

28 Recherche et sauvetage dans les secteurs relevant du canada

1 Généralités

Les Forces canadiennes (FC) de concert avec la Garde côtière canadienne (GCC) ont la responsabilité globale au Canada pour la coordination des activités de Recherche et Sauvetage (SAR) aéronautique et maritime fédérales, notamment en eaux canadiennes ainsi qu'en haute mer au large des côtes canadiennes. Les FC fournissent des aéronefs appropriés SAR à l'intention des incidents maritimes SAR. La GCC coordonne les activités maritimes SAR en-deçà de cette zone et fournit les ressources maritimes SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres de Coordination Conjoint de Sauvetage (JRCC) existent à Victoria (C.-B.), à Trenton (Ontario) et à Halifax (N.-É.). Le service y est assuré 24 heures par jour par le personnel des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Chaque centre est responsable d'un secteur désigné faisant l'objet de conventions internationales appelé une Région de recherche et sauvetage (RRS) (voir la planche A.1). De plus, afin de coordonner les opérations SAR maritimes locales, un Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC), opéré par du personnel de la Garde côtière, est situé à Québec, QC. La région secondaire de recherche et sauvetage (SRS) du MRSC Québec, inclut le Fleuve St-Laurent et les parties nord et centrale du Golfe St-Laurent (voir Annexe A4).

- 2 La *Loi sur les Océans et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) autorise le ministre des Pêches et Océans à déléguer les pouvoirs nécessaires à la coordination du sauvetage en mer. Ces pouvoirs, tel qu'exercés par les JRCC et les MRSC habilite le coordinateur SAR de service lorsqu'il apprend l'existence d'une situation de détresse réelle, du fait qu'un navire est manquant ou du fait que des signaux ou d'autres renseignements indiquent l'existence possible d'une situation de détresse, à ordonner à tous les navires se trouvant dans un secteur précis à signaler leur position, à participer aux recherches et à exécuter toute autre mission SAR jugée nécessaire.

Le capitaine ou le responsable du navire sont tenus d'obtempérer à des ordres de ce genre sauf si ce fait met en danger son navire, sa remorque ou les personnes qui se trouvent à bord. Le gouvernement a pour politique en matière SAR de réquisitionner les navires appartenant au gouvernement fédéral en vue de missions SAR avant de réquisitionner des navires appartenant à des particuliers lorsque les premiers sont prêts à servir et appropriés pour la mission qui se présente, et à libérer des missions SAR les navires appartenant à des particuliers réquisitionnés lorsque des navires de l'État les remplacent.

- 3 La LMMC 2001 habilite également le capitaine de tout navire en détresse à réquisitionner tout navire pour qu'il vienne à son secours. Même s'il/si elle agit ainsi et que la situation semble bien en main, il est souhaitable qu'il/elle tienne le JRCC/MRSC intéressé bien informé, car ce dernier a à sa disposition des connaissances et des liaisons avec les ressources spécialisées SAR et autres organismes d'urgence, ce qui pourrait être utile au capitaine pour le traitement et les soins à donner aux survivants (en cas de sinistres).
- 4 Un navire réquisitionné afin de porter secours à un navire en détresse est tenu de se conformer aux instructions du JRCC/MRSC et/ou du capitaine du navire en détresse. La LMMC 2001 autorise des peines en cas de refus de porter secours. Le JRCC/MRSC peut déléguer ses pouvoirs au Commandant d'une unité SAR sur les lieux muni d'appareils SAR et de communication spécialisés, qui devient alors le coordonnateur sur les lieux (OSC). En l'absence d'une unité SAR, les pouvoirs du RCC/MRSC peuvent également être délégués à un autre navire se trouvant sur les lieux. Les devoirs du OSC sont définis dans le "Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (Volume III) (IAMSAR)", une publication conjointe de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui devrait être consulté.
- 5 Le JRCC/MRSC s'efforcera d'informer les propriétaires ou les agents des navires qui ont émis un signal de détresse des circonstances ainsi que des mesures qui ont été prises. Les propriétaires ou les agents des navires réquisitionnés seront également informés si possible des mesures qui ont été prises.

Communications de détresse

- 6 La manière de traiter les messages de détresse est la même partout au monde et est décrite dans le "*Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Volume III)*" une publication OMI-OACI, également dans la publication de la Garde côtière canadienne "*Aides radio à la navigation maritime*". Le réseau SCTM de la Garde côtière canadienne assure l'écoute sur toutes les fréquences de détresse maritimes, même si chaque station ne garde pas nécessairement l'écoute sur chaque fréquence. La publication de la Garde côtière canadienne les "*Aides radio à la navigation maritime*" renferme les détails de ce système (MPO 5470 et MPO 5471).

Les instructions permanentes des centres SCTM de la Garde côtière prescrivent la retransmission automatique des signaux de détresse aux JRCC/MRSC.

- 7 Lorsqu'ils choisissent la fréquence appropriée pour envoyer des messages de détresse et communiquer avec les navires de secours, les capitaines devraient se rappeler que les exigences légales relatives au matériel que doivent transporter les navires dépendent du secteur qu'ils fréquentent, et ils devraient en tenir compte. Par exemple, une installation de radiotéléphone VHF suffit aux navires qui fréquentent les Grands lacs à l'Ouest de Montréal. La publication de la Garde côtière canadienne "*Aides radio à la navigation maritime (Atlantique et Grands Lacs)*" MPO 5470 décrit en détail l'installation en question.

- 8 On rappelle aux gens de mer que les fusées et signaux de détresse décrits à l'appendice IV du *Règlement sur les abordages* ne doivent être utilisés que par une personne ou des personnes qui sont en situation de détresse et qui nécessitent des secours immédiats. Toute autre utilisation des fusées de détresse est contraire aux dispositions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) et de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Nous invitons les organisations qui désirent donner de la formation relativement à l'utilisation des fusées de détresse à communiquer avec les fabricants de fusées de détresse qui pourront les informer sur la marche à suivre pour obtenir des aides à la formation.

Signal de détresse montré aux aéronefs par les navires

- 9 Un signal de détresse destiné à être montré aux aéronefs par les navires fréquentant les eaux canadiennes a été conçu de concert avec les services SAR. Le signal consiste en un morceau de tissu enduit ou imprégné de peinture fluorescente et montrant un disque et un carré afin de représenter le signal visuel de détresse bien connu qui consiste en une boule et un drapeau.

Les essais d'évaluation effectués par des aéronefs de SAR indiquent que la combinaison de couleurs qui convient le mieux consiste à superposer des signes noirs à un fond de peinture orange ou rouge fluorescent. Les plus petites dimensions qui conviennent sont de 1,8 m (72 po) par 1,1 m (45 po) montrant des signes mesurant 46 cm (18 po) et sont séparés de 46 cm (18 po). Les œillets ou boucles devraient être fixés à chaque coin pour permettre d'attacher les cordages (voir l'illustration à la fin du présent Avis).

Comme le signal doit attirer l'attention des aéronefs, il devrait être fixé sur un panneau d'écouille ou sur le toit d'une cabine. En cas de naufrage, il devrait être montré par l'embarcation de survie. Les autorités canadiennes SAR savent que le signal est un signal de détresse et tenteront de le repérer au cours des recherches. Tout autre aéronef est prié de signaler au JRCC ou au MRSC le plus près le fait qu'il l'a aperçu.

On peut se procurer le signal auprès des commerçants, mais on peut également le fabriquer chez soi ou à bord d'un navire sans difficulté. Du calicot non blanchi ou un tissu similaire et une boîte de peinture rouge orange fluorescent en aérosol sont les principaux produits nécessaires. Les dimensions minimales recommandées sont indiquées à la fin du présent Avis.

Le signal est facultatif, mais on espère que les capitaines de remorqueurs, de bâtiments de pêche et des embarcations de plaisance profiteront de son usage pour améliorer l'efficacité des missions de SAR.

Aide aux bateaux désemparés

- 10** La LMMC 2001 n'autorise pas le coordonnateur du sauvetage à ordonner à d'autres navires d'entreprendre le sauvetage des biens, mais le JRCC/MRSC essaiera d'informer le navire désemparé et les propriétaires de la présence à proximité d'autres navires et normalement émettra un avis radio demandant si des navires sont disponibles pour fournir de l'aide.

La GCC tient compte du fait que fournir une assistance de remorquage aux navires en difficulté peut constituer un moyen efficace de prévenir les pertes de vie et les blessures et d'accélérer la résolution de situation urgente dans certaines circonstances. Cependant le Gouvernement Fédéral ou ses agents n'aideront pas directement les bateaux désemparés simplement parce qu'ils en font la demande et ne feront pas concurrence aux entreprises commerciales qui sont en mesure d'apporter une assistance directe. Il est évident que certains incidents requérant l'utilisation du système SAR sont parfois de nature peu sérieuse et auraient pu être évités. La réponse à ces incidents occupe les ressources qui peuvent être nécessaire pour des incidents plus sérieux et peuvent placer des répondeurs dans une situation de danger inutile.

Les navires de l'État entreprendront le sauvetage des biens seulement si le sauvetage des biens est relié au sauvetage des vies humaines, qu'il est minime, implique peu d'efforts et lorsqu'il n'est pas possible de le faire exécuter par l'industrie privée ou que le fait de le retarder peut causer des difficultés inutiles.

- 11** **Centre d'information canadien du Centres de Coordinations Conjointes de Sauvetage (JRCC) / Centres Secondaires de Sauvetage Maritime (MRSC)**

JRCC Victoria 1-800-567-5111 (**Colombie-Britannique et Yukon**)
+1 250-413-8933 (Satellite, Local, ou hors zone)
727 (Cellular)
+1-250-413-8932 (fax)
jrcvictoria@sarnet.dnd.ca (Courriel)

JRCC Trenton 1-800-267-7270 (**Au Canada**)
+1-613-965-3870 (Satellite, Local, ou hors zone)
+1-613-965-7279 (fax)
jrcctrenton@sarnet.dnd.ca (Courriel)

MRSC Québec 1-800-463-4393 (**Région du Québec**)
+1-418-648-3599 (Satellite, Local, ou hors zone)
+1-418-648-3614 (fax)
mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca (Courriel)

JRCC Halifax 1-800-565-1582 (**Région des Maritimes**)
1-800-563-2444 (**Région de Terre-Neuve & Labrador**)
+1-902-427-8200 (Satellite, Local, ou hors zone)
+1-902-427-2114 (fax)
jrcchalifax@sarnet.dnd.ca (Courriel)

***Note:** Malgré la fermeture du MRSC Saint-Jean en avril 2012 et le transfert de ses responsabilités au centre de coordination de sauvetage à Halifax, les numéros de téléphone à composer en cas d'urgence maritime sont pareils pour le public.

Secteurs océaniques et côtiers

- 12** **Patrouilles de SAR en mer :**

Des bâtiments SAR spécialisés effectuent des patrouilles dans les zones où se concentrent les bâtiments de pêche, de commerce, de plaisance et autres sur les côtes Atlantique et Pacifique.

13 Stations de SAR basées sur la côte :

Des embarcations de SAR spécialisées sont basées aux endroits suivants en vue de missions locales, et sont indiquées sur les cartes marines au moyen du signe conventionnel GC:

a) Côte Est :

Burin, Burgeo, Port-aux-Choix (saisonnier) et Lark Harbour (saisonnier) (T.-N.); Louisbourg, Clark's Harbour, Bickerton, Sambro et Westport; Summerside et Souris (Î.-P.-É.) (Saisonnier); Shippegan (saisonnier) et St. John (N.-B.).

b) Côte Ouest :

Tofino, Bamfield, Port Hardy, Vancouver, Powell River, Campbell River, Prince Rupert, Ganges et French Creek. Un aéroglisseur de SAR est également disponible à Sea Island.

14 Embarcations de sauvetage côtier

Il s'agit de petites embarcations SAR, mesurant de 5 à 7 mètres, qui sont exploitées de la mi-mai au début de septembre sur les côtes Est et Ouest dans les secteurs les plus achalandés. Leur emplacement peut varier selon les besoins opérationnels et les concentrations de trafic.

Grands lacs, fleuve et Golfe Saint-Laurent

15 Patrouilles SAR en mer

Il n'y a pas de patrouille SAR dans l'estuaire et le golfe Saint-Laurent. Cependant lorsque les stations SAR basées sur la côte sont fermées en raison de la saison hivernale, des brise-glaces assurent également une présence pour des fins de recherche et sauvetage.

16 Stations SAR basées sur la côte

Des embarcations SAR spécialisées sont basées de façon saisonnière aux endroits suivants: Cap aux Meules (Îles de la Madeleine), Rivière au Renard, Havre Saint-Pierre, Tadoussac, Kegashka et Québec pour la partie Fleuve Saint-Laurent. Dans la partie Grands Lacs, on retrouve le même genre d'embarcation à Kingston, Cobourg, Port Weller, Port Dover, Amhersburg, Goderich, Tobermory, Meaford et Thunder Bay.

17 Embarcations de sauvetage côtier

Il s'agit d'embarcations SAR de dimensions et d'un mode de fonctionnement semblable à ceux des embarcations décrites au paragraphe 14 ci-dessus et qui sont basées à divers endroits à travers le territoire.

Ressources aériennes

18 Les FC affectent des aéronefs réservés aux missions SAR et équipés à cette fin comme suit:

a) Avions:

Greenwood (N.-É.), Trenton (Ont.), Winnipeg (Man) et Comox (C.-B.).

b) Hélicoptères:

Gander (T.-N.), Greenwood (N.-É.), Trenton (Ont.), et Comox (C.-B.).

Autres moyens

- 19** Selon les besoins prévus, les navires de l'État qui ne sont pas normalement affectés à des missions courantes R et S le sont à l'occasion. Par ailleurs, tous les navires et aéronefs appartenant à l'État peuvent servir au besoin.

Feux bleus à éclat

- 20 a)** La règle 45 des *Règlement sur les abordages* identifie l'utilisation d'un feu bleu clignotant sur tout navire d'État ou tout navire qui appartient à un corps policier portuaire, fluvial, de comté ou municipal ou qui est exploité par lui, peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsque, selon le cas
- (i) il prête assistance dans n'importe quelles eaux à un bâtiment ou autre embarcation, à un aéronef ou à une personne qui sont menacés d'un danger grave et imminent et qui ont besoin d'un secours immédiat,
 - (ii) il sert à l'application des lois dans les eaux canadiennes.

Tout bâtiment exploité par la Garde côtière auxiliaire canadienne peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsqu'il participe, à la demande de la Garde côtière canadienne, à des opérations de recherche et de sauvetage.

Les bâtiments visés aux alinéas a) et b) qui montrent comme signal d'identification un feu bleu à éclats ne sont pas dispensés de l'obligation de se conformer aux règles de barre et de route énoncées à la partie B.

Appliquer la loi dans le cas d'un navire appartenant ou exploité par la police fédérale, provinciale ou municipale. Ce feu devrait être installé sur le plus grand nombre possible de navires de l'État, notamment sur les navires qui, selon toute probabilité, pourraient être appelés à effectuer des missions de recherche et sauvetage ou à appliquer la loi. Le feu bleu clignotant n'attribue aucun privilège au navire en vertu des *Règles de barre et de route du Règlement pour prévenir les abordages*. Cependant, ce feu identifie un navire impliqué dans des activités de recherche et sauvetage ou policières et les navires devraient en tenir compte.

- b)** L'usage, le caractère et la définition du feu sont définis dans les règles 21, 22, 45 et dans l'Appendice 1, lesquels renferment les dispositions canadiennes du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*.

Garde côtière auxiliaire canadienne

- 21** La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) est un organisme qui regroupe environ 5000 volontaires exploitant plus de 1500 unités et dont le rôle consiste à prêter main forte à la Garde côtière canadienne dans le cadre de missions de recherche et sauvetage maritimes. Des unités de la GCAC sont basées sur les côtes Est et Ouest, le fleuve et le golfe Saint-Laurent, les Grands lacs, le lac Winnipeg, le Grand Lac des Esclaves, Nunavut et sur le fleuve Mackenzie.

Sources :

Le navigateur peut consulter les publications suivantes :

- a) "Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Volume III)", publication OMI-OACI.
- b) *Aides Radio à la navigation maritime (Pacifique, et l'Arctique de l'ouest)* (MPO 5471); et *Aides radio à la navigation maritime (Atlantique, St.-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg et l'Arctique de l'est)* (MPO 5470).

Loi sur la marine marchande du Canada :

Certaines parties particulières de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* s'appliquant à la recherche et sauvetage sont citées ci-après à titre informatif.

Réponse à un signal de détresse

- 384.(1)** *Le capitaine d'un navire canadien en mer, dès qu'il reçoit, d'une source quelconque, un signal qu'un navire ou un aéronef ou une embarcation rescapée de navire ou d'aéronef est en détresse, doit se porter en toute diligence au secours des personnes en détresse et les en informer, si possible, mais s'il en est incapable ou si, en raison des circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il doit inscrire au journal de bord réglementaire de son navire, la raison pour laquelle il a omis de le faire.*

Réquisition de navires

- (2) *Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son signal de détresse, peut réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il juge le plus en mesure de porter secours, et le capitaine de tout navire canadien ainsi réquisitionné doit se conformer à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours du navire en détresse.*

Libération de l'obligation

- (3) *Le capitaine d'un navire est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien, ont été réquisitionnés et se conforment à cette réquisition.*

Autre libération

- (4) *Le capitaine d'un navire est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) et, en cas de réquisition de son navire, est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (2), si les personnes en détresse ou le capitaine d'un autre navire ayant atteint ces personnes l'informent que le secours n'est plus nécessaire.*

Infraction et peine

- (5) *Le capitaine d'un navire canadien qui contrevient au présent article est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende maximale de cinq cents dollars ou d'un emprisonnement maximal d'un an.*

Droit l'indemnité de sauvetage

- (6) *Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte aux dispositions de l'article 451, et l'observation par le capitaine d'un navire des dispositions du présent article ne porte pas atteinte à son droit à l'indemnité de sauvetage ni à celui d'une autre personne.*

Le ministre peut nommer des coordonnateurs de sauvetage

- 385.(1)** *Le ministre peut nommer des personnes qui seront connues sous la désignation de coordonnateurs de sauvetage et chargées des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux canadiennes et en haute mer au large du littoral du Canada.*

Autorité des coordonnateurs de sauvetage

- (2) Dès qu'il est informé qu'un bâtiment, un aéronef ou leurs embarcations et radeaux de sauvetage sont en détresse ou manquent à l'appel dans les eaux canadiennes ou en haute mer au large du littoral du Canada, dans des circonstances indiquant que le bâtiment, l'aéronef ou les embarcations et radeaux de sauvetage peuvent être en détresse, un coordonnateur de sauvetage peut :
- a) enjoindre à tous les bâtiments se trouvant dans le rayon qu'il spécifie de lui signaler leur position;
 - b) enjoindre à tout bâtiment de participer à la recherche du navire, de l'aéronef ou des embarcations et radeaux de sauvetage ou d'autre façon de leur porter secours;
 - c) donner les autres ordres qu'il juge nécessaires pour les opérations de recherche et de sauvetage du bâtiment, de l'aéronef ou des embarcations et des radeaux de sauvetage.

Infraction et peine

- (3) Tout capitaine ou toute personne responsable d'un bâtiment dans les eaux canadiennes ou d'un bâtiment canadien en haute mer au large du littoral du Canada qui omet de se conformer à un ordre donné par un coordonnateur de sauvetage ou par une personne agissant sous la direction de ce dernier commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq cents dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines.

Défense

- (4) Aucun capitaine ni aucune personne responsable d'un bâtiment ne peuvent être déclarés coupables d'une infraction prévue au paragraphe (3) si ce capitaine ou cette personne établissent qu'en se conformant à l'ordre d'un coordonnateur de sauvetage ou d'une personne agissant sous la direction de ce dernier, ils auraient exposé leur bâtiment ou remorque, ou les personnes à bord, à un danger grave.

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage)

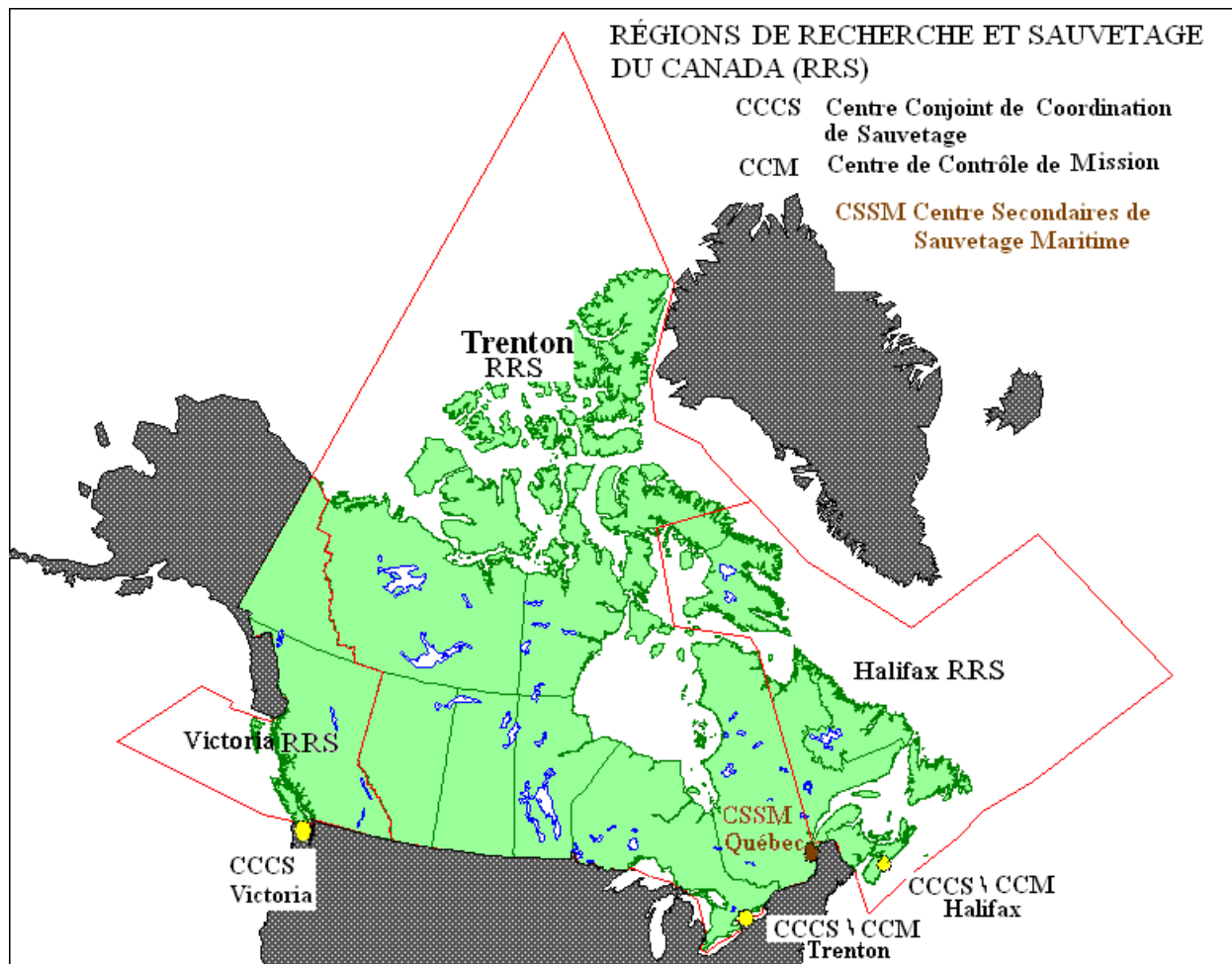


Figure A.1 - Régions de recherche et sauvetage

SRR de Victoria

De 54°42.5'N 130°36.5'W, le long de la frontière Alaska – Canada jusqu'à la mer de Beaufort, à l'est le long de la côte jusqu'à la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest, au sud le long de la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest jusqu'à 60°00'N, à l'est le long du 60°00'N jusqu'à la frontière Colombie-Britannique – Alberta, au sud le long de la frontière Colombie-Britannique – Alberta jusqu'à la frontière Canada – États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'à 48°30'N 124°45'W, 48°30'N 125°00'W, 48°20'N 128°00'W, 48°20'N 145°00'W, 54°40'N 140°00'W, 54°40'N 136°00'W, 54°00'N 136°00'W, 54°13'N 134°57'W, 54°39.45'N 132°41'W et 54°42.5'N 130°36.5'W.

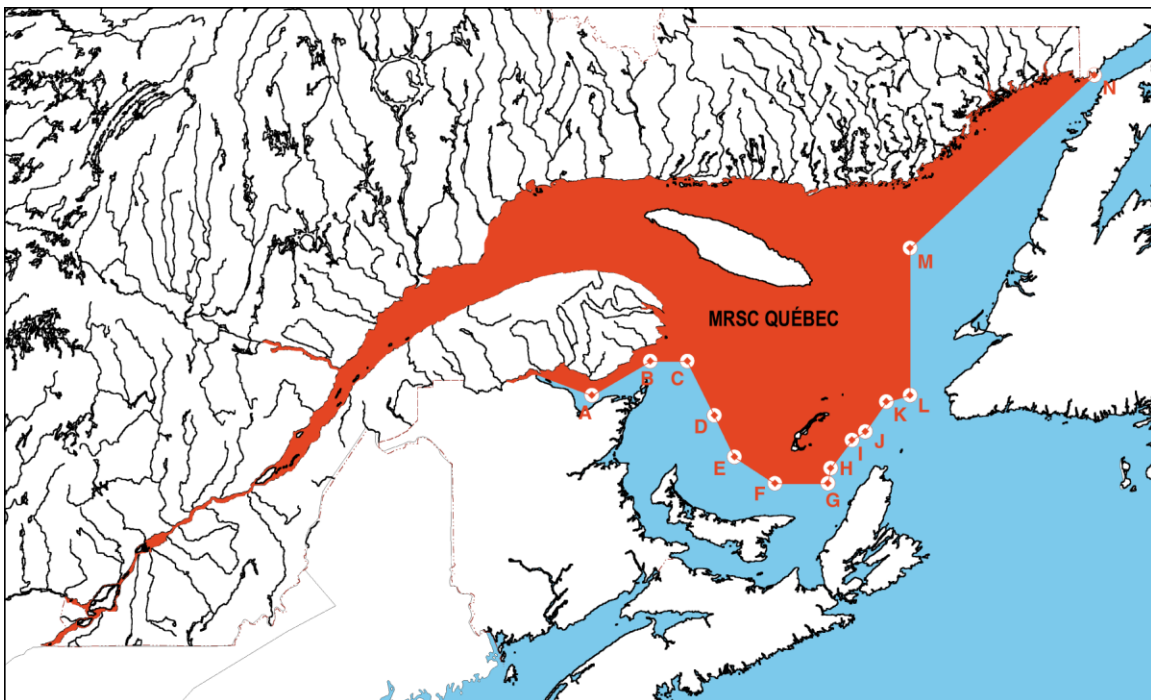
SRR de Trenton

De 70°00'N 080°00'W à 64°00'N 080°00'W, 62°00'N 070°00'W, 46°42'N 070°00'W, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'à la frontière Alberta – Colombie-Britannique, au nord le long de la frontière Alberta – Colombie-Britannique jusqu'à 60°00'N 120°00'W, à l'ouest jusqu'à 60°00'N 124°00'W, au nord le long de la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la mer de Beaufort, à l'ouest le long de la côte jusqu'à la frontière Canada – Alaska, au nord le long du 141°00'W jusqu'au Pôle Nord, au sud jusqu'à 82°00'N 060°00'W, 78°00'N 075°00'W, 76°00'N 076°00'W, 74°00'N 068°18'W, 73°00'N 067°00'W, 70°00'N 063°00'W et à l'ouest jusqu'à 70°00'N 080°00'W.

SRR de Halifax

De 64°00'N 080°00'W à 70°00'N 080°00'W, 70°00'N 063°00'W, 65°30'N 058°39'W, 58°30'N 050°00'W, 58°30'N 030°00'W, 45°00'N 030°00'W, 45°00'N 053°00'W, 43°36'N 060°00'W; 41°52'N 067°00'W, 44°30'N 067°00'W, au nord jusqu'à la frontière Canada – États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'au 70° méridien, au nord le long du 70° méridien jusqu'à 62°00'N 070°00'W et au nord-ouest jusqu'à 64°00'N 080°00'W.

Annexe A4 - Sous-régions de recherche et sauvetage



	Latitude	Longitude		Latitude	Longitude
A	47° 50' 00" N	65° 25' 00" W	H	47° 00' 35" N	61° 21' 05" W
B	48° 13' 14" N	64° 25' 22" W	I	47° 19' 46" N	60° 59' 34" W
C	48° 13' 14" N	63° 47' 33" W	J	47° 25' 24" N	60° 45' 49" W
D	47° 36' 21" N	63° 19' 56" W	K	47° 45' 40" N	60° 24' 17" W
E	47° 08' 23" N	62° 59' 14" W	L	47° 50' 00" N	60° 00' 00" W
F	46° 50' 24" N	62° 18' 03" W	M	49° 30' 00" N	60° 00' 00" W
G	46° 50' 24" N	61° 24' 01" W	N	51° 27' 00" N	56° 52' 00" W

Figure A.2 - Sous-région de SAR - MRSC Québec