



Transports
Canada

Transport
Canada



TP 14838
(03/2010)

GUIDE DE L'UTILISATEUR – EAUX SECONDAIRES

2010



TC-1002965

Canada



© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, 2010.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, enregistrée dans un système de récupération ou transmise sous aucune forme ou selon aucun moyen, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, l'enregistrement ou autre, en tout ou en partie, sans l'autorisation écrite préalable de Transports Canada. Les demandes peuvent être envoyées à marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca.

Les renseignements contenus dans la présente publication reflètent, au meilleur de notre connaissance, l'*Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables)* entré en vigueur le 7 juin 2009 et adopté en vertu de l'article 13 de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

TP 14838
TC-1002965

ISBN : 978-1-100-92617-9
N° de catalogue : T29-60/2009F-PDF

Pour obtenir des exemplaires de cette publication, visitez le <http://transact-fr.tc.gc.ca> ou communiquer avec le Bureau de commandes de Transports Canada au **1-888-830-4911** — De l'extérieur du Canada : **613-991-4071**.

*Imprimé sur du papier conforme aux normes du Forest Stewardship Council.
Pour en savoir plus, visitez leur site Web au www.fscscanada.org.*

GUIDE DE L'UTILISATEUR—EAUX SECONDAIRES 2010



TABLE DES MATIÈRES

1.0 Contexte	1
2.0 Objectif.....	1
3.0 Définitions	2
4.0 Lacs privés	3
5.0 Canaux d'irrigation et tranchées de drainage artificiels	3
6.0 Eaux navigables secondaires.....	4
6.1.1 Demande d'approbation et méthodologie	4
6.1.2 Profondeur (P) et largeur (L) moyennes des eaux navigables, mesurées à la limite des hautes eaux	5
6.1.3 Pente (S).....	7
6.1.4 Sinuosité (K).....	8
6.1.5 Obstructions naturelles (O).....	8
7.0 Critères et processus d'examen.....	9
7.1.1 Examen initial	10
7.1.2 Examen secondaire	10
7.2 Diagramme du processus d'examen des eaux navigables secondaires	11
8.0 Scénarios	12
9.0 Fiche de consignation des exemples	15
10.0 Coordonnées pour information	16



1.0 CONTEXTE

La *Loi sur la protection des eaux navigables* (la LPEN et la Loi) du gouvernement fédéral vise à établir le juste équilibre entre le droit du public de naviguer et la nécessité de construire des ouvrages – les constructions, dispositifs ou autres objets d'origine humaine pouvant nuire à la navigation, tels que des ponts, des barrages ou des quais – dans les eaux navigables. La LPEN interdit la construction d'ouvrages dans les eaux navigables sans l'approbation préalable du ministre des Transports. Les promoteurs désireux de construire des ouvrages dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci doivent en demander l'approbation préalablement au Bureau du Programme de protection des eaux navigables (PPEN) de Transports Canada (TC). Le personnel du programme est responsable d'administrer la Loi.

Les modifications à la LPEN ont été approuvées le 12 mars 2009 dans le cadre de l'initiative du gouvernement du Canada visant à accélérer la mise en œuvre des projets d'infrastructure et de ressources majeures. Un des objectifs de ces modifications était de simplifier le processus fédéral d'examen des propositions de construction d'ouvrages sur les eaux navigables par la création de la catégorie des « eaux secondaires », non soumises au processus des demandes d'approbation exigées par la Loi.

Les catégories d'eaux secondaires suivantes ont été créées en vertu de modifications apportées à la LPEN (article 13) par *l'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires* (*Loi sur la protection des eaux navigables*) :

1. Lacs privés
2. Canaux d'irrigation artificiels et fossés de drainage
3. Eaux navigables secondaires

2.0 OBJECTIF

Le but du présent guide de l'utilisateur est d'aider les professionnels de l'industrie en présentant les critères et la méthodologie applicables à l'évaluation de plans d'eau qui pourraient être rangés dans l'une des catégories d'eaux navigables secondaires établies par l'arrêté du Ministre. Les ouvrages que l'on projette de construire dans les eaux secondaires navigables sont exemptés du processus d'approbation prévu par la LPEN.



Les critères mentionnés dans le présent guide ont été établis par l'arrêté du ministre à l'égard de chaque catégorie d'eaux secondaires et ils **doivent être entièrement satisfaits** pour que des eaux navigables soient jugées « secondaires » en vertu de la Loi.

Les ouvrages mis en place dans *n'importe quel plan d'eau* de la catégorie des eaux navigables secondaires d'une façon non conforme aux critères établis **devront faire l'objet d'une demande d'approbation** et seront soumis aux dispositions actuelles de la LPEN.

3.0 DÉFINITIONS

Les définitions suivantes s'appliquent dans le présent guide de l'utilisateur :

- **Canal d'irrigation** : Canal artificiel ou chenal d'approvisionnement dont l'unique fonction est de transporter de l'eau à partir d'une source d'approvisionnement à des fins agricoles. Le chenal est d'une largeur moyenne de moins de 3 mètres (m) et exclut tout plan d'eau naturel comme un lac, une rivière et un réservoir, etc.
- **Limite des hautes eaux** : Niveau auquel les eaux navigables commencent à déborder de leurs berges naturelles.
- **Obstacle naturel** : Obstruction physique naturelle dans des eaux navigables, telle qu'une digue de castor, un amas de branches mortes, une haute chute ou une végétation dense, qui empêche le passage d'un bâtiment.
- **Pente d'eaux navigables** : Altitude différentielle de la surface de l'eau à partir de l'extrémité en amont de l'axe longitudinal des eaux navigables jusqu'à l'extrémité en aval de celui-ci.
- **Rapport de sinuosité des eaux navigables** : Rapport entre la longueur de l'axe longitudinal des eaux navigables et la longueur d'une ligne droite reliant les mêmes points que celui-ci.
- **Sections d'eaux navigables** : Section de 200 m pouvant être continue dans des eaux navigables.
- **Tranchée de drainage** : Tranchée artificielle servant exclusivement à recevoir et à acheminer des eaux de surface et souterraines. La tranchée est d'une largeur moyenne de moins de 3 m et exclut tout plan d'eau – lac, une rivière, un réservoir, etc. – naturel.



4.0 LACS PRIVÉS

Les lacs d'une superficie de cinq hectares ou moins doivent répondre aux critères suivants, tels qu'établis par l'arrêté du ministre, pour être exemptés des dispositions d'application de la LPEN¹ :

1. tous les terrains contigus au lac doivent appartenir à une personne ou compagnie autre que le gouvernement fédéral ou un gouvernement provincial;
2. il n'y a pas d'eaux navigables qui entrent dans le lac ou qui en sortent;
3. le public n'a aucun accès au lac, que cet accès soit antérieur ou actuel;
4. il n'y a aucune servitude ni service foncier qui permettent l'accès au lac.

Les ouvrages proposés sur ces lacs privés peuvent être exécutés sans demande d'approbation, en vertu de l'article 5 de la LPEN.

5.0 CANAUX D'IRRIGATION ET TRANCHÉES DE DRAINAGE ARTIFICIELS

Un grand nombre de plans d'eau navigables ont été aménagés ou créés au Canada dans le but précis de déplacer l'eau de surface pour l'irrigation agricole ou le drainage de l'eau de surface. Bien que certains de ces plans d'eau aient un débit appréciable, TC reconnaît que la plupart de ces petits chenaux n'ont jamais été destinés à la navigation.

Des eaux navigables qui correspondent à la définition d'un « canal d'irrigation » ou d'une « tranchée de drainage » (à la section 3.0 *Définitions* du présent guide) et à la définition qui en est donnée dans l'arrêté du ministre (article 12) **ne sont pas soumises au processus de demande d'approbation prévu par la LPEN**. Toutefois, les eaux navigables d'une largeur moyenne égale ou supérieure à 3 m ou les rivières naturelles ou plans d'eau naturels transformés en canaux d'irrigation ou en tranchées de drainage ne font pas partie de cette catégorie d'eaux exemptées.²

¹Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables) – article 13

²Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables) – article 12



6.0 EAUX NAVIGABLES SECONDAIRES

TC a établi cinq caractéristiques d'eaux navigables en vue de déterminer si un plan d'eau navigable correspond à la définition des « eaux navigables secondaires ». Si une section des eaux navigables est rangée dans la catégorie des eaux navigables secondaires, aucune demande d'approbation n'est exigée sous le régime de la LPEN à l'égard de n'importe quel ouvrage dans cette section.³

Voici les cinq caractéristiques des eaux navigables de TC :

- la profondeur moyenne,
- la largeur moyenne,
- la pente du chenal,
- la sinuosité,
- la fréquence des obstacles naturels.

6.1.1 Demande d'approbation et méthodologie

Lorsque des mesures des dimensions sont prises pour déterminer si un ouvrage peut être assujéti aux dispositions d'application de la LPEN ou en être exempté, il faut suivre une certaine méthodologie. Le milieu de l'ouvrage envisagé dans les eaux navigables doit être construit à 100 m de *chaque extrémité de la section des eaux navigables* (au milieu de la section de 200 m).

Il est recommandé de prendre ces mesures au moins à trois points distincts le long des eaux navigables. Il n'est pas nécessaire de localiser les points de mesure en amont ou en aval exactement à 100 m de l'emplacement visé, pourvu que les zones choisies soient à des endroits représentatifs de la section des eaux navigables. Pour chacun des points de mesure choisi, il faut éviter les caractéristiques d'eaux navigables telles que les passages resserrés, les zones de sédimentation, les bassins, les gros rochers, les zones de creusement ou toute autre caractéristique non naturelle ou non représentative, car ces lieux se trouvent dans la nature et ne sont pas représentatifs des caractéristiques hydrauliques de l'ensemble des eaux navigables.

³Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables) – article 11



6.1.2 Profondeur (P) et largeur (L) moyennes des eaux navigables, mesurées à la limite des hautes eaux

Pour naviguer de façon sécuritaire sur des eaux navigables, les bâtiments ont besoin d'une profondeur et d'une largeur minimales. Afin d'être conformes aux critères de TC applicables aux eaux navigables secondaires, les mesures de la profondeur et de la largeur doivent être prises à la limite des hautes eaux.

Les niveaux à utiliser pour l'établissement des mesures sont les niveaux auxquels l'eau navigable commence à déborder au-dessus de berges naturelles et présente une profondeur et une largeur précises. Comme le montre la figure 1, l'observation sur le terrain peut indiquer la présence d'une plaine inondable évidente (il faut prendre soin d'utiliser la plaine inondable actuelle et non les terrasses fluviales qui représentent de vieilles plaines inondables), le point le plus élevé des caractéristiques sédimentaires (barres de méandre et barres centrales), les changements de composition des matières de la berge, le changement de la pente de rive (s'assurer que cela n'indique pas l'existence d'une terrasse fluviale), le sous-cavage de la berge, la présence de végétation, etc.

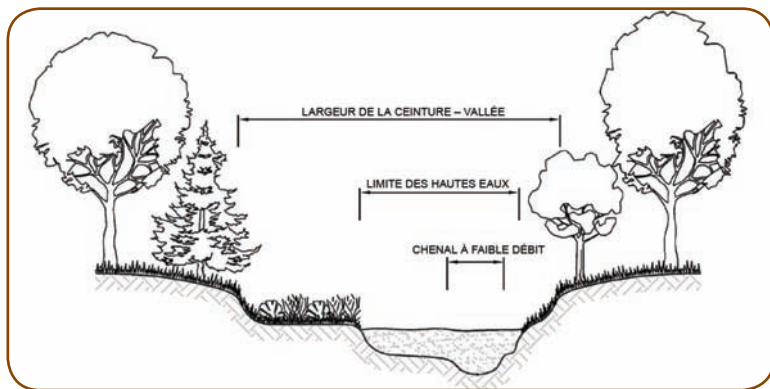


Figure 1 – Illustration d'un chenal typique



On établit la profondeur (P) et la largeur (L) moyennes en calculant les profondeurs et les largeurs respectives le long de la section de référence de 200 m des eaux navigables. Afin de calculer ces « moyennes », l'utilisateur devra prendre trois mesures ou plus le long de ces eaux navigables. Il est recommandé que l'utilisateur prenne des mesures au moins aux trois endroits suivants :

1. 100 m \pm en amont (P_1 et L_1)
2. Emplacement visé (P_2 et L_2)
3. 100 m \pm en aval (P_3 et L_3)

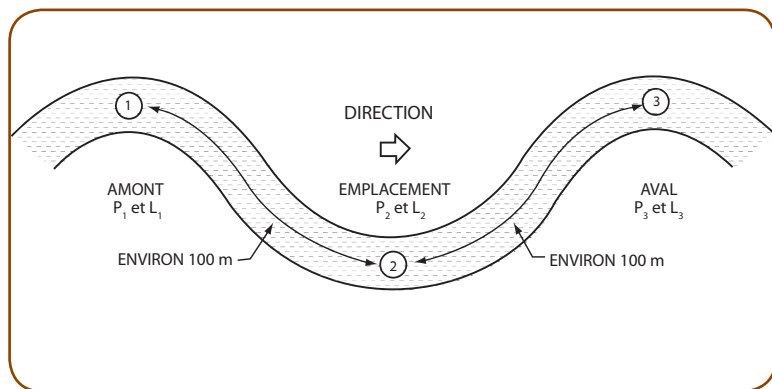


Figure 2 – Mesure de la largeur et de la profondeur



6.1.3 Pente (S)

Une des relations les plus intuitives entre les caractéristiques hydrauliques des eaux navigables est la relation entre la vitesse d'écoulement et la pente du chenal.

La pente d'un chenal peut être mesurée directement par un levé altimétrique du thalweg, la ligne de creux reliant les points les plus bas sur la longueur du lit d'une rivière. La pente est égale à la baisse verticale mesurée au-dessus de la section de 200 m des eaux navigables divisée par la longueur totale de la section. Comme le montre la figure 3, la pente est calculée au moyen de l'équation suivante, dans laquelle entrent les levés altimétriques faits aux points de mesure en amont et en aval (Z_1 et Z_3) ainsi que la distance totale (X) entre ces points en amont et en aval :

$$S(\%) = \frac{(Z_1 - Z_3)}{X} \times 100$$

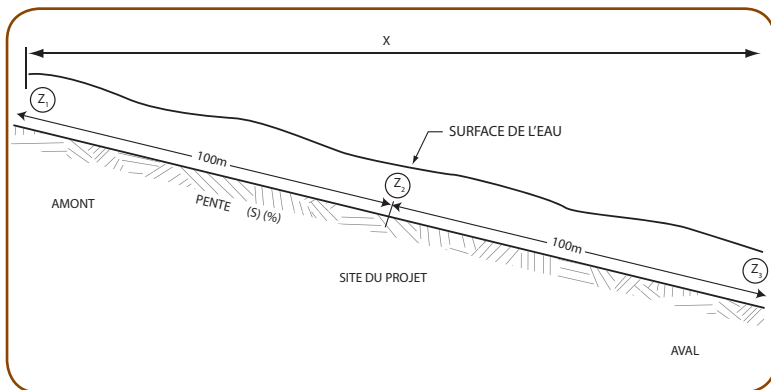


Figure 3 – Illustration de la pente du chenal



6.1.4 Sinuosité (K)

Pour qu'un bateau puisse parcourir des eaux navigables, sa longueur totale doit être manœuvrable malgré les courbes de la rive. La mesure de la sinuosité permet de déterminer comment le cours des eaux navigables dévie par rapport à sa trajectoire rectiligne, comme l'indique la figure 4. La mesure de la sinuosité est de plus en plus précise au fur et à mesure qu'augmente la longueur des eaux navigables mesurées.

$K = \frac{LC}{LV}$	K = Sinuosité
	LC = Longueur du chenal mesurée le long de l'axe longitudinal
	LV = Longueur de la vallée du chenal

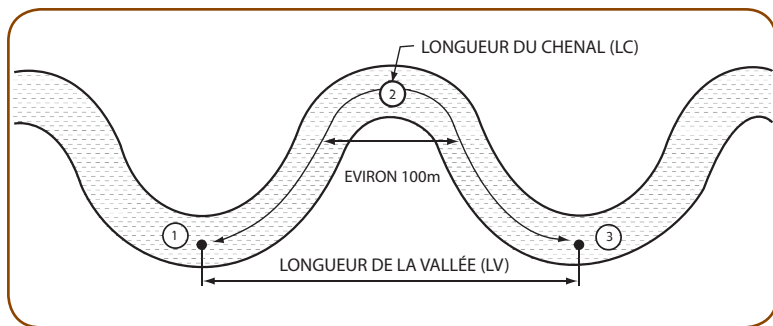


Figure 4 – Illustration de la sinuosité du chenal

6.1.5 Obstructions naturelles (O)

Une obstruction naturelle est un obstacle physique naturel qui empêche le passage d'un bâtiment sur les eaux navigables et qui nécessite un portage pour continuer la navigation sur les eaux navigables. Pour déterminer si des eaux navigables sont secondaires, il doit y avoir au moins une obstruction naturelle en amont et une autre en aval du milieu de l'axe central de ces eaux navigables.

Les obstructions naturelles peuvent comprendre, notamment, les digues de castor, les amas de branches mortes, les pentes abruptes ou la végétation dense présente dans le chenal. Certaines de ces obstructions, telles que les digues de castor et les amas de



branches mortes, peuvent être présentes pendant une courte période. Cependant, de nouvelles obstructions sont susceptibles de remplacer celles-ci.

Une inspection sur le terrain permettra de déterminer la fréquence des obstructions naturelles, c'est-à-dire leur nombre le long d'une section de 200 m des eaux navigables.

Les obstructions naturelles **ne comprennent pas** les structures d'origine humaine comme les ponts, les ponceaux, les barrages ou les déversoirs.

7.0 CRITÈRES ET PROCESSUS D'EXAMEN

La qualification « secondaire » des eaux navigables est en fonction de la mesure des caractéristiques indiquées dans le présent guide. Toutefois, lorsque les caractéristiques sont concrètement appliquées aux eaux navigables, un certain nombre de modèles émergent, qui permettent de diviser les caractéristiques proposées en deux grandes catégories. Une de ces catégories comprend des caractéristiques qui suffisent, en soi, pour conclure qu'il s'agit d'eaux navigables secondaires. L'autre catégorie est composée de caractéristiques qui devront être jumelées à une autre caractéristique pour que les eaux navigables soient dites secondaires.

Les deux caractéristiques qui, à elles seules, suffisent pour conclure qu'ils s'agit d'eaux navigables secondaires sont la profondeur et la largeur. Si les eaux navigables ne sont pas suffisamment profondes ou larges, aucune des autres caractéristiques n'a d'importance et ces eaux peuvent être considérées comme étant secondaires. Les autres caractéristiques – pente, sinuosité et présence d'obstructions – peuvent indiquer la possibilité que ces eaux navigables soient secondaires, mais ne suffisent pas, en soi, pour conclure qu'elles le sont réellement.

Cette situation se prête tout naturellement à un processus d'examen en deux étapes : *l'examen initial* et *l'examen secondaire*. Si les mesures des eaux navigables **ne répondent pas** aux critères de l'un ou l'autre de ces examens, **une demande d'approbation doit être faite en vertu de la LPEN**. L'article 6.1.1, *Demande d'approbation et méthodologie*, du présent guide contient de plus amples détails sur la façon de prendre ces mesures et le moment de le faire.



Il est recommandé que le promoteur conserve des dossiers détaillés et exacts sur le processus d'examen et les mesures prises, ce qui comprend des photos de tous les lieux des mesures et de toutes les obstructions naturelles.

7.1.1 Examen initial

La principale méthode d'examen est utilisée à l'étape de l'examen initial : prendre des mesures pour déterminer seulement la profondeur et la largeur moyennes des eaux navigables. Si l'une ou l'autre des conditions suivantes est satisfaite, il est permis de conclure que les eaux navigables sont secondaires et que la demande d'approbation prescrite par la LPEN n'est pas exigée :

1. la profondeur moyenne des eaux navigables à la limite des hautes eaux est $< 0,3 \text{ m}$

ou

2. la largeur moyenne des eaux navigables à la limite des hautes eaux est $< 1,2 \text{ m}$

7.1.2 Examen secondaire

L'examen secondaire est la méthode d'examen subséquente : analyser les autres caractéristiques des eaux navigables en combinaison avec la largeur moyenne de la section des eaux navigables, pour déterminer si ces éléments sont ensemble suffisamment restrictifs.

Si la largeur moyenne de toute la section de 200 m des eaux navigables est de 1,2 m ou plus, mais inférieure à un maximum de 3 m, et si une des quatre conditions suivantes se réalise, les eaux navigables sont secondaires et la demande d'approbation prescrite par la LPEN n'est pas exigée :

1. la profondeur moyenne des eaux navigables mesurées à la limite des hautes eaux est de 0,6 m ou moins;
2. la pente des eaux navigables est supérieure à 4 pour cent;
3. le rapport de sinuosité est supérieur à 2;
4. les eaux navigables ont plus que deux obstacles naturels.

Si la largeur moyenne de la section de 200 m des eaux navigables est supérieure à 3 m, les eaux navigables **ne sont pas secondaires** et une demande d'approbation **doit être faite** en vertu de la LPEN.



7.2 Diagramme du processus d'examen des eaux navigables secondaires

Le diagramme présenté à la figure 5 décrit le processus d'examen des eaux navigables et les critères relatifs aux lacs privés, aux canaux d'irrigation, aux tranchées de drainage et aux eaux navigables secondaires. Il faut appliquer ce processus à un ouvrage dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci pour déterminer s'il y a obligation de faire une demande d'approbation en vertu de la LPEN.

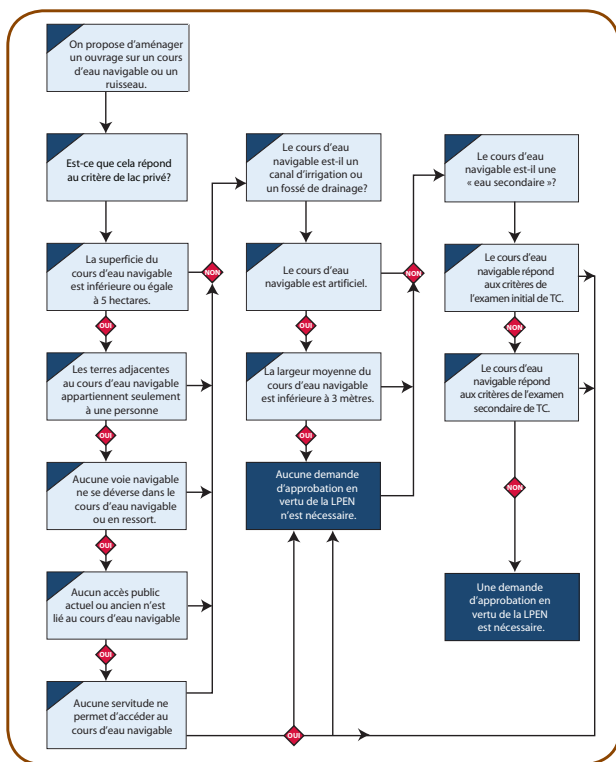


Figure 5 – Diagramme d'examen des eaux navigables secondaires



8.0 SCÉNARIOS

Les scénarios présentés ci-dessous visent à illustrer le processus abordé dans le présent guide et ne sous-tendent pas l'exclusion de toute autre liaison additionnelle ou de toute approbation requise par d'autres organismes.

Scénario 1 – Lac privé

Le propriétaire foncier A propose de construire un pont entre la terre et une petite île sur un plan d'eau navigable faisant partie de sa propriété privée. Le propriétaire foncier a construit le petit lac pour son utilisation personnelle. Aucune rivière ni cours d'eau, navigable ou non, n'entre ni ne sort du lac et le public n'a jamais eu un droit d'accès au lac. Comme le propriétaire foncier A est l'unique propriétaire de tous les terrains adjacents au plan d'eau navigable et que le public doit passer sur son terrain pour y avoir accès, on juge qu'il s'agit d'un lac privé et tout ouvrage proposé sur ce lac serait exempté des dispositions d'application de la LPEN.

Scénario 2 – Canal d'irrigation/tranchée de drainage d'origine artificielle

Le propriétaire foncier B propose de construire un pont enjambant des eaux navigables près de sa propriété. Le plan d'eau navigable a initialement été construit par le canton local pour faciliter le drainage des terrains bas de l'eau de surface excédentaire. La largeur moyenne de la section des eaux navigables est de 2,75 m sur sa longueur. Étant donné que ce plan d'eau navigable a été créé artificiellement, présente une largeur moyenne de moins de 3 m et sert **exclusivement** à déplacer de l'eau souterraine et de surface, les ouvrages proposés devant le traverser seraient exemptés des dispositions d'application de la LPEN.

Scénario 3 – Canal d'irrigation ou tranchée de drainage d'origine naturelle

Le propriétaire foncier C propose de construire un pont enjambant des eaux navigables près de sa propriété. Le plan d'eau navigable est d'origine naturelle, mais a été modifié pour servir de canal d'irrigation. Sa largeur moyenne est de 2,5 m sur sa longueur. Étant donné que ce plan d'eau navigable n'est pas d'origine artificielle, il ne peut pas être exclu de l'application des exigences. Le propriétaire foncier C doit plutôt s'en remettre au processus des examens initial et secondaire pour savoir si le plan d'eau navigable satisfait aux critères de détermination des *eaux navigables secondaires*.



Scénario 4 – Eaux navigables d’origine naturelle faisant l’objet d’un examen initial

Le propriétaire foncier C du scénario 3 (ci-dessus) a retenu les services d’une société d’ingénieurs-conseils pour concevoir le pont et pour examiner le cours d’eau afin de déterminer s’il satisfait aux critères de détermination des eaux navigables secondaires dans le cadre de l’examen initial. Un ingénieur mesure la largeur et la profondeur à trois endroits distincts le long de la section de 200 m des eaux navigables. À chaque endroit, l’ingénieur s’assure d’éviter les goulots d’étranglement où la largeur et la profondeur du cours d’eau sont réduites par de gros rochers. Les mesures prises à la limite des hautes eaux montrent que la largeur moyenne est de 0,9 m et que la profondeur moyenne est de 0,4 m. Par conséquent, il s’agit d’eaux navigables secondaires exemptées du processus de demande d’approbation prévu par la LPEN.

Soulignons que la profondeur moyenne déterminée au moyen des mesures est de 0,4 m, ce qui est supérieur au minimum de 0,3 m. Cependant, une seule des exigences – largeur ou profondeur – doit être respectée pour que le cours d’eau navigable soit considéré comme étant des *eaux navigables secondaires*.

Scénario 5 – Eaux navigables d’origine naturelle faisant l’objet d’un examen secondaire

Une municipalité locale souhaite installer une petite structure de ponceau sur des eaux navigables naturelles situées sur l’emprise municipale. La municipalité retient les services d’une société d’ingénieurs-conseils pour concevoir le ponceau et déterminer si les eaux navigables sont secondaires selon les critères de TC et, ainsi, exemptées du processus de demande d’approbation prévu par la LPEN. L’ingénieur prend des mesures à trois endroits distincts pour calculer la largeur moyenne (2,3 m) et la profondeur moyenne (0,5 m). Aucune mesure ne satisfait aux critères de détermination des eaux navigables secondaires dans le cadre de l’examen initial.

L’ingénieur entreprend ensuite l’examen secondaire et constate que la largeur et la profondeur moyennes calculées satisfont aux critères de détermination des eaux navigables secondaires lorsqu’on les examine ensemble. En effet, la largeur se situe entre 1,2 m et 3 m et la profondeur est inférieure à 0,6 m. Les eaux navigables peuvent, par conséquent, être considérées comme étant secondaires et exemptées du processus de demande d’approbation prévu par la LPEN.



Scénario 6 – Eaux navigables d’origine naturelle devant faire l’objet d’une demande d’approbation en vertu de la LPEN






Un office local de protection de la nature désire entreprendre des travaux de protection contre l'érosion dans des eaux navigables situées dans son bassin hydrologique. L'office retient les services d'une société d'ingénieurs-conseils pour concevoir la protection contre l'érosion et pour déterminer si les eaux navigables peuvent être exemptées du processus de demande d'approbation prévu par la LPEN. La largeur et la profondeur moyennes calculées sont de 2,6 m et 0,7 m respectivement. Aucune mesure ne satisfait donc aux critères applicables dans le cadre de l'examen initial.

- La profondeur moyenne de 0,7 m est supérieure au maximum de 0,6 m.
- La pente de 1,5 pour cent est inférieure à la pente de 4 pour cent requise.
- Le rapport de sinuosité de 1,2 est beaucoup moins important que le rapport de 2 requis.
- Aucune obstruction naturelle ne se trouve dans la section de 200 m des eaux navigables.

Étant donné qu'aucune des caractéristiques supplémentaires examinées ne répond aux critères de l'examen secondaire, ces eaux navigables ne peuvent pas être rangées dans la catégorie des eaux navigables secondaires. Par conséquent, les ouvrages de protection contre l'érosion doivent faire l'objet d'une demande d'approbation en vertu de la LPEN.

9.0 FICHE DE CONSIGNATION DES EXEMPLES

Transports Canada – Loi sur la protection des eaux navigables Fiche de données – eaux secondaires

 <p>Carte</p>	 <p>Emplacement</p>	 <p>100 m en amont</p>	 <p>100 m en aval</p>
<p>Données recueillies sur place</p>			
Larg. Moy.	+100 m	Emplacement	-100 m
Prof. moy.			
Type d'obs.	Obstruction 1	Obstruction 2	Obstruction 3
Empl. obs.			
Pente	Long. cours d'eau +100 m	Long. vallée -100 m	Total
Sinuosité			
Observations :			
<p>Notes relatives à la décision</p> <p>1. Le cours d'eau est-il un lac privé? Oui Non</p> <p>2. Le cours d'eau est-il un canal d'irrigation – fosse de drainage?</p> <p>Est-il artificiel? Oui Non</p> <p>Son seul but est-il l'adduction d'eau? Oui Non</p> <p>Sa largeur moyenne dépasse-t-elle 3,0 m? Oui Non</p> <p>3. Voie navigable mineure – examen initial</p> <p>Sa largeur moyenne est-elle inférieure à 1,2 m? Oui Non</p> <p>Sa profondeur moyenne est-elle inférieure à 0,3 m? Oui Non</p> <p>4. Voie navigable mineure – examen secondaire</p> <p>Sa largeur moyenne est-elle entre 1,2 m – 3,0 m? Oui Non</p> <p>A quel autre critère secondaire ne répond-elle pas?</p> <p>La voie navigable est-elle exclue? Oui Non</p> <p>Quel critère d'exclusion s'applique? pas?</p> <p>Données sur l'emplacement</p> <p>Nom du cours d'eau</p> <p>N° SNRC</p> <p>Description légale</p>			
 <p>Transports Canada Marine</p>	 <p>Transports Canada Maritime</p>	<p>Bureau à l'AC</p>	

Note : Le présent formulaire doit être utilisé avec le Guide de l'utilisateur — eaux secondaires 2010. TP 14838



10.0 COORDONNÉES POUR INFORMATION

Région de l'Atlantique – Terre-Neuve-et-Labrador

Navigable Waters Protection Program
Transport Canada
Cabot Place, Suite 740
P.O. Box 1300
100 New Gower Street
St. John's, NL
A1C 6H8

N° de téléphone : 709-772-2284
N° de télécopieur : 709-772-3072

Région de l'Atlantique – Maritimes

Navigable Waters Protection Program
Transport Canada
Queen Square
P.O. Box 1013
45 Alderney Drive, 11th Floor
Dartmouth NS
B2Y 4K2

N° de téléphone : 902-426-2726
N° de télécopieur : 902-426-7585

Région du Québec

Programme de protection des eaux navigables
Transports Canada
Gare maritime Champlain
901, rue du Cap-Diamant
Québec (QC)
G1K 4K1

N° de téléphone : 418-648-4549
N° de télécopieur : 418-648-7640

Région de l'Ontario

Programme de protection des eaux navigables
Transports Canada, bureau maritime
100, rue Front Sud., 1^{er} étage
Sarnia (Ont.)
N7T 2M4

N° de téléphone: 1-866-821-6631
N° de télécopieur : 519-383-1989



**Région des Prairies
et du Nord**

Navigable Waters Protection Program
Transport Canada
Canada Place
1100-9700 Jasper Avenue
Edmonton, AB
T5J 4E6

N° de téléphone : 780-495-8215
N° de télécopieur : 780-495-8607
Courriel : nwp-pen.pn@tc.gc.ca

Région du Pacifique

Navigable Waters Protection Program
Transport Canada
Pacific Regional Office
820-800 Burrard Street
Vancouver, BC
V6Z 2J8

N° de téléphone : 604-775-8867
N° de télécopieur : 604-775-8828

**Région de la
capitale nationale**

Gestionnaire
Programme de protection des eaux navigables
Sécurité maritime

Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 10^e étage
Ottawa (Ont.)
K1A 0N8

N° de téléphone : 613-990-5929
N° de télécopieur : 613-998-0637

Pour de plus amples renseignements au sujet de la *Loi sur la protection des eaux navigables* et sur le *Programme de protection des eaux navigables*, veuillez consulter la page Web de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/marine/menu.htm> ou composer le 1-877-842-5606.



NOTES
