



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

### **DOCUMENT DE TRAVAIL N<sup>o</sup> 3** **LOISIRS**

*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**

Les caractéristiques naturelles de la voie navigable Trent-Severn et le fait que 50 millions de personnes habitent à moins d'une journée de voiture font de la voie navigable un emplacement récréatif très apprécié. On a dit de l'endroit qu'il avait « la plus forte concentration de terre et d'eau à fort potentiel récréatif de l'Ontario<sup>1</sup> ». La voie navigable est la première chaîne navigable de lacs et de rivières de plaisance au nord et à l'est de Toronto. Dans ce contexte, elle se distingue de tous les autres espaces verts de la région, par exemple l'escarpement du Niagara et la moraine d'Oak Ridges. La voie navigable offre une grande valeur récréative à la région du Grand Toronto, région multiculturelle en rapide expansion située dans la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH).

Les 45 postes d'éclusement, les deux écluses-ascenseurs et le ber roulant offrent des expériences récréatives exceptionnelles. Les visiteurs terrestres peuvent venir pique-niquer, pêcher ou simplement observer les bateaux. Les niveaux d'eau gérés dans les lacs et les rivières interreliés de la voie navigable permettent la navigation de plaisance, la pêche et la natation. En plus des écluses, il est aussi possible de faire de la randonnée et des promenades à vélo. De nombreuses personnes en profitent : les visiteurs d'une journée de la région du Grand Toronto, les touristes qui viennent camper ou habiter dans les centres de villégiature du secteur riverain, les résidents saisonniers et permanents du secteur riverain sur plus de 132 000 propriétés le long de la voie navigable (à l'exclusion du lac Couchiching) et les centaines de milliers de personnes qui vivent dans les collectivités urbaines et rurales qui longent la voie navigable<sup>2</sup>.

#### **Situation actuelle**

##### **Utilisation des postes d'éclusement**

La perception traditionnelle de l'utilisation récréative de la voie navigable est généralement liée à la navigation de plaisance. Même si cette dernière semble s'accroître dans la voie navigable, l'éclusement a diminué au cours des 20 dernières années. Il y a trois fois plus de

<sup>1</sup> CORTS, *The Rideau-Trent-Severn – Yesterday Today Tomorrow*, 1973, p. 9.

<sup>2</sup> East et Chamberlain, 2004, cité dans Parcs Canada, *State of Environmental Health*, 2005, p. 13, vol. 1 de *Indicators of Environmental Health and Long-Term Monitoring Strategy, Trent-Severn Waterway National Historic Site*; Lake Simcoe Environmental Management Strategy, *State of the Lake Simcoe Watershed*, 2003, p. 3.14.

visiteurs terrestres aux postes d'éclusage qu'il y a de plaisanciers qui les utilisent. Jusqu'à 60 % des plaisanciers et des visiteurs terrestres aux postes d'éclusage proviennent du centre de l'Ontario, et les postes d'éclusage les plus populaires, à la fois pour les plaisanciers et les visiteurs terrestres, sont Bobcaygeon, Big Chute et Fenelon Falls<sup>3</sup>.

L'augmentation de l'éclusage jusqu'à 1985 correspond généralement à l'ampleur du lotissement résidentiel saisonnier le long de la voie navigable. L'utilisation des écluses a atteint un sommet en 1988 avec 260 000 éclusages, mais a régulièrement diminué depuis. Les 132 600 éclusages consignés en 2006 représentent une baisse de 17 % par rapport à 2005 (et ne constituent que 52 % du sommet de 1988) et atteignent un niveau qui n'a jamais été vu depuis 1967.

Le graphique sur la présence d'embarcations (figure 2 ci-dessous) montre les éclusages de 1955 à 2005.

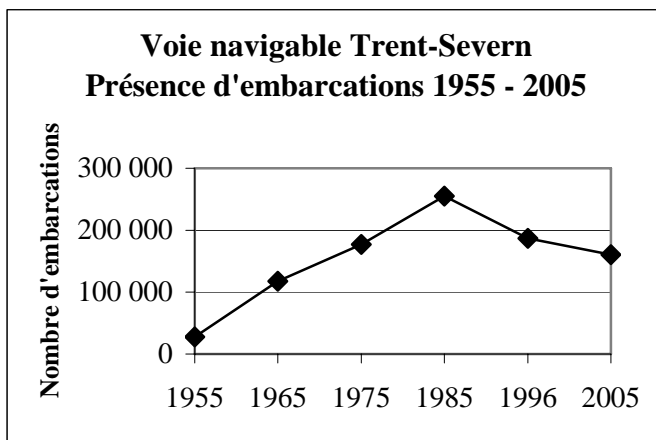


Fig. 2 Source : Parcs Canada, cité dans *State of Environmental Health*, 2005, p. 145.

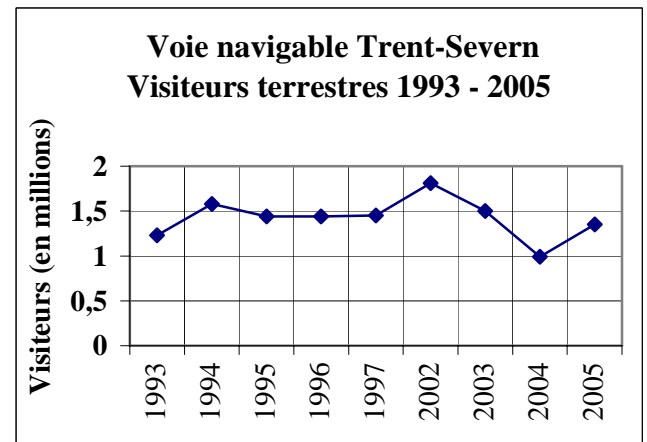


Fig. 1 Source : Parcs Canada, cité dans *State of Environmental Health*, 2005, p. 144.

Le graphique sur les visiteurs terrestres (figure 1 ci-dessus) montre que ces derniers ont été en nombre généralement régulier, soit 1,5 million de 1998 à 2001, qu'ils sont passés à 1,81 million en 2002, mais que leur nombre a diminué depuis (la diminution de 2004 reflète le conflit de travail de cette année-là). Jusqu'à un visiteur terrestre sur cinq vient de la région du Grand Toronto et en particulier, ses collectivités ethnoculturelles visitent les écluses pour pique-niquer et pêcher pendant une journée. Les tendances clés suivantes caractérisent l'utilisation des postes d'éclusage.

#### Visiteurs terrestres

- En 2005, sept écluses ont accueilli plus de 70 % des visiteurs terrestres. Quatre écluses (Big Chute, Fenelon Falls, Bobcaygeon, Peterborough) ont accueilli quelque 55 % de ce nombre<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Parcs Canada, *Ontario Attendance Report 1998-2005*, 2006, p. 35-38.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 36.

- La plupart ont déjà visité une écluse auparavant, se présentent en groupes de deux ou plus et y passent d'une demi-heure à deux heures.
- En 2005, l'observation des bateaux et la découverte des écluses pour les amis et parents ont représenté plus de 61 % des raisons principales invoquées pour expliquer les visites.
- La proportion des visiteurs de plus de 55 ans est à la hausse (20 % en 1996 et 36 % en 2005), alors que la proportion, exprimée en pourcentage, de visiteurs accompagnés d'enfants diminue (41 % en 2005)<sup>5</sup>.

#### *Utilisation des écluses par les plaisanciers*

- L'éclusage aux lacs Kawartha (de Burleigh Falls à Rosedale) et le long de la rivière Severn représente est deux fois plus élevé que la moyenne du réseau; du lac Ontario à Peterborough, le pourcentage chute d'un tiers.
- En 2002, 20 % étaient des utilisateurs diurnes; 21 % ont passé de 4 à 6 jours; et 30 % ont passé de 7 à 14 jours dans la voie navigable<sup>6</sup>.
- En 1997, 69 % des bateaux avaient 10 mètres ou moins; 18 %, 10 mètres ou plus; et 8 % étaient des caravanes flottantes<sup>7</sup>.

#### Entre les postes d'éclusage

On sait peu de choses sur l'utilisation récréative des terres et des eaux entre les postes d'éclusage. Il est certain, toutefois, que l'activité récréative est considérable tout le long de la voie navigable.

Selon certaines estimations, il pourrait y avoir plus de 40 000 bateaux aux résidences et aux chalets situés le long des 4 800 km de rivage. N'en font pas partie les bateaux qui appartiennent à des centres de villégiature et à des terrains de camping, ni les plaisanciers de passage qui utilisent la voie navigable pour la journée ou des vacances<sup>8</sup>.

En 2004, Parcs Canada a estimé que 400 marinas commerciales et centres de villégiature tiraient des revenus des activités aquatiques le long de la voie navigable. De ce nombre, 76 possédaient des permis d'occupation de Parcs Canada (à l'exclusion des lacs Simcoe et Couchiching, où les permis sont délivrés par l'Ontario). L'Ontario Marine Operators' Association compte 75 marinas membres le long de la voie navigable, la plupart (41) aux lacs Kawartha, et ensuite au lac Simcoe (23).

La pêche récréative représente annuellement cinq milliards de dollars dans l'économie ontarienne<sup>9</sup>. La voie navigable offre une large gamme de possibilités de pêche à la ligne. En 2000, on a estimé à 130 000 le nombre de pêcheurs à la ligne au lac Simcoe seulement<sup>10</sup>, dans la plupart des cas, des pêcheurs venus profiter de la pêche sur glace effectuée dans 2 000 à 4 000 cabanes de pêche<sup>11</sup>.

<sup>5</sup> Parcs Canada, *Trent-Severn Waterway National Historic Site: Land-Based Visitor Survey*, Cornwall, 1996, p. 3 et Parcs Canada, *Trent-Severn Waterway National Historic Site: Land-Based Visitor Survey*, Cornwall, 2005, p. 1-4.

<sup>6</sup> Parcs Canada, *Trent-Severn Waterway National Historic Site: Boater Survey*, 2005, p. 2.

<sup>7</sup> Parcs Canada, *Trent-Severn Waterway Economic Impact Study: Boater Survey*, 1997, p. 2.

<sup>8</sup> Le nombre de chalets le long du lac Simcoe a été évalué à 12 000 en 1995. Le lac Couchiching n'est pas inclus.

<sup>9</sup> Ministère des Pêches et des Océans, *L'Enquête de 2000 sur la pêche récréative au Canada*. Extrait de [http://www.dfo-mpo.gc.ca/communic/statistics/recreational/Canada/2000/index\\_f.htm](http://www.dfo-mpo.gc.ca/communic/statistics/recreational/Canada/2000/index_f.htm)

<sup>10</sup> Ministère des Pêches et des Océans, cité dans LSEMS, *State of Lake Simcoe*, 2003, p. 3.13.

<sup>11</sup> LSEMS, op. cit., p. 3.13.

Le camping est une autre activité récréative populaire le long de la voie navigable. Six parcs provinciaux offrent quelque 1 900 emplacements et 4 852 autres sont offerts au public dans des terrains de camping privés, municipaux ou exploités par des Premières nations, de même que des terrains de caravanage saisonniers.

Presque toutes les collectivités ont des parcs situés dans le secteur riverain – certaines en association avec des postes d'éclusage. Un certain nombre de sentiers qui suivent la voie ferrée longent ou croisent la voie navigable, par exemple à Peterborough, entre Peterborough et Lakefield, de même que le sentier Trans Canada.

On trouve également d'autres ressources récréatives appartenant au secteur privé dont 75 chalets à louer et des centres de villégiature haut de gamme. Plusieurs terrains de golf bordent la voie navigable et l'un d'eux, à proximité du lac Rice, près de Keene, a même un quai pour y accéder par l'eau.

## Défis

### **1. L'offre de possibilités de loisirs de plein air à une population en croissance et diversifiée**

---

L'augmentation de la demande de loisirs, alimentée par la croissance prévue de la RÉGH dont la population passera de 7,9 millions de personnes en 2006 à 11,6 millions de personnes en 2031, ainsi que la diminution des terres disponibles dans les secteurs riverains, exerceront une pression de plus en plus forte sur les terres récréatives publiques. Les terres publiques et même privées non aménagées subissent également des pressions, ce qui fait naître des conflits et des problèmes d'application de la loi. La diminution des investissements publics dans des terres récréatives publiques à la fois par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral complique les défis à relever pour répondre à la demande actuelle et future.

Les effets de la croissance de la région du Grand Toronto se font depuis longtemps sentir le long de la voie navigable, et ils s'intensifient. Le personnel exploitant des écluses de Parcs Canada a observé des changements dans les données démographiques des visiteurs et la demande récréative dans la voie navigable :

- une augmentation de l'utilisation par des visiteurs terrestres de groupes ethnoculturels de la région de Toronto, en particulier les familles proches et élargies asiatiques qui viennent passer la journée (p. ex. pour pique-niquer, pêcher);
- un intérêt croissant pour les voyages de groupe d'une journée aux postes d'éclusage;
- une augmentation de la pêche récréative riveraine, y compris un élément de pêcherie;
- une augmentation des conflits entre les pêcheurs, les plaisanciers et les pique-niqueurs. Les services et les installations des postes d'éclusage (p. ex. le stationnement, les toilettes, l'espace) ne sont pas adaptés aux utilisations terrestres comme la pêche riveraine. Les conflits sont parfois aggravés par les barrières linguistiques.

### **2. La disparition de possibilités futures en raison de l'aménagement des rives**

L'un des facteurs sous-jacents des études réalisées dans les années 1970 sur le canal Rideau et la voie navigable Trent–Severn par le Canada et l'Ontario (CORTS) était le nombre insuffisant de rives accessibles au public pour des loisirs aquatiques. En fait, un rapport

CORTS de 1973 déclarait que [traduction] « l'environnement récréatif du corridor Rideau-Trent-Severn vivra bientôt une situation de crise<sup>12</sup> ». Cette préoccupation persiste encore.

Un rapport CORTS de 1978 a conclu qu'il y avait une « lacune » en ce qui concerne les rives réservées à l'usage récréatif public aux lacs Kawartha, et « un grave manque de terres » pour la natation, la pêche et la navigation de plaisance autour du lac Simcoe<sup>13</sup>. Un autre rapport CORTS de 1973 a recommandé que la propriété publique des rives autour du lac Simcoe passe de 5 % à 15 %<sup>14</sup>.

Certaines terres le long de la voie navigable ont initialement été acquises par suite du programme CORTS qui visait à améliorer l'accès du public à l'eau. Aucun programme structuré et permanent n'a été adopté et aucune des parcelles de terres acquises n'a été aménagée à des fins récréatives. En conséquence, les postes d'éclusage et d'autres terres des parcs font les frais de l'augmentation de la demande du public pour l'accès à l'eau. Des efforts récents de protection des terres ont surtout porté sur l'environnement naturel, bien que quelques terres aient été achetées, et que des lois ou des mesures plus rigoureuses de protection de la part du gouvernement, par exemple des politiques fédérales et provinciales sur la protection des milieux humides, aient été adoptées. Même si la nature de la demande récréative change, les terres réservées à ces fins n'ont pas beaucoup retenu l'attention depuis les études CORTS.

La demande récréative et foncière le long de la voie navigable continue de croître. La population des municipalités qui bordent la voie navigable a augmenté de 30 % de 1986 à 1996<sup>15</sup>. Entre 1968 et 1994, le nombre de bâtiments à moins de deux kilomètres de la voie navigable a augmenté de 130 % aux lacs Kawartha, et de 232 % au lac Pigeon seulement<sup>16</sup>. Le développement atteint maintenant l'arrière-côte, car le secteur riverain est entièrement occupé. La transformation de chalets saisonniers en résidences à l'année est également une tendance importante. La conversion des marinas de la voie navigable à des fins résidentielles peut être un nouveau signe de cette tendance.

### **3. L'intégration des loisirs de plein air à l'aménagement à grande échelle du territoire**

Dans les années 1970 et au début des années 1980, le Canada et l'Ontario ont convenu d'améliorer la voie navigable et d'en faire une ressource récréative indispensable de l'avenir, en particulier dans la région torontoise. Les études CORTS ont proposé une gamme d'installations récréatives le long de la voie navigable – notamment des aires pour les séjours prolongés et l'utilisation diurne comme des terrains de camping et des plages, des points d'accès à l'eau, des routes panoramiques et des itinéraires pour les bateaux et les canots, de même que des réseaux régionaux de sentiers. L'entente fédérale-provinciale de 1982 comprenait la politique suivante : [traduction] « Les gouvernements, en collaboration avec les municipalités et le secteur privé, élaboreront un réseau récréatif coordonné dans le corridor. » Le secteur privé était considéré comme le fournisseur de choix. Par la suite, d'autres priorités ont pris le pas sur ces objectifs. Voilà pourquoi on craint que l'accès public à la voie navigable ne puisse pas répondre à la demande actuelle et future.

---

<sup>12</sup> CORTS, *The Rideau-Trent-Severn – Yesterday Today Tomorrow*, 1973, p. 9.

<sup>13</sup> CORTS, *Public Recreation Land Review*, Framework Report No. 9, 1978, p. 14.

<sup>14</sup> CORTS, *The Simcoe Couchiching Area – Yesterday Today Tomorrow*, 1973, p. 25.

<sup>15</sup> Parcs Canada, *State of the Environment Health*, op. cit., p. 14.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 131.

Récemment, l'Ontario a adopté des initiatives d'envergure régionale comme le plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges, la ceinture de verdure et le cadre de planification « Place à la croissance ». Les objectifs de planification liés à ces initiatives n'abordent toutefois pas la question de l'offre à une population en croissance d'activités de loisirs de plein air, particulièrement des possibilités en milieu aquatique. En fait, on craint que l'initiative de la ceinture de verdure n'intensifie la pression du développement sur le corridor de la voie navigable en restreignant le développement au sud – l'effet saute-mouton.

## **5. La diminution des éclusages**

Au cours des 20 dernières années, les écluses ont servi un nombre de plus en plus restreint de plaisanciers sur la voie navigable. Un sondage mené récemment auprès des maîtres-éclusiers de la voie navigable donne à penser que plusieurs facteurs pourraient contribuer à cette diminution : l'augmentation des prix de l'essence, les droits d'éclusage, les heures d'ouverture, le temps peu clément, les données démographiques changeantes, les familles à double revenu et d'autres encore. Les maîtres-éclusiers ont également observé une tendance vers des bateaux plus gros qui utilisent les écluses pour l'éclusage et le mouillage.

Une recherche de l'industrie de la navigation de plaisance aux États-Unis donne à penser que :

- même si le nombre de bateaux en pourcentage de la population n'augmente pas, le nombre de bateaux par ménage augmente effectivement;
- les propriétaires de bateaux les utilisent davantage;
- la plupart des bateaux ont moins de huit mètres de long, le plus courant étant de cinq mètres ou moins;
- l'utilisation des motomarines augmente rapidement, mais ces dernières sont encore minoritaires;
- plus de 80 % des plaisanciers pêchent aussi<sup>17</sup>.

On ignore beaucoup de choses sur la navigation de plaisance – même le nombre de bateaux – dans la voie navigable. Certains ont spéculé que le nombre croissant de résidents permanents le long de la voie navigable est un facteur de la diminution du nombre d'éclusages. Un autre indicateur peut être la fermeture de plusieurs marinas et de leur conversion en une utilisation résidentielle plus viable. Étant donné que les bateaux constituent un important attrait pour les visiteurs des écluses, une diminution des bateaux pourrait entraîner une diminution des visiteurs terrestres.

## **Idées**

1. Le gouvernement de l'Ontario et Parcs Canada, conjointement avec les municipalités visées, y compris celles de la région du Grand Toronto, devraient examiner les conclusions sur les loisirs de plein air et les stratégies proposées par le processus CORTS. Cet examen pourrait donner lieu à l'élaboration d'une stratégie régionale visant à offrir davantage d'espaces verts le long de la voie navigable, notamment déterminer des endroits et des sites qui pourraient répondre à la demande future. La collaboration

---

<sup>17</sup> Responsive Management, *Factors Related to Recreational Boating Participation in the United States: A Review of the Literature*, Report prepared for National Association of State Boating Law Administrators, Harrisonburg, VA: 2000, p. iii-iv.

permettra aux gouvernements de mieux comprendre la demande actuelle et future en matière de loisirs, y répondre et utiliser le corridor de la voie navigable.

2. Les municipalités, dans les plans officiels et autres activités de planification, pourraient envisager leur rôle dans les mesures à prendre pour répondre à la demande de loisirs de plein air, tant celle qui s'exprime sur leur propre territoire que la demande de la région du Grand Toronto. En réalité, « les visiteurs viendront » qu'il y ait des aménagements ou non. Une solide planification offre la possibilité d'éviter la dégradation de l'offre actuelle d'activités récréatives, de réduire les conflits entre les utilisateurs et d'enrichir les économies locales grâce aux avantages touristiques que procure l'utilisation diurne.
3. La fréquentation des visiteurs terrestres qui pourrait prendre de plus en plus d'importance dans le mandat officiel des postes d'éclusage pourrait être l'un des résultats des idées proposées ci-dessus.
4. Parcs Canada et les entreprises maritimes devraient s'efforcer de mieux comprendre la diminution de l'utilisation des écluses et envisager des mesures pour contrer cette tendance. Les idées proposées par le passé ou qui ont été utilisées ailleurs comprennent la suppression des droits d'éclusage (p. ex. le canal Erie dans l'État de New York), une meilleure promotion, et la concentration sur la revitalisation économique des collectivités. Les investissements permanents considérables dans le fonctionnement des écluses font de ces dernières une priorité importante.