

Dégagement sur les eaux navigables pour les canoës et les kayaks

La Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN) a été adoptée au Canada le 17 mai 1982. Elle vise à protéger les intérêts du public canadien en matière de mouvement sécuritaire et libre sur les voies navigables du Canada. Depuis son adoption, selon certains intérêts particuliers, la Loi a été remise en question par diverses parties. La volonté des entreprises de bois d'œuvre, autrefois très puissantes, de contrôler le débit des rivières pour transporter des billes de bois entrain en conflit avec les intentions des constructeurs de routes, de voies ferrées et de ponts, qui entendaient permettre le franchissement des voies navigables. Transports Canada (TC) est chargé d'appliquer la Loi et de protéger les intérêts du public. Huit « Principes de Coleman » établis en Ontario le 1er mars 1983 sont invoqués lorsqu'il est question de la navigabilité des eaux au Canada.

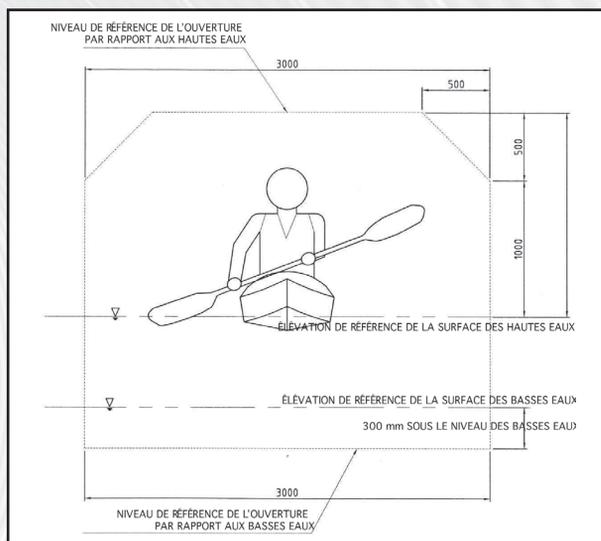
DIAGRAMME DE PASSAGE DE NAVIGATION MINIMAL POUR CANOËS ET KAYAKS

Niveau des hautes eaux au 2e trimestre (niveau d'orage bisannuel) Longueur maximale de ponceau : 20 mètres
Vitesse maximale : 2,7 mètres/secondes

Tous les dégagements doivent être déterminés par TC et tous les franchissements de voie navigable doivent recevoir l'autorisation en vertu de la LPEN avant le début de toute construction.

Communiquer avec la Sécurité maritime à

www.tc.gc.ca



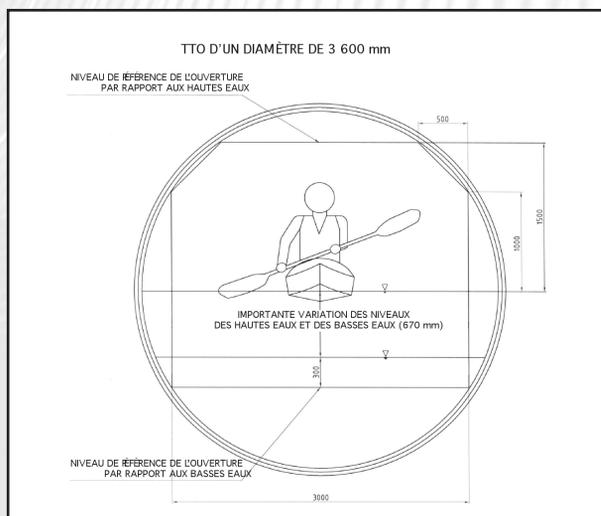
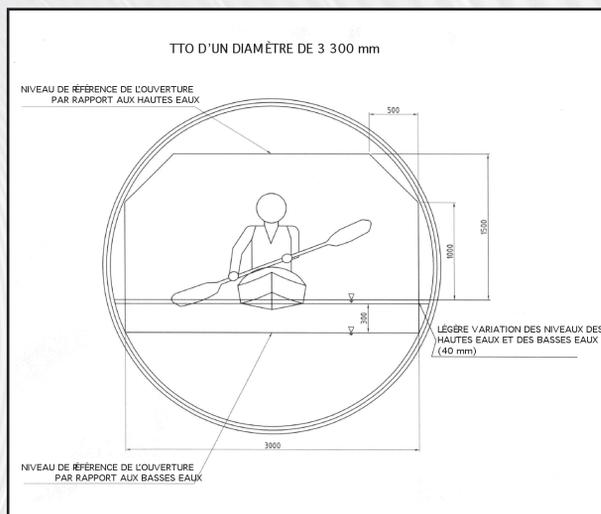
Les litiges d'aujourd'hui relatifs aux plus petits cours d'eau opposent généralement les intérêts potentiels des amateurs de canoë-kayak et les exigences commerciales et économiques des municipalités et des exploitants des ressources. TC doit déterminer l'applicabilité de la LPEN pour un cours d'eau. Le cours d'eau est soit navigable, et la Loi s'applique, ou il ne l'est pas, et la Loi ne s'applique pas. Dans des cas extrêmes, le franchissement peut être désigné comme étant un portage sécuritaire, mais il est généralement souhaitable de mettre en place un pont ou un ponceau qui permettra un passage libre et sûr, en tenant compte du niveau des hautes eaux au deuxième trimestre et du niveau des basses eaux.

Dégagement sur les eaux navigables pour les canoës et les kayaks

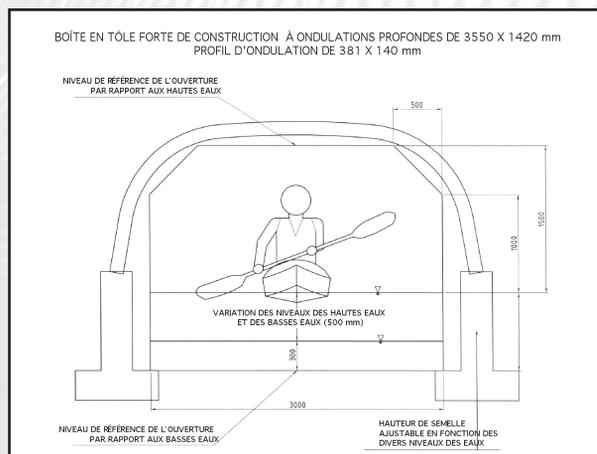
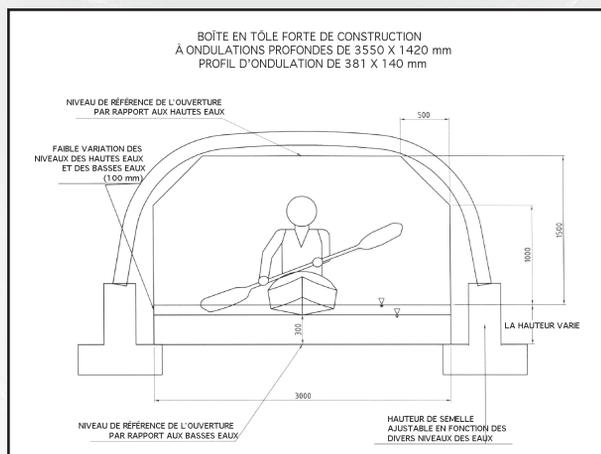
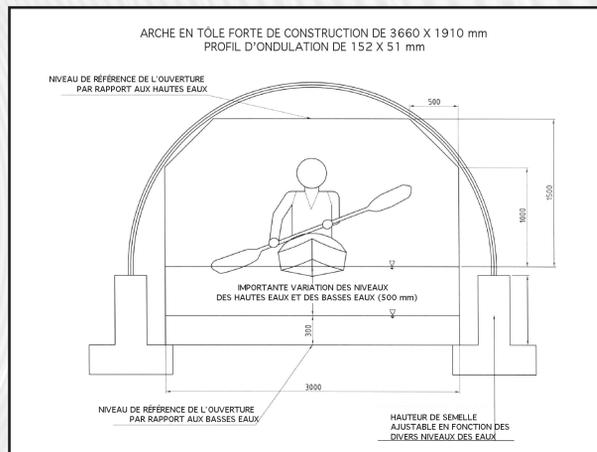
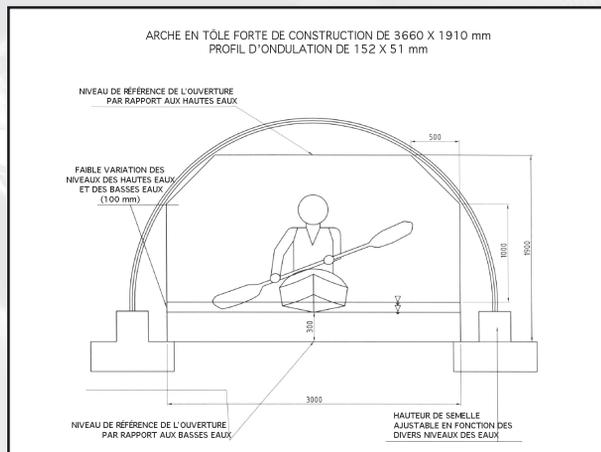
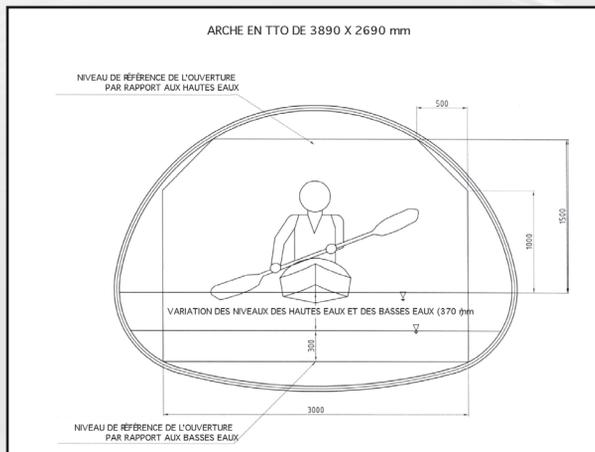
TC a commandé une étude sur les dégagements navigables minimaux requis pour les embarcations sans moteur (à pagaie). Cette étude reconnaît que les embarcations et leurs passagers ne présentent généralement pas une forme rectangulaire et propose donc des dégagements minimaux pour refléter les besoins réels des embarcations, des passagers et des pagaies, en incluant une zone tampon de sécurité. Ces changements permettront l'utilisation de structures plus petites, moins coûteuses et des structures arrondies à la géométrie adaptée. Cela permet de concevoir des ouvrages à l'aide de TTO de diverses formes et tailles économiques. Comme la vitesse du courant et la longueur du ponceau peuvent influencer sur la sécurité, des maximums ont été fixés pour les exigences de dégagement minimal. Des courants plus rapides et des ponceaux plus longs exigent des ouvertures plus larges. Un aspect identifié est la « zone apparente » ou l'effet « lumière au bout du tunnel ». Dans les structures longues, la sortie semble plus petite que l'entrée et la taille réelle doit être ajustée pour assurer une zone apparente appropriée.

Les critères détaillés sont présentés sur le site

- 1) *Un cours d'eau, pour être réputé navigable en droit, doit être navigable dans les faits. C'est-à-dire qu'il doit pouvoir, dans son état naturel, être traversé par des embarcations grandes ou petites d'un type ou l'autre, aussi grandes que des navires à vapeur et aussi petites que des canoës, des skiffs et des radeaux avec un tirant d'eau de moins d'un pied.*
- 2) *« Navigable » signifie également « approprié pour la flottaison » au sens où le cours d'eau est utilisé ou peut être utilisé pour la flottaison de billes de bois, de radeaux de billes et de barrages flottants.*
- 3) *Un cours d'eau peut être réputé navigable sur une partie de son cours et non navigable sur d'autres parties. Les tribunaux, de façon indépendante et en différents endroits, peuvent donc déterminer sa capacité de navigation.*
- 4) *Pour être réputé navigable en droit, un cours d'eau ne doit pas nécessairement, dans les faits, être utilisé pour la navigation aussi longtemps qu'il est réalistement capable de l'être.*
- 5) *Le concept sous-jacent de navigabilité en droit est que le cours d'eau est une voie d'eau publique utilisée ou susceptible d'être utilisée pour le transport par le public. Cette notion n'englobe pas des utilisations telles que l'irrigation, l'hydro-électricité, la pêche ou d'autres utilisations commerciales ou non qui ne dépendent pas de son caractère de voie d'eau publique pour fins de transport. En droit, un cours d'eau n'est pas réputé navigable s'il n'est utilisé qu'à des fins privées, qu'elles soient commerciales ou autres, par son propriétaire.*
- 6) *La navigation ne doit pas être continue, mais elle peut varier selon la saison.*
- 7) *Les interruptions à la navigation, telles que des rapides, sur un cours d'eau navigable par ailleurs, qui peuvent être contournées facilement par des améliorations comme des canaux, ne rendent pas le cours d'eau non navigable, en droit, à ces endroits.*
- 8) *Un cours d'eau non navigable dans son état naturel peut le devenir à la suite d'améliorations artificielles.*



Dégagement sur les eaux navigables pour les canoës et les kayaks



Dégagement sur les eaux navigables pour les canoës et les kayaks



Portage avec protection d'extrémité