



Panel on the Future of the Trent-Severn Waterway Commission sur l'avenir de la voie navigable Trent-Severn

DOCUMENT DE TRAVAIL N^o 1 **ENVIRONNEMENT NATUREL**

Les présents documents de travail ne représentent ni les conclusions ni les positions de la Commission. Ils visent à susciter des discussions sur certains des grands enjeux relatifs à la voie navigable.

Contexte

Le gouvernement fédéral possède, dans les 386 km de la voie navigable, 3 400 hectares de terres aux postes d'éclusage et le long des canaux, et plus de 76 000 hectares de lits de lacs et de rivières¹. On trouve également dans cette région 210 milieux humides classés par la province, 35 espèces en péril désignées et les habitats principaux de nombreuses autres espèces végétales et animales. Parcs Canada délivre des permis pour les travaux réalisés sur les rivages de la voie navigable et à l'intérieur de celle-ci. Environ 500 permis ont été délivrés annuellement depuis 1993. Parcs Canada gère également le débit de l'eau dans deux grands bassins hydrographiques, dont 41 lacs réservoirs dans la région d'Haliburton, où l'Agence ne possède pas le lit des plans d'eau.

La voie navigable représente bien plus qu'une simple propriété fédérale. Le lien entre la terre et l'eau est un élément indispensable – et un indicateur – de sa salubrité naturelle. Plus de 4 500 km de rivages bordent les lacs et les rivières de la voie navigable et touchent plus de 132 000 terrains privés. Un biote considérable et diversifié dépend de la voie navigable et des hautes terres voisines comme les forêts naturelles, les prairies et d'autres types d'habitat. À l'échelle régionale, la voie navigable est en interaction avec d'autres écosystèmes comme la moraine d'Oak Ridges et la plaine de Carden. La ceinture de verdure de désignation provinciale entourant Toronto touche la voie navigable le long des rives sud des lacs Simcoe et Scugog².

D'autres ordres de gouvernement ont compétence sur des questions qui concernent notamment la salubrité de la voie navigable, l'utilisation et l'aménagement des terres, la qualité de l'eau, la gestion de l'habitat, la gestion des pêches, la protection des sources d'eau potable.

Problèmes

Même si certains indicateurs donnent à penser que les conditions s'améliorent le long de la voie navigable (par exemple le degré d'intendance), plusieurs problèmes et tendances décrits

¹ 132 500 hectares, dont les lacs Simcoe et Couchiching.

² Se reporter à la carte à l'adresse

http://www.ourgreenbelt.ca/sites/ourgreenbelt.ca/files/images/maps/Greenbelt_map.pdf.

dans le rapport sur l'état de l'environnement de 2005 de Parcs Canada concernant la voie navigable continuent de préoccuper en raison de la viabilité de l'environnement. Ces problèmes ont récemment été décrits dans un sondage écrit officiel envoyé aux organisations gouvernementales et environnementales qui participent à la gestion de l'environnement le long de la voie navigable³. Les dix organisations qui ont répondu ont classé ces problèmes selon l'ordre de priorité suivant :

Aménagement du secteur riverain et durcissement du rivage : La rénovation des chalets pour en faire des résidences à l'année constitue, pour les répondants, un enjeu important. Les effets cumulatifs des pelouses entretenues, des matériaux durs utilisés pour l'aménagement des rives et leur stabilisation, des fosses septiques conçues pour un usage saisonnier, de l'ensablement du lit du plan d'eau, et de la pollution de l'eau dans le secteur situé près du rivage (zone riveraine) étaient considérés comme des menaces graves à la salubrité de l'écosystème de la voie navigable dans son ensemble. Ces activités peuvent, par exemple, nuire à l'habitat d'espèces de poissons qui vivent à proximité du rivage, comme le doré jaune, en ce qui concerne le frai, l'aire de croissance et l'alimentation. En général, même si les répercussions peuvent seulement se faire sentir à l'échelle locale, elles se font sentir à long terme, les effets cumulatifs sont très importants, et les dommages difficiles à corriger.

Disparition de milieux humides : Des milieux humides continuent de disparaître – un problème étroitement relié au précédent – le long de la voie navigable, malgré les politiques de protection fédérales et provinciales, et des lois comme la *Loi sur les espèces en péril* du gouvernement fédéral. Aucun des bassins hydrographiques qui s'écoulent dans la voie navigable ne compte le minimum de 10 % de milieux humides recommandé dans les Lignes directrices d'Environnement Canada en 2004 pour les bassins hydrographiques des Grands Lacs. Il est indiqué dans le rapport sur l'état du parc de 2005 que cette situation inquiète et donne à penser que la salubrité écologique peut être minée⁴. Un répondant au sondage a souligné que la région du lac Rice était particulièrement préoccupante.

Perte et fragmentation de l'habitat des hautes terres : L'intensification du développement fragmente un habitat important et réduit les liens écologiques entre la voie navigable et des milieux humides importants, des forêts sur les hautes terres et des prairies. Les répondants considéraient que cette tendance était très préoccupante parce qu'elle a des répercussions sur les espèces en péril, de même que sur les zones de recharge et de décharge des affluents.

Eutrophication : Les répondants considéraient ce phénomène comme une conséquence des problèmes précédents. Ils le considéraient comme un problème important au lac Simcoe, pour l'habitat du poisson et la pêche récréative en général. Les niveaux totaux de phosphore diminuent dans certains lacs comme ceux d'Upper Buckhorn et de Chemong. Dans d'autres, par exemple les lacs Simcoe et Couchiching, ils sont à la hausse⁵. En général, cet état indique une détérioration de la qualité de l'eau et une perte de la valeur d'agrément de la voie navigable en raison, par exemple, d'une croissance végétale excessive. Le développement continu du secteur riverain et le vieillissement des infrastructures (p. ex. les fosses septiques

³ Secrétariat de la Commission sur l'avenir de la voie navigable Trent-Severn, mars/avril 2007.

⁴ Parcs Canada, *State of Environmental Health*, 2005, p. 92, vol. 1 of *Indicators of Environmental Health and Long-Term Monitoring Strategy, Trent-Severn Waterway National Historic Site*.

⁵ *Ibid.*, p. 112-113 et Lake Simcoe Environmental Management Strategy, *State of the Lake Simcoe Watershed*, 2003, p. 4.19.

privées) augmenteront probablement l'eutrophication, tout comme l'utilisation continue d'engrais chimiques à gazon et le ruissellement agricole.

Espèces envahissantes

Les espèces exotiques envahissantes se sont répandues dans toute la voie navigable et sont maintenant bien établies. Leurs effets sont de plus en plus manifestes. D'autres plantes exotiques envahissantes et d'autres animaux s'établiront probablement dans la voie navigable, de même que dans les hautes terres voisines. Ces tendances exerceront des pressions additionnelles sur l'écosystème de la voie navigable et auront entre autres des effets sur les espèces de poissons et les plantes aquatiques indigènes établies.

Autres problèmes : Les répondants ont également cité d'autres problèmes : les effets des changements climatiques qui pourraient réduire la quantité d'eau dans la voie navigable par suite de chutes de neige moins abondantes et d'un accroissement de l'évaporation. Ces tendances pourraient modifier des habitats essentiels et accélérer la propagation d'espèces envahissantes. Ils ont également souvent parlé (sans toutefois en faire une question clé) des effets de la gestion de l'eau sur les milieux humides, le drainage, le poisson et la faune.

Défis et possibilités

Croissance : L'ampleur et la nature du développement du secteur riverain sont en grande partie liées à la croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH), dans laquelle se trouve la majeure partie de la voie navigable. Étant donné les prévisions démographiques de 11,6 millions de personnes d'ici 2031 (soit 3,7 millions de plus qu'en 2006), la RÉGH – au cœur de laquelle se trouve la région du Grand Toronto – est l'une des régions de l'Amérique du Nord qui connaît la plus forte croissance⁶. Cette croissance, ajoutée à un afflux de baby boomers à la retraite, fera augmenter la demande de nouveaux aménagements riverains, la conversion de chalets en résidences à l'année et l'utilisation de la voie navigable comme espace de loisirs en milieu quasi urbain. Inversement, cette croissance pourrait également offrir la possibilité de sensibiliser davantage à l'importance de la voie navigable et à son intendance par ceux et celles qui profitent de sa valeur d'agrément.

Compétence : Les répondants au sondage ont indiqué que la fragmentation et le chevauchement des compétences administratives représentent un obstacle considérable à l'amélioration de la salubrité de la voie navigable. Les niveaux d'eau sont gérés par le gouvernement fédéral, mais la province délivre les permis pour la prise d'eau. La province réglemente l'utilisation des terres (par l'entremise des municipalités), mais la réglementation de l'aménagement en milieu aquatique est de compétence fédérale. Dans certaines régions, les responsabilités juridiques et celles qui relèvent de Parcs Canada et de la province ne sont pas claires. Les lacunes, les chevauchements et les conflits entre les compétences ont nui à l'efficacité, à l'efficience et à l'intégration de la gestion du milieu naturel de la voie navigable.

Loi et application de la loi : Les outils juridiques et réglementaires comme le *Règlement sur les canaux historiques de Parcs Canada* sont désuets et à peu près impossibles à appliquer en ce qui concerne la réglementation du remblayage et du durcissement du rivage. Les politiques municipales d'urbanisme qui concernent le développement du secteur riverain varient le long de la voie navigable et ne tiennent généralement pas compte de ses effets cumulatifs. Un manque de personnel et de ressources nuit à l'application des règlements

⁶ Ontario. Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique, *Place à la croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*. Toronto : Imprimeur de la reine pour l'Ontario, 2006, p. 12.

actuels de tous les ordres de gouvernement, y compris les règlements de Parcs Canada sur les ouvrages riverains et en milieu aquatique (le lac Rice a été cité comme secteur possible de préoccupation), et les règlements municipaux. Peut-être ne faut-il pas s'étonner que les répondants aient ciblé le durcissement du secteur riverain comme problème principal le plus répandu.

Coordination et intégration : Des douzaines d'organismes gouvernementaux et non gouvernementaux participent à des activités qui contribuent à la salubrité de l'environnement de la voie navigable. Pourtant, il manque de mécanismes de coordination, depuis la délivrance de permis particulier à chaque site jusqu'à la collecte de l'information et à la surveillance, en passant par la résolution de questions plus générales qui touchent la voie navigable telles que les liens avec les autres aires protégées ou écosystèmes régionaux.

Capacité : Tous les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux disposent de personnel, de budgets et de mandats limités pour accepter des responsabilités additionnelles, sans parler de la gestion des responsabilités actuelles. Pourtant, si les nombreux organismes et les nombreuses organisations de citoyens intéressés par la salubrité de l'environnement de la voie navigable trouvaient le moyen de mieux coordonner leurs activités, on pourrait réduire le double emploi, réaliser des économies et libérer une capacité additionnelle.

Information : Bien que de nombreux organismes et de nombreuses organisations recueillent de l'information sur l'environnement, l'absence de cadre général a donné lieu à des lacunes, à des chevauchements et à des connaissances limitées des tendances à long terme. Il n'existe aucune mesure commune de la salubrité de l'environnement de la voie navigable. Il existe néanmoins une volonté de mieux coordonner la collecte et le partage de l'information.

Éducation et communication : De nombreux répondants ont insisté pour dire que convaincre les propriétaires fonciers de choisir des mesures moins envahissantes et plus écologiques constitue un grand défi à relever, mais qu'il est important de le surmonter.

Mandat de Parcs Canada en ce qui concerne la voie navigable : Étant donné que la voie navigable est un lieu historique national, Parcs Canada a pour priorité de protéger et de mettre en valeur ses ressources culturelles. Pour cette raison, la gestion des ressources naturelles n'a pas la même priorité, même si la compétence de Parcs Canada s'étend à une région semblable à celle d'un parc national de taille moyenne.

Idées

Reconnaître officiellement le rôle et la valeur de la voie navigable dans la région élargie du Golden Horseshoe : Deux grands « bras » naturels aident à délimiter les extrémités de la RÉGH – un rocher (escarpement du Niagara) et un cours d'eau (la voie navigable). Toronto se trouve entre les deux. Le plan de 2005 de l'Ontario, *Place à la croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*, protège l'escarpement et la moraine d'Oak Ridges (qui s'étend au nord et à l'est de Toronto), dans le contexte de la grande ceinture de verdure. La voie navigable est exceptionnelle parce qu'elle est le seul écosystème aquatique à l'intérieur des terres de la région, et qu'elle constitue la première chaîne navigable de rivières et de lacs récréatifs au nord et à l'est de Toronto. Elle ne porte aucune désignation officielle dans le plan *Place à la croissance*.

La reconnaissance du concept de *Place à la croissance* pourrait contribuer à la fois à la viabilité à long terme de la voie navigable et de la RÉGH par les moyens suivants :

- promouvoir l'adoption d'une vision commune pour la voie navigable à laquelle chacun contribue;
- clarifier les valeurs, les rôles et les avantages pour la qualité de la vie de la voie navigable dans la RÉGH;
- déterminer les liens importants entre la voie navigable et d'autres écosystèmes régionaux comme le « Land Between »⁷;
- s'assurer que l'utilisation des terres respecte la capacité environnementale et récréative des lacs et des rivières qui composent la voie navigable. Une orientation cohérente des plans municipaux pour l'ensemble de la voie navigable pourrait contribuer à la salubrité de l'environnement de la voie navigable dans les domaines suivants :
 - les objectifs et les cibles de protection de l'environnement naturel;
 - le développement du secteur riverain et de l'arrière-côte (y compris les inconvénients, les exigences concernant la végétation et les zones tampons, l'élimination des déchets, l'accès routier, etc.)⁸;
 - un seul processus d'examen du développement pour les différents types de demandes (p. ex. subdivisions, divisions);
 - les politiques et les liens écologiques régionaux concernant les espèces en péril;
 - les politiques municipales/fédérales intégrées pour les ouvrages riverains et en milieu aquatique;
 - le patrimoine culturel, la valeur visuelle et récréative.

Coordonner la délivrance des permis d'aménagement en milieu aquatique, dans le secteur riverain et dans l'arrière-côte : Même si une approche précise n'est pas proposée, l'objectif serait d'établir un seul point de contact ou quelque autre mécanisme efficace de coordination pour les personnes qui ont besoin d'approbations en vue de procéder à des aménagements riverains et en milieu aquatique. Améliorer les systèmes d'élimination des déchets lorsque des chalets sont transformés en résidences à l'année réduirait également la dégradation de l'environnement naturel. Une meilleure capacité de délivrance de permis et d'application de la loi serait également bénéfique pour l'environnement naturel le long de la voie navigable.

Acquérir des terres de l'environnement naturel : Un projet d'acquisition de terres qui comprendrait un partenariat des gouvernements et des fiducies foncières pourrait cibler des régions clés qu'il faut protéger. Les priorités pourraient définir le degré de protection réglementaire et l'ampleur de la menace le long de la voie navigable, ainsi qu'offrir des possibilités de maintenir et d'améliorer les liens avec d'autres écosystèmes et aires protégées de la région.

Coordonner la collecte et le partage des données : Créer un organisme responsable et une organisation pour coordonner une collecte d'information plus complète et efficace, de même qu'un suivi de la salubrité de la voie navigable. On pourrait envisager des protocoles de surveillance et la création d'une base de données commune sur la voie navigable dans laquelle tous les organismes verseraient des données et à laquelle ils accorderaient un soutien financier pour la collecte des données.

⁷ Un secteur d'une biodiversité exceptionnelle dans la région qui fait le lien entre le Bouclier canadien et la plaine de calcaire, au nord de la voie navigable, en direction est, à partir de la baie Georgienne jusqu'à l'est des lacs Kawartha.

⁸ Depuis 2005, les politiques relatives à la ceinture de verdure ont régi le développement du secteur riverain le long des rives sud des lacs Simcoe et Scugog.

Un rapport périodique sur l'« état de la salubrité de la voie navigable » pourrait améliorer la sensibilisation et favoriser l'action. Le rapport sur l'état de l'environnement de la voie navigable en 2005, réalisé par Parcs Canada, pourrait constituer un point de départ. Une stratégie de surveillance et des indicateurs clés y sont proposés, de même que diverses possibilités de coordination.

Éduquer : L'éducation du public, des communications élargies, coordonnées et efficaces, et un programme de diffusion externe pourraient accroître la sensibilisation du public, faire comprendre aux propriétaires fonciers et aux utilisateurs de la voie navigable l'importance de cette dernière en raison de son environnement naturel exceptionnel et contribueraient à promouvoir une culture d'intendance auprès des résidents de même qu'auprès des utilisateurs des terres et des eaux de la voie navigable.