8,3	6,4	-
Minimale moyenne	1,7	-1,1	1,1	4,4	7,3	11,1	-	10,8	8,8	4,7	1,0	0,2	-
Maximale extrême	13,6	11,8	13,5	21,6	28,4	32,1	-	28,8	30,6	21,8	16,6	11,1	-
Minimale extrême	-3,0	-6,6	-4,2	-0,9	0,6	7,4	-	9,1	3,3	-4,2	-9,1	-5,8	-
Précipitations													
Pluie totale (mm)	365,2	74,4	119,8	57,6	70,4	45,8	-	4,4	35,4	30,2	306,9	203,4	-
Neige totale (cm)	0,0	2,8	0,2	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	98,9	4,0	-
Précipitations totales (mm)	365,2	77,2	120,0	57,6	70,4	45,8	-	4,4	35,4	30,2	405,8	207,4	-

Source : Archives nationales d'information et de données climatologiques d'Environnement Canada
www.climate.weatheroffice.gc.ca/climateData/monthlydata_e.html?timeframe=3&Prov=CA&StationID=192&Year=2006&Month=2&Day=15

Pachena Point 48°43'N 125°06'W
2006

Altitude 37 m (121 pi)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne	6,5	5,0	5,7	7,3	10,1	12,9	13,8	12,4	11,8	8,6	5,6	5,1	Moy. 8,8
Maximale moyenne	9,1	8,9	9,5	11,0	14,3	16,9	17,3	16,0	16,0	12,6	8,8	8,4	Moy. 12,4
Minimale moyenne	3,8	1,0	1,9	3,7	5,9	8,9	10,4	8,9	7,7	4,5	2,3	1,8	Moy. 5,1
Maximale extrême	11,0	16,0	13,0	18,0	22,5	21,5	27,0	18,0	22,0	18,0	13,0	13,0	Extr. 27,0
Minimale extrême	1,0	-4,5	-2,5	-1,0	-0,5	6,0	7,0	6,0	4,0	-3,5	-7,0	-3,0	Extr. -7,0
Précipitations													
Pluie totale (mm)	650,0	152,4	364,5	235,3	105,5	76,1	52,3	22,3	182,6	141,4	614,8	475,0	3072,2
Neige totale (cm)	1,2	0,0	11,9	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,9	1,0	44,0
Précipitations totales (mm)	651,2	152,4	376,4	242,3	105,5	76,1	52,3	22,3	182,6	141,4	637,7	476,0	3116,2

Source : Archives nationales d'information et de données climatologiques d'Environnement Canada
www.climate.weatheroffice.gc.ca/climateData/monthlydata_e.html?timeframe=3&Prov=CA&StationID=262&Year=2006&Month=2&Day=15

Aéroport de Powell River 49°50'N 124°30'O
2006

Altitude 129,5 m (425 pi)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne	5,3	2,9	4,9	8,1	12,1	15,8	-	16,2	14,4	8,8	4,5	3,7	-
Maximale moyenne	7,6	6,8	8,5	12,2	17,6	20,9	-	22,3	19,9	12,9	7,1	6,0	-
Minimale moyenne	3,0	-1,0	1,3	4,1	6,6	10,6	-	10,1	9,0	4,6	1,8	1,4	-
Maximale extrême	11,3	9,7	12,6	19,9	27,9	28,9	-	27,1	27,3	17,7	14,8	10,0	-
Minimale extrême	-1,1	-6,6	-3,7	-0,8	-0,6	6,4	-	5,3	4,5	-4,7	-9,0	-3,0	-
Précipitations													
Pluie totale (mm)	237,2	100,4	112,6	63,8	45,2	46,8	-	12,8	54,2	46,4	256,8	183,8	-
Neige totale (cm)	Traces	5,6	15,4	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	31,0	14,6	-
Précipitations totales (mm)	237,2	106,0	128,0	63,8	45,2	46,8	-	12,8	54,2	46,4	286,0	197,8	-

Source : Archives nationales d'information et de données climatologiques d'Environnement Canada
www.climate.weatheroffice.gc.ca/climateData/monthlydata_e.html?timeframe=3&Prov=CA&StationID=327&Year=2006&Month=2&Day=15

Aéroport international de Victoria 48°39'N 123°26'O
2009

Altitude 19,5 m (64 pieds)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne	3,4	4,0	4,8	8,5	11,9	16,3	18,5	16,6	14,8	9,9	7,0	2,5	Moy. 9,9
Maximale moyenne	6,5	8,0	8,8	13,5	17,1	22,0	24,7	22,0	20,0	14,3	9,9	5,5	Moy. 14,4
Minimale moyenne	0,2	0,0	0,7	3,5	6,6	10,5	12,1	11,3	9,5	5,5	4,1	-0,5	Moy. 5,3
Maximale extrême	12,1	11,2	13,1	18,4	23,4	31,3	35,0	28,9	26,7	20,6	12,8	9,5	Extr. 35,0
Minimale extrême	-5,9	-3,0	-4,4	-1,4	2,5	6,6	7,2	8,4	4,0	-1,9	-1,6	-7,9	Extr. -5,9
Précipitations													
Pluie totale (mm)	74,5	32,5	52,0	40,0	56,0	6,0	11,1	16,8	51,2	132,2	274,6	84,0	830,9
Neige totale (cm)	3,0	1,0	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	12,5
Précipitations totales (mm)	77,5	33,5	54,2	40,0	56,0	6,0	11,1	16,8	51,2	132,2	274,6	90,3	843,4
Vent													
Direction des rafales maximales (dizaines de degrés)	27E	24E	23E	23B	22B	27E	26E	27E	28E	21E	15E	5B	Extr. 28
Vitesse des rafales maximales (km/h)	61E	50E	76E	52B	63B	52E	52E	48E	50E	61E	76E	63E	Extr. 76

Source : Archives nationales d'information et de données climatologiques d'Environnement Canada
www.climate.weatheroffice.gc.ca/climateData/monthlydata_e.html?timeframe=3&Prov=CA&StationID=118&Year=2009&Month=&Day=15

Aéroport international de Vancouver 49°11'N 123°10'O
2009

Altitude 19,5 m (64 pieds)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne	2,1	4,0	4,9	9,1	12,7	17,4	19,6	18,1	15,7	10,0	7,1	2,1	10,2
Maximale moyenne	4,1	7,6	8,3	13,0	16,9	21,7	24,1	22,1	19,8	13,4	9,8	5,1	13,8
Minimale moyenne	0,1	0,4	1,4	5,1	8,4	13,0	15,0	14,0	11,6	6,7	4,4	-0,8	6,6
Maximale extrême	8,5	12,0	13,8	19,4	26,1	25,9	34,4	26,7	27,8	17,6	13,8	10,3	34,4
Minimale extrême	-6,5	-3,5	-5,9	-0,6	4,3	9,3	10,6	10,4	5,0	0,4	-0,4	-6,3	1,5
Précipitations													
Pluie totale (mm)	106,4	54,8	98,8	77,6	71,8	10,8	20,0	26,6	65,6	168,0	282,0	73,2	1055,6
Neige totale (cm)	17,0	1,6	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	26,4
Précipitations totales (mm)	129,4	56,8	104,6	77,6	71,8	10,8	20,0	26,6	65,6	168,0	282,0	77,4	1090,6
Vent (nœuds)													
Direction des rafales maximales (dizaines de degrés)	27E	9E	28E	29E	14B	30E	30B	13E	28E	28E	14	30E	30E
Vitesse des rafales maximales (km/h)	63E	52E	82E	67E	54B	52E	48B	37E	63E	74E	82E	52E	82E

Source : Archives nationales d'information et de données climatologiques d'Environnement Canada
www.climate.weatheroffice.gc.ca/climateData/monthlydata_e.html?timeframe=3&Prov=CA&StationID=889&Year=2009&Month=2&Day=15

Achilles Bank, C8/P6
Acland Islands, C6/P481
Acland Rock, C9/P114
Acorn Island, C7/P88
Active Cove, C3/P83
Active Pass, C6/P431
Active Point, C6/P757
Ada Islands, C8/P47
Addenbroke, Mount, C10/P198
Addington Point, C4/P201
Admiralty Inlet, C1/P7
Admiralty Point, C5/P122
Adze Head, C1/P146
Agamemnon Bay, C9/P155
Agamemnon Channel, C9/P145
Agnew Passage, C9/P157
Ahgykson Island, C9/P286
Ahlstrom Point, C9/P193
Airport (Sea Island) Connector Bridge, C4/P146
Aitken Point, C6/P417
Ajax Bank, C8/P6
Alan Bank, C9/P292
Alarm Rock, C6/P757
Alava, Cape, C1/P59
Alberta Bay, C5/P225
Albert Head, C1/P252
Albion, C4/P243
Albion Dyke No. 2, C4/P67
Albion Point, C9/P144
Alcala Point, C6/P590
Alden Bank, C3/P99
Alden Point, C3/P83
Alexander Point, C9/P136
Alexandra Island, C5/P332
Alex Fraser Bridge, C4/P80
Algerine Passage, C9/P287
All Bay, C6/P108
Alldridge Point, C1/P203
Allies Island, C10/P209
Alouette River, C4/P203
Alpha Bluff, C10/P172
Alpha Islet, C3/P40
Alpha Islet, C6/P31
Amelia Island, C8/P60
Amor Point, C10/P172
Amphitrite Bank, C1/P123
Anderson Bay, C9/P71
Anderson Cove, C1/P202
Anderson Point (Makah Bay), C1/P63
Andys Bay, C5/P346
Angeles, Port, C1/P99
Angeles Point, C1/P94
Angle Point, C7/P144
Angus Creek, C9/P266
Annacis Channel, C4/P170
Annacis Channel Bridge, C4/P176
Annacis Island, C4/P77
Annacis Island Pile Wall, C4/P84
Annette Inlet, C6/P489
Annieville Channel, C4/P83
Annieville Channel Pile Wall, C4/P84
Annieville Dyke, C4/P84
Annieville Rock Wall, C4/P84
Annis Bay, C9/P154
Anniversary Island, C6/P426
Antonio Point, C10/P43
Anvil Island, C5/P242
Anvil Island (settlement), C5/P246
Apodaca Provincial Park, C5/P229
Arachne Reef, C3/P54
Arbutus Cove, C6/P36
Arbutus Island, C6/P224
Arbutus Point, C6/P674
Arches, Point of, C1/P61
Armstrong Point, C6/P104
Arran Point, C10/P156
Arran Rapids, C10/P156
Arrowsmith, Mount, C8/P76
Artaban, Mount, C5/P326
Arthur Laing Bridge, C4/P133
Ash, Point, C1/P237
Ashe Head, C2/P30
Ashworth Point, C9/P357
Atkinson, Point, C5/P18
Atkins Reef, C6/P554
Atrevida Reef, C9/P330
Attwood Bay, C10/P202
Auchterlonie Point, C6/P388
Avalon Bay, C5/P339
Avery Reef, C8/P221

Baada (Baadah) Point, C1/P73
Bahokus Peak, C1/P64
Baker Bay, C9/P207
Baker Passage, C9/P361
Bald Cone, C6/P387
Ballenas Channel, C8/P70
Ballenas Islands, C8/P72
Ballet Bay, C9/P135
Ballingall Islets, C6/P553
Ballingall Islets Park, C6/P553
Ball Point, C9/P185
Bamberton, C6/P286
Barber Island, C4/P163
Barber Passage, C10/P155
Bare Island, C3/P81
Bare Point, C6/P712
Barfleur Passage, C5/P298
Bargain Bay, C9/P109
Bargain Narrows, C9/P104
Barnes Bay, C10/P72
Barnsley Shoal, C10/P49
Barnston Island, C4/P227
Base Flat, C8/P109
Bassett Point, C10/P65
Bastion Point, C9/P402
Batchelor Cove, C5/P204
Batchelor Point, C7/P144
Bate Point, C7/P169
Bath Island, C7/P88
Battleship Island, C3/P61
Batt Rock, C6/P485
Baynes Channel, C6/P27
Baynes Peak, C6/P657
Baynes Sound, C8/P91
Bazan Bay, C6/P61
Beach Bay, C4/P306
Beacon Hill, C2/P144
Beacon Rock, C7/P161
Beale Cove, C8/P232
Bear Bay, C10/P172
Bear Creek, C4/P307
Bear Creek (locality), C4/P316
Beaumont Gulf Islands National Park Reserve, C6/P345
Beaumont Shoal, C3/P43
Beaver Point, C6/P205
Beazley Passage, C10/P44
Becher Bay, C1/P203
Beddis Rock, C6/P323
Bedford Channel, C4/P245
Bedford Islands, C1/P203
Bedwell Bay, C5/P155
Bedwell Harbour, C6/P343
Bedwell Harbour (settlement), C6/P344
Beechey Head, C1/P166
Beechey Trap, C1/P166
Bee Islets, C10/P100
Belcarra, C5/P142
Belcarra Bay, C5/P142
Belcarra Regional Park, C5/P142
Belle Chain Islets, C6/P426
Bellevue Point, C3/P17
Bellhouse Bay, C6/P464
Belvedere Rock, C5/P159
Ben Mohr Rock, C6/P538
Bennett Bay, C6/P419
Bentinck Island, C1/P228
Bentley Rock, C10/P58
Berens Island, C2/P126
Bergs, C5/P172
Bernard Point (Hole in the Wall), C10/P65
Berry Point, C5/P117
Bertha Island, C9/P24
Best Point, C5/P165
Beulah Island, C9/P378
Big Bay, C10/P147
Big Silver Creek, C4/P317
Bill Bay, C9/P88
Billings Bay, C9/P126
Billings Point, C1/P190
Billings Spit, C1/P190
Bill Mee Park, C8/P130
Bird Cove, C10/P128
Bird Islet, C5/P206
Bird Rock, C6/P721
Birds Eye Cove, C6/P670
Bishop Point, C10/P211
Bishops Reach, C4/P229
Bjerre Rock, C10/P76
Bjerre Shoal, C9/P75
Black Bear Bluff, C9/P282
Blackberry Point, C6/P575
Black Creek, C8/P248
Blackie Spit, C3/P129
Black (Albion) Point, C9/P144
Black Rock (Esquimalt Harbour), C2/P22
Black Rock (Porlier Pass), C6/P605
Black Shoal, C5/P153
Blair Point, C4/P63
Blind Bay (Harrison Lake), C4/P304
Blind Bay (Malaspina Strait) (Malaspina Strait), C9/P129
Bliss Landing, C9/P352
Blubber Bay, C9/P293
Blubber Point, C9/P293
Blue Heron Basin, C6/P108
Bluff Point, C10/P212
Blunden Islet, C3/P67
Blunden Point, C8/P28
Boat Cove, C8/P191
Boat Harbour, C7/P17
Boat Islet, C6/P331
Boat Nook, C6/P323
Boat Passage, C6/P412

C = Chapitre/P = Paragraphe

Boatswain Bank, C6/P235
Bodega Anchorage, C10/P55
Bodega Hill, C6/P569
Bodelteh Islands, C1/P59
Bohn Point, C10/P200
Boho Bay, C8/P218
Boho Island, C8/P218
Boiling Reef, C3/P75
Bold Bluff Point, C6/P650
Bold Head (Tenedos Bay), C10/P227
Bold Island, C10/P26
Bold Point, C10/P26
Bold Point (settlement), C10/P27
Bonilla Point, C1/P140
Booker Point, C10/P200
Boom Islet, C9/P243
Boot Cove, C6/P404
Booth Bay, C6/P682
Boscowitz Rock, C6/P601
Boulder Island, C5/P140
Boulder Point (Hornby Island), C8/P147
Boulder Point
(Ladysmith Harbour), C6/P733
Boulder Point (Squirrel Cove), C10/P245
Boulton Bay, C10/P29
Boundary Bay, C3/P124
Boundary Bluff, C3/P147
Boundary Pass, C3/P8
Boundary Pass Shoal, C3/P82
Boundary Rock
(Coode Peninsula), C9/P390
Bowen Bay, C5/P286
Bowen Island (east side), C5/P227
Bowen Island (west side), C5/P283
Bowser, C8/P90
Bowyer Island, C5/P241
Boyd Point, C10/P172
Boyle Point, C8/P96
Brackman Island, C6/P152
Brandon Islands, C7/P182
Brant Point, C8/P69
Brant Reef, C7/P88
Breakwater Island, C7/P81
Brechin Point, C7/P174
Breezy Bay, C6/P384
Brem Bay, C10/P192
Brent Island, C10/P80
Brentwood Bay, C6/P290
Brethour Island, C6/P132
Breton Islands, C10/P22
Brettell Point, C10/P188
Brigade Bay, C5/P247
Bright Islet, C6/P340
Brighton Beach, C5/P165
Britannia Beach, C5/P265
Brittain River, C9/P216
Brockton Point, C5/P75
Brodie Rock, C2/P151
Brokers Bay, C5/P190
Brooks Cove, C9/P34
Brotchie Ledge, C2/P42
Brothers Islands, C2/P16
Browning, Port, C6/P364
Browns Creek, C1/P148
Bruce Peak, C6/P657
Brunswick Point, C5/P250
Buccaneer Bay, C9/P43
Buccaneer Bay Provincial Park, C9/P48
Buckley Bay, C8/P115
Bull Island, C8/P216
Bullock Bluff, C10/P122
Bull Passage, C8/P216
Bunster Point, C9/P399
Buntzen Bay, C5/P167
Buntzen Lake, C5/P167
Burdwood Bay, C10/P125
Burgess Cove, C5/P339
Burgoyne Bay, C6/P661
Burial Islet, C6/P659
Burleith Arm, C6/P744
Burlington Northern Santa Fe (BNSF)
Railway Bridge, C3/P135
Burnaby Shoal, C5/P82
Burns Point, C5/P122
Burnt Bluff, C10/P165
Burrard Inlet, C5/P2
Burrard Street Bridge, C5/P189
Burrill Point, C6/P464
Butchart Cove, C6/P302
Bute Inlet, C10/P167
Bute Island, C6/P743
Butterfly Point, C9/P159
Byers Passage, C6/P82

Cabbage Island, C6/P423
Cacus Point, C4/P218
Cadboro Bay, C6/P23
Cadboro Point, C6/P27
Caesar Cove, C9/P172
Caffery Point, C1/P209
Cain Peninsula, C6/P635
Cain Point, C6/P640
Calamity Point, C5/P71
Calder Island, C9/P103
Caldwell Island, C9/P153
Calm Channel, C10/P133
Cambie Bridge, C5/P189
Camel Point, C2/P89
Cameron Island, C7/P163
Camile Island, C4/P300
Camp Artaban, C5/P330
Campbell Bay, C6/P428
Campbell Cove, C1/P210
Campbell Point
(Georgeson Island), C6/P427
Camp Cove, C4/P303
Camp Latona, C5/P355
Camp Potlatch, C5/P249
Canada Line Middle
Arm Bridge, C4/P145
Canada Line North Arm Bridge, C4/P136
Canadian National
Railway Bridge, C4/P138
Cannery Basin, C4/P60
Cannery Channel, C4/P60
Canoe Bay, C6/P157
Canoe Cove, C6/P157
Canoe Islet, C6/P610
Canoe Pass, C9/P104
Canoe Passage (Fraser River), C4/P10
Canoe Passage (Fraser River), C4/P153
Canoe Rock, C6/P139
Cape Cockburn, C9/P120
Cape Keppel, C6/P223
Cape Lazo, C8/P237
Cape Roger Curtis, C5/P283
Capilano River, C5/P65
Capri, Isle, C9/P51
Cap Rocks, C6/P165
Captain Island, C9/P196
Captain Passage, C6/P476
Cardale Point, C6/P574
Carlos Island, C7/P88
Carlson Point, C9/P263
Carmanah Point, C1/P138
Carmelo Point, C5/P333
Carney Point, C6/P170
Carolina Reef, C6/P25
Carpenter Rock, C7/P161
Carraholly Point, C5/P122
Carrington Bay, C10/P117
Carrington Lagoon, C10/P117
Cascade Bay, C4/P304
Cascade Peninsula, C4/P304
Cassel Lake, C10/P260
Cates Bay, C5/P240
Cattle Point (Oak Bay), C6/P21
Cattle Point (San Juan Island), C3/P33
Caulfeild Cove, C5/P21
Cavendish Rock, C9/P379
Cawley Point, C9/P255
Cayetano Point, C6/P590
Cecil Rock, C6/P213
Celia Cove, C4/P303
Celia Reefs, C6/P147
Celtic Island, C4/P128
Central Rock, C9/P366
Centre Bay, C5/P332
Centre Islet (Sutil Channel), C10/P114
Centre Reef, C6/P580
Cerantes Rocks, C1/P145
Chads Island, C6/P208
Chain Islands, C6/P506
Chain Islets, C2/P153
Channel Island, C10/P188
Channel Islands, C6/P481
Chapman Creek, C9/P8
Chapman Point, C2/P134
Charles Island (Pender Harbour), C6/P553
Charles Island (Pender Harbour), C9/P81
Charles Reef, C5/P153
Charles Rocks, C6/P534
Chasina Island, C10/P55
Chatham Islands, C6/P31
Chatham Reach, C4/P195
Chatterbox Falls, C9/P226
Chehalis River, C4/P287
Chemainus, C6/P726
Chemainus Bay, C6/P712
Chemainus River, C6/P710
Cherry Point, C6/P235
Chesil Bank, C6/P207
Chonat Bay, C10/P79
Chonat Point, C10/P76
Christie Islet, C5/P243
Christie Point, C1/P179
Christmas Point, C6/P309
Christopher Point, C1/P216
Chrome Island, C8/P96
Chum Point, C9/P282
Church Cove, C6/P411
Church Hill, C1/P214
Church House, C10/P135
Church Island, C1/P214
Church Point
(Juan de Fuca Strait), C1/P214
Church Point

C = Chapitre/P = Paragraphe

(Waddington Channel), C10/P208
Chusan Creek, C10/P193
Circle Island, C8/P206
City Bank, C4/P184
City Reach, C4/P77
Clallam Bay, C1/P84
Clam Bay, C6/P580
Clamshell Islet, C6/P492
Clarke Rock, C7/P123
Clementine Creek, C5/P174
Clements Reef, C3/P85
Cliff Cove (Queen Charlotte Channel), C5/P204
Cliff Peak, C10/P256
Clio Island (Blind Bay), C9/P129
Clipper Point, C10/P172
Clive Island, C6/P192
Cloake Hill, C6/P226
Clover Point, C2/P141
Clowhom River, C9/P284
Cluster Rocks, C6/P742
Coal Harbour (Vancouver Harbour), C5/P89
Coal Island, C6/P165
Coal Mine Bay, C7/P56
Coal Point, C6/P261
Coburg Peninsula, C2/P2
Cochrane Islands, C9/P381
Cockburn, Cape, C9/P120
Cockburn Bay, C9/P124
Cod Rocks, C9/P368.1
Coffin Island, C6/P736
Coffin Point, C6/P736
Coghlan Rock, C1/P252
Colburne Passage, C6/P173
Coldwell Beach, C5/P170
Coles Bay, C6/P288
Collingwood Channel, C5/P283
Collinson Point, C6/P458
Collins Shoal, C6/P736
Collishaw Point, C8/P147
Columbine Bay, C5/P240
Colvile Island, C2/P124
Commercial Inlet, C7/P164
Commodore Passage, C7/P89
Commodore Point, C2/P156
Comox, C8/P165
Comox Bar, C8/P150
Comox Harbour, C8/P161
Company Point, C1/P168
Conconi Reef, C6/P393
Connis Point, C10/P187
Conover Cove, C6/P630
Constance Bank, C1/P256
Constance Cove, C2/P23
Constitution Hill, C8/P236
Conville Bay, C10/P28
Conville Point, C10/P28
Coode Island, C9/P385
Coode Peninsula, C9/P385
Cook Bay, C8/P212
Cooks Cove, C4/P307
Coombe, C5/P151
Cooper Cove, C1/P198
Cooper Point, C10/P59
Cooper Reef, C3/P54
Copeland Islands, C9/P348
Copeland Islands Marine Provincial Park, C9/P348
Copper Cove, C5/P204
Copplestone Island, C10/P239
Copplestone Point, C10/P239
Cordero Channel, C10/P136
Cordero Islands, C10/P137
Cordero Point, C7/P79
Cordova Bay, C6/P46
Cordova Channel, C6/P58
Cordova Spit, C6/P63
Cormorant Point, C6/P36
Cortes Bay, C9/P369
Cortes Island, C10/P4
Cosy Cove, C5/P151
Cottam Point, C8/P64
Cottam Reef, C8/P62
Cotton Point, C5/P297
Coulter Bay, C10/P116
Coulter Island, C10/P116
Courtenay, C8/P184
Courtenay River, C8/P175
Courtenay Slough, C8/P185
Cove Cliff, C5/P146
Cowan, Point, C5/P227
Cowards Cove, C4/P125
Cowichan Bay, C6/P240
Cowichan Bay (settlement), C6/P241
Cowichan Gap, C6/P590
Cowichan Head, C6/P48
Cowichan River, C6/P240
Cowlitz Bay, C3/P78
Cozen Point, C4/P216
Craig Bay, C8/P69
Craigflower Bridge, C2/P136
Cramer Hill, C6/P328
Crescent Bay (Juan de Fuca Strait), C1/P92
Crescent Bay (Texada Island), C8/P235
Crescent Beach, C3/P134
Crescent Channel, C10/P26
Crescent Island, C4/P251
Crescent Point, C6/P775
Crescent Rock, C1/P92
Creyke Point, C1/P210
Crispin Rock, C6/P396
Crofton, C6/P702
Croker Island, C5/P170
Croker Point, C6/P380
Cross Islet, C9/P380
Cufra Inlet, C7/P2
Culloden Point, C9/P199
Curlew Island, C6/P406
Curme Islands, C10/P226
Curteis Point, C6/P104
Cusheon Cove, C6/P480
Cut, The, C6/P584
Cypress Park, C5/P21
Cyril Rock, C9/P290
Cyrus Rocks, C10/P49

Dacres Point, C9/P213
Daisy Bay, C5/P326
Dallas, Mount, C3/P36
Danger Reefs, C7/P10
Danger Shoal, C3/P61
Daniel Point, C9/P112
Daphne Islet, C6/P294
D'Arcy Island, C6/P55
D'Arcy Shoals, C6/P52
Dark Cove, C9/P212
Darrell Bay, C5/P259
Datum Rock, C8/P41
David, Mount, C6/P424
David Cove, C6/P429
Davie Bay, C8/P228
Davies, Mount, C8/P213
Davis Bay (Texada Island), C8/P234
Davis Bay (Trail Bay), C9/P9
Davis Lagoon, C6/P738
Daybreak Point, C5/P246
Dayman Island, C6/P768
Deadman Bay, C3/P39
Deadman Island (Manson Bay), C10/P94
Deadman Island (Vancouver Harbour), C5/P87
Deadman Islands, C6/P506
Dean Point, C10/P213
Dean Rock, C10/P213
Deas Island, C4/P68
Deas Slough, C4/P167
Deceit Rock, C10/P181
De Courcy Group, C7/P53
De Courcy Island, C7/P21
Deep Bay, C8/P105
Deep Cove (Indian Arm), C5/P147
Deep Cove (Saanich Inlet), C6/P261
Deep Ridge, C6/P481
Deering Island, C4/P128
Deer Island (Harrison Lake), C4/P313
Deer Passage, C10/P180
Deer Point (Pitt Lake), C4/P218
Deer Point (Stuart Channel), C7/P9
Defence Islands, C5/P249
Degnen Bay, C7/P77
Delta, C4/P156
Deltaport, C3/P154
Denham Islet, C10/P166
Denham Rock, C10/P166
Denman Island, C8/P91
Denman Island (village), C8/P117
Denman Point, C8/P121
Dennis Head, C9/P24
Dent Island, C10/P158
Dent Rapids, C10/P163
Departure Bay, C7/P176
Departure Bay, C7/P184
Derby Point, C9/P41
Derby Reach, C4/P234
Descanso Bay, C7/P51
Deserted Bay, C9/P218
Deserted River, C9/P218
Desolation Sound, C10/P220
Desolation Sound Marine Provincial Park, C10/P222
Detwiller Point, C6/P647
Devils Hole, C10/P163
Diamond Bay, C10/P57
Dibuxante Point, C7/P75
Dick, Mount, C8/P208
Dick Island, C8/P229
Dingman Bay, C9/P88
Dinner Rock, C9/P332
Dinsmore Bridge, C4/P150
Dionisio Point, C6/P609
Discovery Island, C2/P154
Discovery Island Marine Provincial Park, C2/P154
Discovery Rock, C2/P119
Disney, Point, C3/P77

C = Chapitre/P = Paragraphe

Ditch, The, C4/P114
Diver Bay, C6/P340
Dock Island, C6/P127
Dock Point, C6/P685
Dockrill Point, C5/P122
Doctor Bay, C10/P211
Doctors Bay, C4/P319
Doctors Island, C4/P319
Doctors Point, C4/P319
Dodd Narrows, C7/P26
Dog Bay, C9/P365
Dogfish Bay, C7/P79
Dog Rock, C9/P365
Dollarton, C5/P139
Domett Point, C5/P248
Domville Island, C6/P132
Donckele Point, C6/P761
Don Island, C4/P170
Donnely Landing, C9/P96
Dorcas Point, C8/P60
Dorcas Rock, C8/P62
Doriston, C9/P254
Double Island (Toba Inlet), C10/P188
Douglas Bay
(Ramillies Channel), C5/P247
Douglas Island
(Ballenas Channel), C8/P60
Douglas Island (Fraser River), C4/P190
Drew Harbour, C10/P13
Drew Passage, C10/P132
Drew Rock, C6/P355
Dtokoah Point, C1/P73
Duke Point, C7/P47
Duncan Cove, C9/P97
Duncan Rock, C1/P67
Dundarave, C5/P22
Dunsmuir, C8/P88
Dunsmuir Islands, C6/P742
Dunsterville Islet, C10/P23
Duntze Head, C2/P22
Duntze Rock, C1/P67
Durham Point, C10/P215
Dusenbury Island, C9/P103
Dyer Rocks, C6/P288

Eagle Cove (Malaspina Strait), C9/P161
Eagle Harbour, C5/P213
Eagle Island (Howe Sound), C5/P215
Eagle Point, C3/P37
Eagle Rock, C8/P129
Earls Cove, C9/P155
East Bay (Harrison Lake), C4/P317
East Bay (Howe Sound), C5/P326
Eastbourne, C5/P297
East Point, C3/P73
East Redonda Island, C10/P196
Eburne Island, C4/P130
Echo Bay (Baker Passage), C9/P365
Echo Bay (Harrison Lake), C4/P302
Echo Island (Harrison Lake), C4/P300
Echo Island (Secret Cove), C9/P60
Edgecombe Island, C9/P107
Edgell Banks, C8/P28
Edith Island, C9/P387
Edith Point (Strait of Georgia), C6/P428
Ediz Hook, C1/P99
Edye Point, C1/P232
Eemdyk Passage, C1/P229
Egeria Bay, C6/P344
Egerton Rock, C9/P30
Egmont, C9/P238
Egmont Point, C9/P233
Ekins Point, C5/P355
Ekins Point (locality), C5/P355
Elbow Point, C6/P305
Eleanor Point, C6/P205
Elephant Eye Point, C8/P188
Elephant Point, C9/P199
Elizabeth Island, C10/P185
Eliza Point, C1/P178
Ellen Bay, C6/P339
Elliot Bay, C5/P332
Elliot Bluff, C6/P384
Elma Bay, C8/P248
Elsje Point, C5/P15
Elworthy Island, C10/P208
Emily Islet, C6/P9
Enchanta Bay, C5/P240
Endsleigh Point, C4/P248
Engels Rock, C10/P159
English Bay, C5/P13
English Bluff, C3/P142
Enterprise Channel
(Fraser River), C4/P251
Enterprise Channel
(Trial Islands), C2/P149
Enterprise Reef, C6/P453
Entrance Channel, C6/P771
Entrance Island, C7/P111
Entrance Rocks, C8/P39
Epsom Point, C9/P49
Erskine, Mount, C6/P657
Erskine Point, C6/P675
Escape Reef (Stuart Channel), C6/P689
Esquimalt Harbour, C2/P5
Esquimalt Lagoon, C2/P2
Essondale Islet, C4/P190
Etta Point, C10/P60
Evans Bay, C10/P128
Eveleigh Anchorage, C10/P235
Eveleigh Island, C10/P235
Evening Cove, C6/P736
Ewen Slough, C4/P162
Exeter Shoal, C8/P6

Fairfax, Point, C3/P57
Fairway Bank, C6/P471
Fairway Channel, C7/P116
Fairway Patch, C6/P52
Fairy Falls, C5/P175
False Bay, C8/P197
False Creek, C5/P179
False Narrows, C7/P61
False Passage, C10/P212
False Reef, C6/P692
Fane Island, C6/P388
Fanny Bay (Baynes Sound), C8/P110
Fanny Bay (Calm Channel), C10/P178
Farrer Cove, C5/P159
Farrington Cove, C9/P88
Father and Son, C1/P61
Favada Point, C8/P235
Fawn Bluff, C10/P172
Fearney Point, C9/P110
Fegen Islets, C8/P225
Ferguson Cove, C6/P60
Ferguson Point, C5/P16
Fernie Island, C6/P154
Fernwood Point, C6/P634
Fiddle Reef, C6/P7
Fillongley Provincial Park, C8/P126
Finisterre Island, C5/P238
Finlayson Arm, C6/P307
Finn Cove, C9/P342
Finnerty Cove, C6/P36
Finnerty Islands, C8/P193
Fir Cone Point, C6/P173
First Narrows, C5/P60
First Narrows Bridge, C5/P68
First Sister Island, C6/P506
Fisgard Island, C2/P19
Fisher Island, C9/P112
Fishermans Cove, C5/P215
Five Finger Island, C7/P121
Five Mile Bay, C4/P321
Flat Rock Bay, C9/P117
Flattery, Cape, C1/P64
Flat Top Islands, C7/P88
Fleet Point, C8/P39
Fleming Bay, C2/P40
Flewett Point, C7/P17
Flora Islet, C8/P144
Florence Cove, C10/P63
Foley Head, C9/P209
Forbes Bay, C10/P200
Forbidden Plateau, C8/P175
Ford Cove, C8/P134
Forrest Island, C6/P126
Fort Langley, C4/P245
Fort Langley Historic Park, C4/P245
Forwood Channel, C7/P114
Fossil Point, C1/P239
Foster Point
(Homfray Channel), C10/P201
Foster Point
(Telegraph Harbour), C6/P762
Four Mile Point, C9/P265
Four Mile Shoal, C9/P265
Fox Island, C9/P129
Fox Reach, C4/P201
France Islet, C9/P51
Frances Bay, C10/P178
Francisco Island, C10/P56
Francisco Point, C10/P12
Francis Peninsula, C9/P77
Francis Point, C9/P77
Franklin Island, C9/P24
Fraser Point, C7/P2
Fraser River, C4/P1
Fraser Rock, C9/P30
Fraser Surrey Docks, C4/P105
Frazer Island, C1/P203
Frederic Point, C10/P128
Freke Anchorage, C9/P396
French Creek, C8/P78
Freshwater Bay
(Juan de Fuca Strait), C1/P94
Frolander Bay, C9/P138
Fuca Pillar, C1/P64
Fulford Harbour, C6/P210
Fulford Harbour, C6/P215
Fulford Harbour (village), C6/P215
Fulford Reef, C3/P41

Gabriola Island, C7/P72
Gabriola Island, C7/P100

C = Chapitre/P = Paragraphe

Gabriola Passage, C7/P72
Gabriola Reefs, C7/P86
Gabriola Sands Provincial Park, C7/P115
Galahad Point, C9/P403
Galbraith Bay, C5/P291
Galiano Island, C6/P614
Galley Bay, C9/P376
Gallows Point, C7/P148
Gambier Creek, C5/P247
Gambier Harbour, C5/P334
Gambier Island, C5/P321
Gambier Point, C5/P326
Ganges, C6/P501
Ganges Harbour, C6/P499
Ganges Shoal, C6/P500
Gap, The, C9/P81
Garden Bay, C9/P89
Garden Bay Marine
Provincial Park, C9/P98
Garden Peninsula, C9/P97
Gardner, Mount, C5/P283
Garry Point, C4/P54
Gartley Point, C8/P155
Gaviola Island, C7/P88
Genoa Bay, C6/P250
Geoffrey, Mount, C8/P132
George Head, C10/P179
George Massey Tunnel, C4/P48
George Massey Tunnel, C4/P66
Georgeson Bay, C6/P460
Georgeson Island, C6/P427
Georgeson Passage, C6/P414
Georgia, Strait of (SE part), C3/P90
Georgina Point, C6/P471
Georgina Shoals, C6/P473
Gerald Island, C8/P60
Gerrans Bay, C9/P101
Gibsons, C5/P309
Gifford Peninsula, C9/P398
Gillard Islands, C10/P151
Gillard Passage, C10/P152
Gill Beach, C9/P44
Gillies Bay, C8/P230
Gillingham Islands, C2/P38
Gilmour Island, C4/P69
Glenthorne Passage, C6/P489
Glenthorne Point, C6/P489
Gloucester Point, C10/P184
Glover Road Bridge, C4/P246
Goal Posts, C6/P7
Goat Island, C6/P506
Golden Ears Bridge, C4/P235
Goldstream River, C6/P312
Golf Course Point, C2/P152
Goliath Bay, C9/P213
Gonzales Bay, C2/P143
Gonzales Hill, C2/P144
Gonzales Point, C2/P152
Gooch Island, C3/P51
Good Point, C7/P148
Goodridge Islands, C1/P202
Goodridge Peninsula, C1/P198
Goose Bar, C4/P204
Goose Island (Goose Bar,
Pitt River), C4/P204
Goose Island (Pitt Lake), C4/P213
Goose Spit, C8/P158
Gordon Head, C6/P36
Gordon River, C1/P148
Gordon Rock (Haro Strait), C6/P36
Gorge, The (Cortes Island), C10/P96
Gorge Harbour, C10/P100
Gorge Harbour (settlement), C10/P103
Gorges Island, C10/P212
Gorge-Tillicum Bridge, C2/P136
Gorge Waters, C2/P135
Gosse Passage, C6/P192
Gosse Point, C5/P122
Gossip Island, C6/P474
Gossip Shoals, C6/P474
Gotha Point, C2/P2
Goudge Island, C6/P162
Governor Rock, C6/P559
Gower Point, C9/P2
Gowlland Point, C3/P65
Gowlland Tod Provincial Park, C6/P303
Grace Harbour, C9/P384
Grace Islands, C5/P340
Grace Islet, C6/P513
Grafton Bay, C5/P292
Graham Rock, C6/P102
Grail Point, C9/P404
Granite Falls, C5/P175
Grant, Mount, C9/P69
Grant Bluff, C9/P172
Grant Channel, C4/P209
Granthams Landing, C5/P319
Grant Island (Owen Bay), C10/P66
Grant Island (Welcome Passage), C9/P39
Grant Knoll, C2/P22
Grant Narrows, C4/P208
Grant Reefs, C9/P301
Grant Rocks, C1/P172
Granville Bay, C9/P202
Granville Street Bridge, C5/P189
Grappler Rock, C6/P621
Grass Islet, C10/P234
Grassy Point, C9/P46
Gravelly Bay, C8/P130
Grave Point, C6/P675
Graves, Port, C5/P327
Gravesend Reach, C4/P73
Gray Creek, C9/P264
Gray Peninsula, C6/P543
Great Chain Island, C2/P153
Great Race Rock, C1/P217
Grebe Islets, C5/P206
Green Bay, C9/P151
Greig Island, C6/P130
Grey, Point, C5/P6
Grey Rock, C8/P48
Grey Rocks Island, C5/P145
Grief Point, C9/P163
Griffin Island, C6/P31
Griffin Ledge, C9/P101
Grilse Point, C9/P290
Grimmer Bay, C6/P331
Guide Islets, C10/P95
Gulf Islands, C6/P1
Gulf Islands, C7/P1
Gulf Islands National
Park Reserve, C6/P5
Gunboat Bay, C9/P99
Gundersen Slough, C4/P81
Gunn Island, C4/P165

Hagan Bight, C6/P290
Hague Lake, C10/P91
Halfmoon Bay, C9/P32
Halfmoon Bay (settlement), C9/P37
Halibut Bank, C8/P4
Halibut Island, C3/P49
Halkett Bay, C5/P322
Halkett Bay Marine
Provincial Park, C5/P324
Halkett Island, C2/P132
Halkett Point, C5/P322
Hall Island, C6/P572
Hamber Island, C5/P143
Hamilton Point, C10/P173
Hamley Point, C6/P120
Hammond, Point, C3/P81
Hammond Bay, C7/P126
Hammond Rocks, C1/P145
Haney, C4/P238
Harbott Point, C10/P143
Harbour of Vancouver, C5/P25
Hardy Island, C9/P129
Hardy Island Marine
Provincial Park, C9/P134
Hare Point, C9/P377
Harling Point, C2/P144
Harlock Islet, C6/P154
Harmac, C7/P44
Harmony Islands, C9/P203
Harmony Islands Marine
Provincial Park, C9/P203
Harness Island, C9/P76
Haro Island, C10/P73
Haro Strait, C3/P7
Harris Island (Mayor Channel), C6/P9
Harrison Bay, C4/P284
Harrison Hot Springs, C4/P297
Harrison Lake, C4/P290
Harrison Mills, C4/P286
Harrison Mills Highway Bridge, C4/P280
Harrison Mills Railway Bridge, C4/P279
Harrison Point, C1/P179
Harrison River, C4/P4
Harrison River, C4/P278
Harvey Point (Gosse Passage), C6/P192
Harwood Point, C8/P229
Hatch Point, C6/P230
Ha'thayim (Von Donop) Marine
Provincial Park, C10/P121
Hatzic, C4/P270
Hawkins Island, C6/P534
Hay Point, C6/P347
Haystock Islets, C1/P248
Heather Islets, C10/P105
Heath Islet, C8/P197
Hecate Passage, C6/P24
Hein Bank, C3/P29
Helen Point, C6/P458
Helgesen Point, C1/P235
Helmcken Point, C4/P190
Henderson Point, C6/P289
Henrietta Point, C10/P169
Henry Bay, C8/P124
Henry Island, C3/P59
Henry Point (Pender Harbour), C9/P81
Hepburn Point, C10/P203
Heriot Bay, C10/P15
Heriot Island, C10/P15
Heritage Point, C6/P25
Hermit Island, C5/P298
Hernando Island, C9/P357

C = Chapitre/P = Paragraphe

Heron Rocks, C8/P133
Herring Bay, C7/P23
Hesler Point, C10/P155
Hidalgo Point, C9/P365
Hidden Basin, C9/P127
Higgins Bay, C10/P191
Higgins Island, C8/P197
High Creek, C9/P215
Highland Point, C9/P273
Hill Head, C1/P190
Hillingdon Point, C9/P388
Hill Island, C10/P127
Hill Rock, C9/P219
Hillside, C5/P347
Hjorth Bay, C10/P29
Hobbs Creek, C1/P147
Hodgson Islands, C9/P111
Hodgson Point, C9/P167
Hole in the Wall, C10/P60
Holland Bank, C6/P739
Hollyburn, C5/P23
Holmes, Point, C8/P237
Homathko Icefield, C10/P173
Homathko River, C10/P173
Home Island, C5/P298
Homfray Channel, C10/P196
Homfray Creek, C10/P201
Hood Canal, C1/P7
Hood Island, C6/P151
Hood Point, C5/P240
Hope, C4/P222
Hope Bay, C6/P388
Hope Point, C5/P327
Hopkins Landing, C5/P336
Horace Head, C10/P204
Horda Shoals, C6/P486
Hornby Island, C8/P132
Hornby Island (settlement), C8/P139
Horn Point, C10/P165
Horseshoe Bay, C5/P220
Horswell Bluff, C7/P128
Horswell Channel, C7/P123
Horswell Rock, C7/P128
Horton Bay, C6/P417
Hoskyn Channel, C10/P19
Hoskyn Point, C1/P212
Hoskyn Rock, C10/P23
Hospital Bay, C9/P95
Hospital Point, C6/P712
Hospital Rock, C6/P719
Hotham Sound, C9/P201
Houstoun Passage, C6/P615
Hovel Bay, C10/P172
Howe Sound, C5/P191
Hudson Island
(Preedy Harbour), C6/P768
Hudson Rocks, C7/P121
Hughes Passage, C3/P47
Hummingbird Cove, C9/P190
Hurtado Point, C9/P333
Hutchinson Cove, C1/P199
Hutt Island, C5/P289
Hutt Rock, C5/P289
Hyacinthe Bay, C10/P17
Hyacinthe Point, C10/P17
Hyashi Cove, C6/P329

Icarus Point, C7/P127
Idol Island, C6/P621
Impérieuse Rock, C8/P39
Imrie Island, C6/P134
Indian Arm, C5/P136
Indian Point, C6/P185
Indian Reef, C6/P699
Indian River, C5/P177
Inkman Island, C4/P312
Inner Harbour, C2/P45
Innes Passage, C10/P151
Inside Passage, C10/P3
Inskip Islands, C2/P29
Inskip Rock, C7/P179
Ioco, C5/P126
Iona Breakwater, C3/P175
Iona Island, C4/P128
Irby Point, C5/P245
Irish Bay, C6/P410
Iron Bay, C5/P177
Iron Point, C9/P365
Iroquois Passage, C6/P162
Isabel Bay, C9/P400
Isabella Island, C6/P221
Isabella Point (Fulford Harbour), C6/P213
Isbister Islands, C9/P385
Isle Capri, C9/P51

Jack Point, C7/P48
Jackscrew Island, C6/P621
Jackson Rock, C6/P215
Jack Tolmie Island, C9/P55
Jacob Rock, C9/P79
James Bay (Captain Passage), C6/P489
James Bay (Victoria Harbour), C2/P108
James Island, C6/P62
James Spit, C6/P57
Jane Islet, C10/P117
Java Islets, C3/P70
Jean Island, C9/P384
Jeddah Point, C9/P31
Jedediah Island, C8/P216
Jedediah Island Marine
Provincial Park, C8/P219
Jeffrey Rock, C8/P197
Jemmy Jones Island, C6/P34
Jenkins Island, C8/P192
Jericho Beach, C5/P13
Jervis Inlet, C9/P177
Jervis Island, C8/P216
Jesse Island (Departure Bay), C7/P177
Jimmy Judd Island, C10/P152
Jimmy Judd Reef, C10/P152
Joan Point, C7/P34
Joan Rock, C6/P134
Joe Bay, C9/P97
John Parker Islands, C1/P213
John Passage, C6/P165
John Rock, C6/P165
Johnson, C5/P170
Johnson Islet, C6/P154
Johnson Street Bridge, C2/P115
Johnstone Bluff, C10/P167
Johnstone Reef, C6/P39
Jordan, River, C1/P157
Jordan River, C1/P42
Jordan River, C1/P157
Josephine Islands, C9/P379
Josling Point, C6/P688
Joyce Point, C10/P259
Juan de Fuca Strait, C1/P5
Jug Island, C5/P153
Julia Island, C6/P540
Junction Island, C9/P200
Junction Point, C10/P241

Kakaekae Point, C9/P383
Kamaree Point, C6/P154
Kanaka Bay, C3/P37
Kanaka Bluff, C6/P208
Kanaka Creek, C4/P239
Kanaka Landing, C4/P241
Keats Island, C5/P297
Keats Island (settlement), C5/P315
Keefer Bay, C9/P359
Keefer Rock, C9/P357
Kellett Bluff, C3/P59
Kellett Point, C1/P200
Kellett Reef, C1/P200
Kellett Rock, C1/P144
Kellsey Point, C10/P142
Kelly Island, C9/P129
Kelp Reefs, C6/P50
Kenary Cove, C7/P17
Kendrick Island, C7/P79
KENNES, C6/P290
Keppel, Cape, C6/P223
Ker Island, C6/P82
Kettle Point, C5/P206
Kiddie Point, C9/P287
Killam Bay, C9/P211
Killer Whale Point, C6/P165
Kingfisher Cove, C6/P214
Kingfisher Point, C6/P107
Kinghorn Island, C10/P225
Kinghorn Rocks, C10/P225
King Islets (Hoskyn Channel), C10/P23
King Islets (Plumper Sound), C6/P395
Kirkland Island, C4/P70
Kitsilano Beach, C5/P13
Kitsilano Coast Guard Base, C5/P186
Kitsilano Point, C5/P14
Kitty Islet, C2/P150
Knapp Island, C6/P192
Knight Street Bridge, C4/P137
Koksilah River, C6/P240
Kolb Island, C6/P154
Komas Bluff, C8/P148
Kuhushan Point, C8/P251
Kulleet Bay, C7/P9
Kunechin Islets, C9/P259
Kunechin Point, C9/P259
Kwomais Point, C3/P124
Kye Bay, C8/P237

Ladner, C4/P166
Ladner Reach, C4/P165
Ladysmith, C6/P749
Ladysmith Harbour, C6/P733
Lagoon Head, C7/P125
Lake Bay, C10/P124
Lakeberg Bay, C4/P304
Lambert Channel, C8/P126
Lamb Islets, C9/P262
Lancelot Inlet, C9/P398
Lang Bay, C9/P143
Lang Cove, C2/P26
Langdale, C5/P338
La Pérouse Bank, C1/P123
Larsen Bay, C5/P204

C = Chapitre/P = Paragraphe

Larson Islet, C8/P221
Lasqueti, C8/P204
Lasqueti Island, C8/P186
Latona Passage, C5/P353
Laura Cove, C10/P239
Laurel Point, C2/P108
Law Point, C7/P100
Lawrence Point, C10/P172
Lazo, Cape, C8/P237
Leading Peak, C5/P246
Lee Bay, C9/P112
Leech Island, C6/P580
Lee Rock, C6/P9
Lemberg Point, C9/P30
Lena Bay, C9/P208
Lewis Bay, C6/P170
Lewis Channel, C10/P241
Lewis Park, C8/P175
Lewis Reef, C6/P7
Liddell, Point, C6/P337
Lighthouse Bay, C6/P602
Lillooet River, C4/P323
Lily Island, C7/P88
Limbert Rocks, C4/P303
Lime Bay, C2/P121
Limekiln Bay, C8/P235
Lindbergh Island, C8/P224
Link Island (Stuart Channel), C7/P24
Lion Island, C4/P170
Lion Islets, C6/P637
Lion Rock, C9/P386
Lions Bay, C5/P225
Lions Gate Bridge, C5/P68
Little Bull Passage, C8/P219
Little Church Island, C1/P214
Little D'Arcy Island, C3/P45
Little Dent Island, C10/P161
Little Goose Island, C4/P215
Little Group, C6/P82
Little Harrison Lake, C4/P326
Little Popham Island, C5/P298
Little River, C8/P242
Little Rock, C9/P366
Little Shell Island, C6/P82
Littleton Point, C10/P172
Little Zero Rock, C6/P44
Lizard Island, C6/P414
Lloyd Point, C10/P199
Loch Katrine Bank, C5/P91
Lock Bay, C7/P101
Lone Rock Point, C5/P160
Lone Tree Island, C4/P304
Longbeak Point, C8/P124
Long Harbour, C6/P492
Long Island (Harrison Lake), C4/P310
Long Island Bay, C4/P313
Lookout Point, C5/P209
Lorimer Point, C1/P199
Louisa Rock, C6/P213
Lower Hatzic Slough, C4/P270
Lower Rapids, C10/P71
Low Point, C1/P91
Lucy Point, C10/P236
Lulu Island, C4/P114
Lund, C9/P335
Lyall Harbour, C6/P395

Macaulay Point, C2/P45
Macdonald Island, C9/P227
Mace Point, C9/P333
MacIntyre Creek, C4/P205
Macs Cove, C4/P307
Madeira Park, C9/P97
Madge Island, C9/P400
Madrona Point, C8/P69
Mainguy Island, C6/P710
Major Islet, C9/P345
Makah Bay, C1/P63
Malacca Patch, C2/P26
Malahat Ridge, C6/P253
Malaspina Inlet, C9/P373
Malaspina Peninsula, C9/P355
Malaspina Point, C7/P51
Malaspina Strait, C9/P63
Malibu, C9/P225
Malibu Islet, C9/P221
Malibu Rapids, C9/P221
Mamquam Blind Channel, C5/P280
Mandarte Island, C6/P121
Mannion Bay, C5/P236
Mann Point, C4/P227
Manor Point, C1/P236
Manson Bay, C10/P90
Manson Passage, C9/P357
Mansons Landing, C10/P92
Mansons Landing Marine
Provincial Park, C10/P91
Maple Bay, C6/P666
Mapleguard Point, C8/P99
Maple Mountain, C6/P657
Marble Bay, C9/P167
Marble Bluff, C9/P167
Marguerite Island, C4/P300
Marina Island, C10/P86
Marina Reef, C10/P86
Mariners Rest, C5/P346
Mark Bay, C7/P167
Marpole Basin, C4/P129
Marpole Railway Bridge, C4/P134
Marshall Point, C8/P235
Martin Island, C9/P79
Martin Islands, C10/P225
Mary Anne Point, C6/P462
Mary Hill, C1/P246
Mary Islands, C10/P234
Mary Islet, C9/P101
Marylebone Point, C10/P204
Mary Point
(Desolation Sound), C10/P220
Mary Tod Island, C6/P15
Matsqui Island, C4/P255
Matthews Point, C6/P460
Maude Island, C8/P28
Maude Reef, C8/P134
Maurelle Island, C10/P40
Maxwell Point, C6/P674
Maynard Cove, C6/P30
Maynard Head, C9/P126
Mayne, C6/P467
Mayne Island, C6/P391
Mayne Island, C6/P430
Mayor Channel, C6/P7
McCall Bank, C8/P4
McCarthy Island, C2/P4
McComb Bay, C4/P300
McCracken Point, C3/P61
McDonald Beach
Launching Basin, C4/P128
McDonald Slough, C4/P128
McIvor's Landing, C4/P249
McKay Channel, C7/P155
McKay Point, C7/P144
McKenzie Cove (Centre Bay), C5/P332
McLoughlin Point, C2/P46
McMicking Point, C2/P150
McMillan Island, C4/P240
McNab Creek, C5/P354
McNaughton Point, C9/P75
McPhail Point, C6/P284
McQuarry Island, C9/P73
McRae Cove, C9/P138
McRae Islet, C9/P137
Meakin Channel, C7/P155
Melanie Cove, C10/P237
Melanie Point, C10/P237
Mellersh Point, C10/P172
Melville Island, C10/P229
Mermaid Bay, C10/P159
Mermaid Point, C9/P117
Merry Island, C9/P24
Metcalf Islands, C10/P80
Mexicana Hill, C6/P575
Miami Islet, C7/P6
Mickey Island, C5/P296
Middle Arm, C4/P9
Middle Arm, C4/P143
Middle Bank (Haro Strait), C3/P32
Middle Bank
(Nanaimo Harbour), C7/P155
Middle Ground, C1/P176
Mid Point, C9/P282
Mikuni Point, C6/P409
Mill Bay, C6/P277
Miller Islet, C9/P210
Millers Landing, C5/P237
Mill Point, C6/P104.1
Millstone River, C7/P166
Minaty Bay, C5/P264
Miners Bay, C6/P465
Miners Channel, C6/P120
Mink Island
(Desolation Sound), C10/P226
Min Rock, C10/P82
Minto Landing, C4/P277
Minx Reef, C6/P409
Misery Bay, C9/P285
Mission, C4/P266
Mission Highway Bridge, C4/P256
Mission Point, C9/P7
Mission Railway Bridge, C4/P257
Mistaken Island, C8/P64
Mitchell Island, C4/P130
Mitlenatch Island, C8/P257
Mitlenatch Island Nature
Provincial Park, C8/P257
Moh Creek, C10/P175
Molly Hogan Point, C4/P314
Monarch Head, C3/P71
Money Maker Reef, C6/P506
Money Makers Rock, C6/P516
Montagu Channel, C5/P250
Montague Harbour, C6/P543
Montague Harbour Marine
Provincial Park, C6/P549
Montgomery Bank, C8/P7
Montgomery Bank, C8/P255
Moody, Port, C5/P122

C = Chapitre/P = Paragraphe

Moore Point (Pender Harbour), C9/P77
Moorsam Bluff, C9/P209
Moresby Island, C3/P57
Moresby Passage, C6/P136
Morey Channel, C4/P150
Morey Channel Swing Bridge, C4/P147
Morgan Island, C10/P229
Mortimer Spit, C6/P363
Moses Point, C6/P253
Mosquito Pass, C3/P59
Moss Point, C9/P384
Mouat Bay, C8/P229
Mouat Channel, C6/P9
Mouat Islands, C8/P229
Mouat Point, C6/P326
Mouat Reef, C2/P149
Mouatt Reef, C3/P78
Moulds Bay, C10/P18
Mount Addenbroke, C10/P198
Mount Arrowsmith, C8/P76
Mount Artaban, C5/P326
Mount Dallas, C3/P36
Mount David, C6/P424
Mount Davies, C8/P213
Mount Dick, C8/P208
Mount Erskine, C6/P657
Mount Gardner, C5/P283
Mount Gardner (locality), C5/P291
Mount Geoffrey, C8/P132
Mount Grant, C9/P69
Mount Newton, C6/P70
Mount Parke, C6/P556
Mount Pocahontas, C9/P73
Mount Shepherd, C8/P208
Mount Tuam, C6/P223
Mount Tzouhalem, C6/P239
Mount Warburton Pike, C3/P69
Mowgli Island, C6/P626
Mud Bay (Baynes Sound), C8/P108
Mud Bay (Boundary Bay), C3/P129
Mudge Island, C7/P24
Muir Point, C1/P164
Mungo Bend, C4/P77
Munroe Head, C2/P28
Munroe Rock, C6/P75
Murder Bay, C1/P211
Musclow Islet, C6/P157
Musgrave Landing, C6/P658
Musgrave Point, C6/P658
Musgrave Rock, C6/P236
Myrmidon Point, C9/P373
Myrtle Creek, C9/P162
Myrtle Rocks, C9/P162
Mystery Reef, C9/P301

Nanaimo, C7/P104
Nanaimo Harbour, C7/P133
Nanaimo Harbour, C7/P147
Nanaimo Harbour
and Approach, C7/P102
Nankivell Point, C8/P55
Nanoose Bay (settlement), C8/P45
Nanoose Harbour, C8/P31
Nanoose Hill, C8/P31
Nares Point, C7/P176
Nares Rock
(Ladysmith Harbour), C6/P736
Nares Rock (Pender Harbour), C9/P79
Narrows Inlet, C9/P273
Narvaez Bay, C3/P71
Nash Bank, C8/P142
Navvy Jack Point, C5/P22
Navy Channel, C6/P391
Neah Bay, C1/P72
Neah Bay Coast Guard Station, C1/P74
Neck Islet, C10/P100
Neck Point, C7/P126
Nelson Island, C9/P114
Nelson Rock, C9/P114
Neptune Bank, C5/P91
Neville Islet, C9/P382
Neville Rock, C9/P137
New Brighton, C5/P342
Newcastle Island, C7/P147
Newcastle Island Marine
Provincial Park, C7/P167
Newcastle Island Passage, C7/P168
New Islet, C5/P296
Newton, Mount, C6/P70
New Westminster, C4/P104
New Westminster
Railway Bridge, C4/P99
Nicholson Cove, C7/P15
Nicomekl River, C3/P129
Nicomen Island, C4/P273
Nicomen Slough, C4/P272
Nile Creek, C8/P87
Nile Point, C9/P156
Nine Mile Point, C9/P280
Nitinat Bar, C1/P133
Nitinat Lake, C1/P133
Nitinat Narrows, C1/P133
Nocturne Island, C9/P129
Nonooa Rock, C8/P36
Noon Breakfast Point, C4/P125
Norman Point, C8/P133
Norris Rocks, C8/P133
North Arm, C4/P8
North Arm, C4/P114
North Arm breakwater, C4/P125
North Arm jetty, C4/P125
North Cod Reef, C6/P123
North Cove, C7/P2
Northeast Bay, C9/P73
Northeast Point, C9/P73
North Galiano, C6/P570
North Pender Island, C6/P343
North Race Rock, C1/P217
North Reef, C6/P686
North Thormanby Island, C9/P49
Northumberland Channel, C7/P36
Northwest Bay, C8/P65
Norway Island, C6/P626
Nose Point (Captain Passage), C6/P492
No. 1 Island, C4/P70
No. 2 Road Bridge, C4/P151
Nutcracker Bay, C10/P73
Nuttal Bay, C8/P63

Oak Bay, C6/P15
Oaks Bluff, C6/P323
Oaks Point, C9/P43
Oak Street Bridge, C4/P135
Observatory Hill, C1/P260
Observatory Point, C1/P94
Octopus Islands, C10/P52
Octopus Islands Marine
Provincial Park, C10/P53
Octopus Point, C6/P664
Ogden Point, C2/P96
Okeover Arm Provincial Park, C9/P394
Okeover Inlet, C9/P388
Okis Islands, C10/P71
Okisollo Channel, C10/P40
Old House Bay, C8/P191
Olsen Island, C8/P197
Olympic Mountains, C1/P8
Open Bay, C10/P17
Oregon Rock, C7/P172
Orford Bay, C10/P172
Oriel Rocks, C10/P236
Orlebar Point, C7/P100
Orlebar Point, C7/P114
Orlomah Beach, C5/P165
Orveas Bay, C1/P161
Osborn Bay, C6/P695
Oswald Bank, C9/P292
Otter Bay, C6/P329
Otter Island, C10/P228
Otter Point, C1/P161
Owen Bay, C10/P66
Owen Bay (settlement), C10/P67
Owen Island, C1/P144
Owen Point, C1/P141
Oyster Bay, C8/P253
Oyster Harbour, C6/P733
Oyster Island, C9/P129
Oyster Pond, C8/P251
Oyster River, C8/P249
Ozette Island, C1/P59

Pachena Bay, C1/P127
Pachena Point, C1/P128
Pachena River, C1/P127
Paddon Point, C6/P417
Paddy Mile Stone, C6/P664
Paddy Passage, C2/P30
Page Passage, C6/P154
Page Point, C6/P747
Paige Islets, C10/P238
Palliser Rock, C8/P124
Pam Rock, C5/P243
Pandora Hill, C2/P154
Panther Point, C6/P630
Parke, Mount, C6/P556
Parker Harbour, C9/P378
Parker Island, C6/P540
Parkin Point, C6/P322
Parksville, C8/P77
Parksville Bay, C8/P77
Parminter Point, C6/P685
Parry Bay, C1/P247
Parsons Channel, C4/P232
Parsons Point, C1/P168
Parsons Spit, C1/P168
Parthia Shoal, C5/P74
Partington Point, C8/P211
Pasley Island, C5/P294
Passage Island, C5/P205
Passage Rock, C7/P172
Pat Bay, C6/P263
Patey Rock, C6/P228
Patos Island, C3/P83
Patricia Bay, C6/P263
Patrick Island, C4/P171
Patrick Point, C9/P217
Patrol Island, C6/P185

C = Chapitre/P = Paragraphe

Pattullo Bridge, C4/P98
Paul Island, C8/P216
Payne Bay, C6/P548
Payne Point, C6/P395
Pearson Island, C9/P79
Peck Island, C10/P44
Peck Reef, C6/P192
Pedder Bay, C1/P236
Peile Point, C6/P536
Pellow Islets, C6/P142
Pelly Island, C2/P122
Pelorus Point, C3/P65
Pender Canal, C6/P358
Pender Harbour, C9/P81
Pendrell Sound, C10/P215
Penelakut (Kuper) Island, C6/P580
Penelakut Spit, C6/P579
Pen Island, C4/P213
Penn Islands, C10/P130
Penrose Bay, C9/P390
Percival Cove, C6/P331
Percy Anchorage, C7/P69
Perry Rock, C6/P387
Peter Cove, C6/P345
Phillimore Point, C6/P541
Phipps Point, C8/P128
Piers Island, C6/P192
Pigeon Valley, C10/P173
Pile Point, C3/P37
Pilgrim Cove, C2/P26
Pilkey Point, C7/P2
Pillar Point, C1/P87
Pill Islets, C10/P100
Pilot Bay, C7/P115
Pimbury Point, C7/P184
Pine Islet, C6/P423
Piper Point, C9/P261
Pirate Rock, C9/P24
Pirates Cove, C7/P58
Pirates Cove Marine
Provincial Park, C7/P58
Pirates Point, C4/P289
Pitt Lake, C4/P212
Pitt Meadows Airport, C4/P229
Pitt River, C4/P3
Pitt River, C4/P192
Pitt River Highway Bridge, C4/P200
Pitt River Railway Bridge, C4/P196
Plumper Bay
(Esquimalt Harbour), C2/P34
Plumper Cove, C5/P317
Plumper Cove Marine
Provincial Park, C5/P318
Plumper Passage, C6/P25
Plumper Reach, C4/P251
Plumper Sound, C6/P372
Plunger Passage, C10/P114
Pocahontas, Mount, C9/P73
Pocahontas Bay, C9/P159
Point Ash, C1/P237
Point Atkinson, C5/P18
Point Cowan, C5/P227
Point Disney, C3/P77
Point Ellice (Bay Street) Bridge, C2/P129
Point Fairfax, C3/P57
Point Grey, C5/P6
Point Hammond, C3/P81
Point Holmes, C8/P237
Point Liddell, C6/P337
Point No Point, C1/P160
Point Roberts, C3/P144
Poise Island, C9/P267
Polly Island, C9/P400
Popham Island, C5/P298
Poplar Island, C4/P130
Porlier Pass, C6/P590
Porpoise Bay, C9/P267
Porpoise Bay Provincial Park, C9/P266
Portage Cove, C10/P226
Portage Head, C1/P62
Portage Inlet, C2/P135
Port Angeles, C1/P99
Porta Reef, C7/P188
Port Browning, C6/P364
Port Coquitlam (city), C4/P194
Port Douglas, C4/P326
Port Douglas Channel, C4/P326
Porteau Cove, C5/P253
Porteau Cove Provincial Park, C5/P254
Port Graves, C5/P327
Port Hammond, C4/P237
Portland Island, C6/P141
Portlock Point, C6/P341
Port Mann, C4/P183
Port Mann Bridge, C4/P189
Port Mellon, C5/P349
Port Moody, C5/P122
Port Moody (city), C5/P132
Port Renfrew, C1/P153
Port San Juan, C1/P141
Port Washington, C6/P331
Possession Point, C1/P166
Potato Point, C10/P173
Potlatch Creek, C5/P249
Potts Point, C5/P326
Powder Islet, C6/P506
Powell Hill, C9/P304
Powell Islets, C9/P354
Powell River, C9/P305
Power Squadron Reef, C7/P144
Preedy Harbour, C6/P768
Preston Island, C5/P301
Prevost Harbor, C3/P76
Prevost Island, C6/P337
Prevost Passage, C6/P135
Price Point, C10/P199
Prideaux Haven, C10/P230
Priestland Cove, C9/P32
Prince of Wales Reach, C9/P209
Princess Bay, C6/P151
Princess Cove, C6/P630
Princess Louisa Inlet, C9/P226
Princess Louisa Marine
Provincial Park, C9/P227
Princess Royal Reach, C9/P217
Pringle Rock, C10/P229
Prospect Point, C5/P67
Protection Island
(Nanaimo Harbour), C7/P147
Protection Island
(Squirrel Cove), C10/P251
Prowse Point, C8/P199
Pryce Channel, C10/P183
Puget Sound, C1/P7
Pulton Bay, C10/P74
Pulton Point, C10/P75
Purcell Point (Bute Inlet), C10/P172
Purcell Point (Harrison Lake), C4/P310
Purfleet Point, C4/P77
Purvis Point, C7/P34
Pylades Channel, C7/P53
Pylades Island, C7/P13
Pym Island, C6/P173

Quadra Hill, C6/P569
Quadra Island, C10/P9
Qualicum Bay, C8/P87
Qualicum Beach, C8/P84
Qualicum River, C8/P87
Quarantine Cove, C1/P246
Quarry Bay, C9/P118
Quartertide Rocks, C1/P144
Quartz Bay, C10/P119
Quatam Bay, C10/P179
Quatam River, C10/P179
Queen Charlotte Channel, C5/P202
Queensborough
Highway Bridge, C4/P139
Queensborough Railway Bridge, C4/P140
Queens Island, C4/P273
Queens Reach (Fraser River), C4/P183
Queens Reach (Jervis Inlet), C9/P219

Raake Point, C4/P287
Rabbit Island, C8/P206
Race Passage
(Juan de Fuca Strait), C1/P225
Race Point (Porlier Pass), C6/P600
Race Rocks, C1/P217
Racoon Island, C5/P153
Ragged Island
(Collingwood Channel), C5/P286
Ragged Island
(Collingwood Channel), C5/P296
Ragged Islands, C9/P348
Ragged Islets, C7/P4
Rainbow Channel, C7/P121
Rainbow Falls, C4/P305
Rainy River, C5/P351
Ralph Grey Point, C6/P412
Ramillies Channel, C5/P242
Ramsay Arm, C10/P179
Ranch Point, C8/P43
Rathtrevor Beach
Provincial Park, C8/P69
Raymur Point, C2/P106
Ray Rock, C10/P227
Raza Island, C10/P180
Raza Passage, C10/P177
Raza Point, C10/P177
Razor Point, C6/P385
Read Island, C10/P124
Read Island (settlement), C10/P129
Read Point, C10/P23
Reay Island, C6/P132
Rebecca Rock, C9/P287
Rebecca Spit, C10/P13
Rebecca Spit Marine
Provincial Park, C10/P13
Reception Point, C9/P24
Red Islets, C6/P340
Redonda Bay, C10/P181
Reed Point, C5/P127
Reef Bay, C7/P145
Reef Harbour, C6/P423
Refuge Cove, C10/P252
Refuge Cove (settlement), C10/P254

C = Chapitre/P = Paragraphe

Reid Island, C6/P572
Reifel Island, C4/P67
Rendezvous Islands, C10/P132
Repulse Point, C8/P100
Repulse Rock, C6/P306
Retreat Cove, C6/P567
Retreat Island, C6/P567
Reynard Point, C6/P138
Reynolds Point, C7/P17
Richard Point (Nanoose Harbour), C8/P37
Richards Island, C2/P15
Richardson Bluff, C6/P351
Richardson Cove, C8/P191
Richmond Island, C4/P128
Ring Island, C10/P100
Rip Point, C6/P471
River Jordan, C1/P157
Robert Point (Fraser River), C4/P227
Roberts, Point, C3/P144
Roberts Bank, C3/P160
Roberts Bank, C4/P1
Roberts Bay, C6/P102
Roberts Creek, C9/P3
Roberts Creek Provincial Park, C9/P3
Robertson Cove, C10/P122
Robertson Lake, C10/P121
Robson Channel, C6/P416
Robson Reef, C6/P9
Roche Cove, C1/P200
Roche Harbor, C3/P59
Roche Point, C5/P120
Rocket Shoal, C6/P580
Rodd Point, C2/P19
Roe Islet, C6/P329
Roffey Island, C10/P240
Roger Curtis, Cape, C5/P283
Rogers Reef, C7/P81
Roland Point, C9/P246
Romulus Reef, C6/P604
Rosario Strait, C3/P97
Roscoe Bay, C10/P206
Roscoe Bay Marine
Provincial Park, C10/P206
Rose Bay, C2/P127
Rosedale Rock, C1/P217
Rose Island, C4/P70
Rose Islets, C6/P572
Rosenfeld Rock, C3/P88
Rose Rock, C6/P154
Rosetta Rock, C9/P380
Ross Bay, C2/P143
Round Island (Stuart Channel), C7/P25
Rouse Bay, C8/P216
Royal Cove, C6/P208
Royal Point, C2/P38
Royal Roads, C1/P262
Royston, C8/P156
Rubly Island, C6/P132
Rudder Rock, C8/P48
Rum Island, C3/P51
Russell Island, C6/P213
Russell Reef, C6/P424
Russel Reach, C4/P240
Ruth Island, C8/P46
Ruxton Island, C7/P14
Ruxton Passage, C7/P21

Saanich Inlet, C6/P253
Saanich Peninsula, C6/P58
Saanichton Bay, C6/P64
Sabine Channel, C8/P206
Sail Rock (Juan de Fuca Strait), C1/P82
St. John Point (Plumper Sound), C6/P408
St. John Point (Strait of Georgia), C8/P142
St. Mungo's Bend, C4/P77
St. Vincent Bay, C9/P199
Salalikum Rock, C6/P460
Salamanca Point, C6/P643
Salish Sea, C1/P3
Sallas Rocks, C3/P47
Salmon Bank, C3/P33
Salmon Inlet, C9/P280
sk̲elhp (Jervis Inlet), C9/P189
Saltery Bay Provincial Park, C9/P192
Saltspring Island, C6/P200
Salubrious Bay, C9/P387
Samuel Island, C6/P406
Samuel Island (north shore), C6/P425
Sand Heads, C3/P168
Sandstone Rocks, C6/P619
Sandy Island, C8/P124
Sandy Island Marine
Provincial Park, C8/P124
Sangster Island, C8/P188
San Juan, Port, C1/P141
San Juan Island, C3/P36
San Juan Islands, C3/P2
San Juan Point, C1/P141
San Juan River, C1/P151
San Simon Point, C1/P157
Sansum Narrows, C6/P649
Sansum Point, C6/P650
Sapperton Bar, C4/P184
Sapperton Channel, C4/P185
Sapperton Dyke, C4/P184
Sarah Point, C9/P355
Sarah Point, C10/P220
Sargeant Bay, C9/P19
Sargeant Bay Provincial Park, C9/P19
Satellite Channel, C6/P200
Satellite Island, C3/P76
Satellite Reef, C7/P148
Saturna (community), C6/P401
Saturna Beach, C6/P384
Saturna Island, C3/P73
Saturna Point, C6/P395
Saturnina Island, C7/P88
Saumarez Bluff, C9/P209
Savage Point, C3/P87
Savary Island, C9/P357
Savoie Rocks, C8/P138
Sawluctus Island, C6/P309
Saw Tooth Rocks, C1/P133
Saxe Point, C2/P38
Scarrow Reef, C6/P567
Scherrer Bay, C4/P312
Schmidt Point, C6/P192
Schooner Cove
(Strait of Georgia), C8/P59
Schooner Reef, C8/P55
Scobell Island, C10/P236
Scoones Point, C6/P464
Scotch Fir Point, C9/P136
Scottie Bay, C8/P224
Scott Island, C6/P690
Scott Point (Captain Passage), C6/P491
Scott Point (Malaspina Inlet), C9/P384
Scott Pond, C4/P57
Scott Rock, C9/P167
Scroggs Rocks, C2/P17
Sea Bird Point, C2/P156
Seabird Rocks, C1/P128
Sea Egg Rocks, C8/P192
Seaford, C10/P243
Sea Island, C4/P112
Sea Lion Rock, C10/P145
Seal Islets, C8/P124
Seal Reef, C8/P190
Seal Rock, C1/P82
Sea Reach, C4/P161
Sear Island, C7/P88
Seaside Park, C5/P352
Sebastian Point, C4/P190
Sechelt, C9/P16
Sechelt Creek, C9/P283
Sechelt Inlet, C9/P229
Sechelt Inlets Marine
Provincial Park, C9/P232
Sechelt Islets, C9/P243
Sechelt Peninsula, C9/P229
Sechelt Rapids, C9/P243
Second Narrows, C5/P95
Second Narrows Bridge, C5/P108
Second Narrows
Railway Bridge, C5/P111
Second Sister Island, C6/P506
Secord Rock, C10/P166
Secretary (Donaldson) Island, C1/P166
Secretary Islands, C6/P625
Secret Bay, C9/P238
Secret Cove, C9/P55
Secret Island, C6/P489
Sekiu, C1/P86
Sekiu Point, C1/P84
Sekiu River, C1/P83
Selby Cove, C6/P489
Selina Point, C9/P386
Selkirk Trestle, C2/P133
Selkirk Water, C2/P130
Selma Park, C9/P13
Semiahmoo Bay, C3/P138
Senanus Island, C6/P290
Sentry Shoal, C8/P7
Sentry Shoal, C8/P255
Separation Point, C6/P237
Serpentine River, C3/P129
Settlers Group, C10/P43
Sevilla Island, C9/P344
Seymour Landing, C5/P229
Seymour Point, C6/P138
Seymour River
(Vancouver Harbour), C5/P95
Shack Island, C7/P126
Shady Island, C4/P63
Shaft Point, C7/P186
Shah Point, C6/P610
Shark Cove, C6/P363
Shark Spit, C10/P105
Sharpe Point, C6/P733
Sharpes Bay, C9/P350.1
Shearwater Passage, C9/P299
Sheep Island, C6/P132
Sheer Island, C8/P206
Sheer Point, C10/P29
Sheers Island, C4/P308
Shelter Islets, C5/P316
Shelter Point, C8/P253

C = Chapitre/P = Paragraphe

Shepherd, Mount, C8/P208
Sherard Point, C6/P695
Sheringham Point, C1/P161
Shingle Bay, C6/P326
Shingle Point, C6/P574
Shingle Spit, C8/P138
Ship Peninsula, C8/P109
Ship Point, C8/P110
Shipyard Rock, C7/P92
Shirley Point, C10/P210
Shoal Channel, C5/P302
Shoal Harbour
(Tsehum Harbour), C6/P104
Shoal Islands, C6/P710
Shoal Point (Fraser River), C4/P84
Shoal Point (Victoria Harbour), C2/P101
Shute Passage, C6/P147
Shute Reef, C6/P224
Sibell Bay, C6/P743
Sidney, C6/P84
Sidney Channel, C6/P71
Sidney Island, C6/P74
Sidney Spit, C6/P79
Silva Bay, C7/P92
Silver Falls, C5/P170
Silver River (locality), C4/P317
Simpson Point, C1/P169
Simson Provincial Park, C9/P29
Sinclair Bank, C9/P64
Sister Rocks, C2/P131
Sisters Islets, C8/P194
Siwash Island, C4/P206
Siwash Rock (English Bay), C5/P16
Skardon Islands, C9/P96
Skerry Bay, C8/P218
Skinner Bluff, C6/P239
Skipjack Island, C3/P79
Skookumchuck Narrows, C9/P233
Skookumchuck Rapids, C9/P243
Skookum Island, C9/P252
Skull Islet, C6/P345
Skumalasph Island, C4/P273
Skwawka River, C9/P220
SkyBridge, C4/P97
Sky Pilot Rock, C10/P228
Slag Point, C6/P739
Sleeper Rock, C2/P122
Sliammon, C9/P327
Sliammon Creek, C9/P327
Slip Point, C1/P85
Sluggett Point, C6/P296
Smart Island, C2/P15
Smelt Bay, C10/P85
Smelt Bay Provincial Park, C10/P85
Smokey Tom Island, C4/P67
Smuggler Cove, C9/P51
Smuggler Cove Marine
Provincial Park, C9/P54
Smugglers Cove, C5/P240
Smyth Head, C1/P203
Snake Island, C7/P116
Snout Point, C10/P193
Snug Cove, C5/P230
Snuggery Cove, C1/P153
Soames Point, C5/P320
Sockeye Point, C9/P273
Sombrio Point, C1/P156
Songhees Point, C2/P121
Sonora Island, C10/P40
Sooke, C1/P185
Sooke Basin, C1/P190
Sooke Bay, C1/P163
Sooke Bluffs, C1/P164
Sooke Harbour, C1/P169
Sooke Inlet, C1/P168
Sooke River, C1/P190
Soquel Bank, C1/P125
South Arm, C4/P7
South Beach, C3/P146
South Cod Reef, C6/P123
Southey Island, C8/P46
Southey Point, C6/P621
Southgate River, C10/P173
South Pender Island, C6/P343
South Thormanby Island, C9/P24
Spanish Bank, C5/P8
Spencer Ledge, C6/P24
Sphinx Island, C6/P540
Spike Island, C6/P626
Spike Rock, C1/P61
Spilsbury Point, C9/P361
Spooks Point, C4/P289
Spotlight Cove, C6/P570
Spratt Bay, C9/P159
Spring Bay, C8/P227
Springer Point, C10/P60
Squally Reach, C6/P305
Squamish, C5/P271
Squamish Harbour, C5/P255
Squamish River, C5/P271
Squirrel Cove, C10/P245
Squirrel Cove (settlement), C10/P248
Squitty Bay, C8/P215
Squitty Bay Provincial Park, C8/P215
Stacey Rock, C9/P373
Stag Bay, C9/P365
Staines Point, C2/P145
Stanley Park, C5/P13
Stanley Point, C6/P336
Station Island, C10/P225
Stave River, C4/P253
Steep Bluff, C5/P304
Stevens Passage, C8/P196
Steveston, C4/P60
Steveston Bar, C4/P58
Steveston Bend, C4/P55
Steveston Island, C4/P63
Steveston Jetty, C4/P54
Stillwater (settlement), C9/P139
Stillwater Bay, C9/P139
Stone Cutters Bay, C6/P621
Stopford Point, C9/P398
Storm Bay, C9/P255
Stove Islets, C10/P100
Stradiotti Reef, C9/P299
Strait of Georgia (NW portion), C8/P2
Strait of Georgia (SE part), C3/P90
Stranger Passage, C6/P190
Strawberry Island (Fraser River), C4/P272
Strawberry Islet, C9/P125
Strawberry Rock, C1/P62
Strawberry Slough, C4/P272
Striped Peak, C1/P92
Strongtide Islet, C6/P32
Stuart Channel, C6/P677
Stuart Island (Boundary Pass), C3/P63
Stuart Island
(Cordero Channel), C10/P136
Sturdies Bay, C6/P469
Sturgeon Bank, C3/P168
Sturgeon Bank, C4/P1
Sturgeon Bay, C4/P306
Sturgeon Slough, C4/P205
Sturt Bay, C9/P167
Sturt Island, C10/P44
Subiaco Cove, C4/P218
Subtle Islands, C10/P114
Sucia Islands, C3/P85
Sumas River, C4/P274
Sunk Rock, C6/P126
Sunset Beach, C5/P225
Sunshine, C5/P162
Surge Narrows, C10/P43
Surge Narrows (settlement), C10/P30
Surge Point, C10/P30
Surprise Mountain, C8/P234
Surrey Islands, C9/P43
Susan Islets, C9/P404
Sutil Channel, C10/P4
Sutil Mountain, C6/P536
Sutil Point, C10/P83
Sutton Islets, C9/P233
Swanson Channel, C6/P313
Swartz Bay, C6/P180
Swartz Head, C6/P162
Swiftsure Bank, C1/P126
Swishwash Island, C4/P152
Swordfish Island, C1/P214
Sydney Island, C9/P212
Sykes Island, C9/P199
Syren Point, C9/P203

Talbot Cove, C10/P259
Talbot Islet, C10/P259
Tan Island, C10/P100
Tanner Rock, C6/P282
Tatoosh Island, C1/P65
Tattenham Ledge, C9/P41
Tavistock Point, C4/P242
Taylor Point (Boundary Pass), C3/P67
Teakerne Arm, C10/P259
Teakerne Arm Provincial Park, C10/P260
Telegraph Cove (Haro Strait), C6/P36
Telegraph Harbour, C6/P757
Telescope Passage, C9/P187
Temple Rock, C9/P79
Tenedos Bay, C10/P227
Ten Mile Point (Haro Strait), C6/P35
Ten Mile Point (Harrison Lake), C4/P309
Tent Island, C6/P619
Texada Island, C8/P3
Thames Shoal, C6/P7
The Cut, C6/P584
The Ditch, C4/P114
The Gap, C9/P81
The Gorge (Cortes Island), C10/P96
The Gorge (Victoria Harbour), C2/P136
Theodosia Arm, C9/P401
Theodosia Inlet, C9/P403
Thetis Island, C6/P757
The Yucultas, C10/P143
Thieves Bay, C6/P324
Third Sister Island, C6/P506
Thomson Cove, C6/P289
Thormanby Islands, C9/P20
Thornbrough Bay, C5/P342
Thornbrough Channel, C5/P335

C = Chapitre/P = Paragraphe

Thorp Island, C9/P378
Thors Cove, C9/P401
Thrasher Cove, C1/P147
Thrasher Rock, C7/P84
Three Islets, C9/P368
Thulin Passage, C9/P348
Thumb Point, C6/P108
Thunder Bay, C9/P188
Thunder Point, C9/P189
Thynne Island, C9/P402
Tibbs Point, C10/P187
Tiber Bay, C10/P242
Tide Islet, C10/P99
Tilbury Island, C4/P68
Tillicum Bay, C9/P264
Tilly Point, C3/P65
Timberman Cove, C4/P314
Tipella, C4/P324
Toba Inlet, C10/P188
Toba River, C10/P188
Toby Island, C8/P133
Todd Bay, C4/P321
Tod Inlet, C6/P303
Tod Rock, C6/P9
Tom Point, C3/P51
Tongue Point
(Juan de Fuca Strait), C1/P92
Tortoise Islets, C6/P151
Totem Bay, C10/P127
Towboat Strait, C4/P313
Townley Islands, C9/P354
Tozier Rock, C6/P282
Trail Bay, C9/P10
Trail Islands, C9/P17
Treat Creek, C9/P214
Treat Point, C9/P293
Tree Island (Fraser River), C4/P190
Tree Island (Sandy Island), C8/P124
Tree Island (Stuart Channel), C7/P13
Trematon Mountain, C8/P187
Trent River, C8/P161
Trevenen Bay, C9/P385
Trevor Islet, C6/P404
Trial Island Pass, C2/P149
Trial Islands, C2/P145
Triangular Hill, C1/P255
Tribune Bay, C8/P142
Trincomali Channel, C6/P522
Trollope Point, C1/P190
ts'ukw'um, C9/P7
Tsawwassen, C3/P148
Tsawwassen Terminal, C3/P148
Tsehum Harbour, C6/P104
Tsuquanah Point, C1/P133
Tsusiat Falls, C1/P132
Tsusiat River, C1/P132
Tuam, Mount, C6/P223
Tucker Bay, C8/P221
Tuck Rock, C8/P221
Tugboat Island, C7/P88
Tugboat Passage, C10/P161
Tulista Park, C6/P101
Tumbo Channel, C6/P420
Tumbo Island, C3/P87
Tumbo Island, C6/P421
Tumbo Point, C3/P87
Tumbo Reef, C3/P87
Tunstall Bay, C5/P287
Tupper Rock, C5/P153
Turgoose Point, C6/P64
Turkey Head, C6/P15
Turnagain Island, C9/P55
Turnback Point, C10/P156
Turnbull Reef, C6/P145
Turner Bay, C9/P352
Turn Point (Haro Strait), C3/P63
Turtle Head, C5/P143
Tusko Rock, C10/P44
Tuwanek Point, C9/P262
Tuzo Rock, C2/P121
Twigg Island, C4/P130
Twin Bay, C10/P124
Twin Creeks, C5/P345
Twin Islands (Baker Passage), C9/P361
Twin Islands (Indian Arm), C5/P163
Twin Rivers, C1/P90
Twiss Point, C6/P637
Tyee Point (Horseshoe Bay), C5/P220
Tzoonie Narrows, C9/P276
Tzoonie Point, C9/P275
Tzoonie River, C9/P279
Tzouhalem, Mount, C6/P239

Uganda Passage, C10/P105
Umatilla Reef, C1/P59
Union Bay, C8/P122
Union Bay (settlement), C8/P122
Union Point, C8/P123
Unit Rocks, C3/P46
Upper Harbour, C2/P128
Upper Rapids, C10/P59
Upwood Point, C8/P208
Ursula Rock, C9/P167

Valdes Island, C6/P574
Valdes Island, C6/P647
Van Anda, C9/P176
Van Anda Cove, C9/P174
Van Anda Point, C9/P160
Vance Island, C7/P88
Vancouver, Harbour of, C5/P25
Vancouver Bay (Arran Rapids), C10/P157
Vancouver Bay (Jervis Inlet), C9/P215
Vancouver Fraser
Port Authority (VFPA), C4/P12
Vancouver Harbour, C5/P24
Vancouver Harbour
(western portion), C5/P76
Vancouver River, C9/P215
Vanguard Bay, C9/P195
Vantreight Island, C6/P33
Vaucroft Beach, C9/P43
Vedder Rock, C4/P319
Venture Point, C10/P80
Verdier Point, C6/P281
Vernaci Point, C6/P610
Vessel Traffic Service
Puget Sound, C1/P25
Vesuvius Bay, C6/P683
Victoria Harbour, C2/P45
Victoria Rock, C6/P561
Victoria Shoal, C6/P562
Village Bay (Hoskyn Channel), C10/P25
Village Bay
(Trincomali Channel), C6/P456
Viner Point, C10/P124
Virago Point, C6/P599
Virago Rock, C6/P607
Virtue Rock, C6/P24
Vivian Island, C9/P300
Von Donop Inlet, C10/P120

Waadah Island, C1/P73
Waatch Point, C1/P63
Waatch River, C1/P63
Waddington Channel, C10/P204
Waddington Harbour, C10/P173
Waiatt Bay, C10/P51
Wain Rock, C6/P259
Wakes Cove, C7/P78
Waldron Island, C3/P77
Walker Hook, C6/P558
Walker Rock, C6/P564
Wallace Island, C6/P630
Wallace Island Marine
Provincial Park, C6/P630
Wallace Point, C6/P343
Wallis Point, C8/P31
Walsh Cove, C10/P212
Walsh Cove Marine
Provincial Park, C10/P212
Walter Bay, C6/P512
Walter Point, C10/P215
Walters Point, C10/P66
Warburton Pike, Mount, C3/P69
Ward Point, C10/P172
Warrior Point, C6/P267
Water Bay, C9/P45
Watt Point, C1/P237
Watts Point, C5/P267
Wedge Point, C6/P748
Weir Point, C1/P242
Welbourn Cove, C9/P89
Welbury Bay, C6/P491
Welbury Point, C6/P491
Welcome Bay, C8/P232
Welcome Passage, C9/P20
Wells Point, C8/P221
Welsford Islands, C10/P43
West Bank, C3/P85
West Bay, C7/P23
West Bay (Howe Sound), C5/P333
West Bay (Victoria Harbour), C2/P124
Western Rock, C9/P137
Westham Bridge, C4/P156
Westham Island, C4/P153
West Point, C8/P220
West Race Rocks, C1/P217
West Redonda Island, C10/P180
Westshore Terminals, C3/P154
West Twin River, C1/P90
Westview, C9/P318
Westwood Bay, C4/P319
Whaleboat Island, C7/P14
Whaleboat Island Marine
Provincial Park, C7/P14
Whaleboat Passage, C7/P14
Whalebone Point, C8/P128
Whale Passage, C10/P130
Whaler Bay, C6/P635
Whale Rock
(Esquimalt Harbour), C2/P31
Whaletown, C10/P110
Whaletown Bay, C10/P110
Whiffin Spit, C1/P172
Whippoorwill Point, C4/P290
Whirl Bay, C1/P216

C = Chapitre/P = Paragraphe

Whirlpool Point, C10/P145
Whiskey Cove, C5/P151
Whisky Point, C6/P277
White Cliff Point, C5/P209
White Islets, C9/P5
White Rock (Indian Arm), C5/P145
White Rock (Semiahmoo Bay), C3/P138
Whiterock Passage, C10/P35
White Spit, C8/P124
Whitestone Islands, C9/P107
Whonnock, C4/P250
Whyac Point, C1/P133
Whyte Cove, C5/P209
Whyte Islet, C5/P209
Widgeon Slough, C4/P206
Wigwam Inn, C5/P178
Wilbraham Point, C9/P39
Wilby Shoals, C10/P9
Wild Flower Islands, C10/P126
Wiley Lake, C10/P121
Wilhelm Point, C6/P183
Willemar Bluff, C8/P150
William Head, C1/P244
William Islands, C10/P236
Williams Island
(Pender Harbour), C9/P81
Williams Landing, C4/P217
Williamson Island, C4/P165
Williamsons Landing, C5/P343
Williams Point, C6/P744
Willis Point, C6/P290
Willows Beach, C6/P20
Willy Island, C6/P710
Wilmot Head, C6/P540
Wilson Point (Harrison River), C4/P287
Winchelsea Islands, C8/P48
Winstanley Point, C6/P544
Winter Cove, C6/P411
Winter Point, C6/P412
Wise Island, C6/P553
Witherby Point, C5/P346
Witty's Lagoon, C1/P248
Wolf Island (Becher Bay), C1/P210
Wolf Point (Buccaneer Bay), C9/P46
Wood Bay, C9/P75
Woodfibre, C5/P269
Woodlands, C5/P162
Woods Bay (Okisollo Channel), C10/P73
Woods Islands, C6/P744
Woods Nose, C1/P145
Woodward Dam, C4/P70
Woodward Island, C4/P70
Woodward Point, C1/P176
Woodward Reach, C4/P68
Woodward Training Wall, C4/P70
Woolridge Island, C5/P353
Wootton Bay, C9/P405
Work Island, C2/P126
Work Point, C2/P127
Worlcombe Island, C5/P294
Wymond Point, C3/P48

Yaalstrick Island, C4/P276
Yarrow Point, C6/P288
Yates Point (Becher Bay), C1/P213
Yeatman Bay, C10/P48
Yellow Island (Chrome Island,
Baynes Sound), C8/P96
Yellow Point, C7/P15
Yeo Islands, C8/P60
Yeo Point, C6/P479
Yew Point, C2/P15.1
York Rocks, C6/P639
Young Point, C8/P187
Yuculta Rapids, C10/P143
Yucultas, The, C10/P143

Zephine Head, C9/P373
Zero Rock, C6/P42

C = Chapitre/P = Paragraphe

PAC 201	**Juan de Fuca Strait et Strait of Georgia**
PAC 202	**De Discovery Passage à Queen Charlotte Strait et la côte ouest de l'île de Vancouver**
PAC 205	**Inner Passage — De Queen Charlotte Sound à Chatham Sound**
PAC 206	**Hecate Strait, Dixon Entrance, Portland Inlet et eaux adjacentes, et Haida Gwaii**
PAC 200	**Renseignements généraux – côte du Pacifique**