



## 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> 2** **RESSOURCES CULTURELLES**

*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**

La voie navigable Trent-Severn est au cœur de la vie du Centre de l'Ontario depuis des siècles. Les anciens barrages de pêche à Mnjikaning et au lac Lovesick, les pétroglyphes au lac Stoney et les lieux de sépulture au lac Rice témoignent tous des voyages et de la vie des Premières nations du Canada le long de la voie navigable, depuis aussi longtemps que 8 000 ans.

Samuel de Champlain, qui a emprunté la voie navigable en 1615, a fourni certaines des premières descriptions écrites du paysage. Les stratèges militaires voyaient dans la voie navigable une route intérieure protégée jusqu'aux Grands Lacs supérieurs, parce qu'ils craignaient une invasion américaine pendant la période qui a suivi la guerre d'indépendance américaine.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, la voie navigable a pris de plus en plus d'importance dans la colonisation et l'économie du Haut-Canada. Les vastes ressources forestières de l'intérieur de l'Ontario étaient transportées par les passes à billes et les glissoirs à bois depuis les cours supérieurs du bassin hydrographique jusqu'à Trenton et d'autres villes pour être expédiées en Grande-Bretagne, et plus tard vers les marchés des États-Unis. Les colons de la Grande-Bretagne, en particulier de l'Irlande, y ont voyagé par navire, par vapeur et par voiture vers les collectivités situées le long de la voie navigable, ont défriché les terres, semé les champs et construit des moulins et des usines qui ont transformé le paysage.

Construite par étapes entre 1833 et 1920, la voie navigable témoigne de la volonté politique des résidants, du génie technique des bâtisseurs et de la débrouillardise des entrepreneurs qui ont exploité les possibilités de développement économique que leur offrait la voie navigable. Même si la voie n'est pas devenue l'artère commerciale qu'avaient imaginée ses promoteurs, elle offre aujourd'hui des possibilités de loisirs et de modes de vie à de nombreuses personnes qui veulent profiter du riche patrimoine naturel et culturel qui borde ce corridor historique.

*Comprenons-nous toutefois vraiment l'importance culturelle et historique de la voie navigable et sommes-nous, en tant que collectivité, résolus à préserver les artefacts et à raconter les histoires de cette tradition?*

## Désignation historique de la voie navigable

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a été créée en 1919 dans la foulée des premières mesures qui ont été prises pour instaurer un programme national de commémoration des ressources patrimoniales. En 1924, le président de la Commission, dans une lettre envoyée au directeur de la Direction générale des parcs nationaux, M. Harkin, a reconnu que la construction de canaux représentait « des événements importants dans l'histoire industrielle du Canada ». Puis, l'année suivante, la Commission a demandé des rapports sur « la commémoration de ces ouvrages nationaux<sup>1</sup> ».

En 1929, la Commission a déclaré que plusieurs canaux, dont Trent–Severn, revêtaient une « importance nationale ». Une plaque devait être érigée à Bobcaygeon en 1933 pour souligner le 100<sup>e</sup> anniversaire du début de la construction. Tout comme la construction initiale, il y a eu des retards et la plaque n'a pas été installée avant 1938.

*TRENT VALLEY CANAL - Commemorating the construction in 1833 of the first Bobcaygeon Lock by the Inland Water Commission appointed by Sir John Colborne; the beginning of the improvement of the natural waterway connecting Lake Ontario with Georgian Bay. (traduction libre : CANAL DE LA VALLÉE DE TRENT – Commémoration de la construction en 1833 de la première écluse à Bobcaygeon par la Commission des eaux intérieures, dirigée par Sir John Colborne, et du début de l'amélioration de la voie navigable naturelle reliant le lac Ontario à la baie Georgienne.)*

Depuis, la Commission a examiné à plusieurs reprises l'importance historique des canaux et de la voie navigable Trent–Severn. En 1967, elle a recommandé que tout le canal Rideau soit désigné d'importance nationale, en réponse aux plans de modernisation du ministère des Transports, qui ont fait l'objet d'une vaste opposition dans le cadre d'une campagne publique bien orchestrée. Pour cette raison, les plans de modernisation du canal Rideau ont été abandonnés, mais la modernisation de la voie navigable Trent–Severn, qui ne suscitait pas l'opposition du public, s'est poursuivie. Des analyses ministérielles de l'époque ont conclu que seul le canal Rideau était important parce qu'une grande partie de son infrastructure historique était intacte. La voie navigable Trent–Severn et le canal Richelieu ont été jugés d'« intérêt historique » parce que, dans les deux cas, de nombreux éléments avaient été modernisés.

La Commission a cependant explicité ses commentaires antérieurs sur la voie navigable au cours d'un programme national au début des années 1970 qui visait à présenter les textes de la plaque dans les deux langues.

*In 1833 the Legislature of Upper Canada authorized improvements to the waterways of the Newcastle District, the first of which was a wooden lock here at Bobcaygeon. Three years later the first funds were appropriated for the opening of a waterway via the Trent River and the Kawartha Lakes to link Lake Ontario with Lake Simcoe (and later with Georgian Bay). This system was intended to open up the interior of the province and to promote agriculture, lumbering and commerce.*

---

<sup>1</sup> Carter-Edwards, Dennis, *Commemorating the Canal: The Trent Severn Waterway and the HSMBC*, document inédit, 2007, p. 2.

*(traduction libre : En 1833, la législature du Haut-Canada a autorisé les améliorations aux voies navigables du district de Newcastle, dont la première a été l'écluse en bois, ici à Bobcaygeon. Trois ans plus tard, ont été octroyés les premiers fonds pour l'ouverture d'une voie navigable via la Trent et les lacs Kawartha, afin de relier le lac Ontario et le lac Simcoe (et ultérieurement la baie Georgienne). Ce réseau devait donner accès à l'intérieur de la province et promouvoir l'agriculture, l'exploitation forestière et le commerce.)*

En 1973, la Commission a déterminé que « les canaux du Canada avaient déjà été suffisamment commémorés et qu'aucune autre commémoration ne devait être envisagée ». Des éléments du réseau ont toutefois été désignés. En 1979, la Commission a recommandé que l'écluse-ascenseur de Peterborough soit désignée « d'importance architecturale nationale » et, en 1987, que le pont en arc surélevé du lac Canal et le tronçon entre le lac Simcoe et le lac Balsam de la voie navigable soient déclarés d'importance nationale<sup>2</sup>.

La Commission a également désigné plusieurs autres sites d'importance nationale le long de la voie navigable parce que, dans une certaine mesure, leur histoire y est associée. Il s'agit notamment des pétroglyphes de Peterborough au lac Stoney, de Carrying Place, près du canal Murray, de Serpent Mounds au lac Rice, et des barrages de pêche à Atherley Narrows (Mnjikaning), entre les lacs Simcoe et Couchiching.

### **Cadre actuel de commémoration**

Le cadre de Parcs Canada pour la protection et la mise en valeur des ressources historiques confiées à son intendance est défini par un énoncé d'intégrité commémorative (EIC). L'EIC pour la voie navigable, préparé dans le cadre du plan directeur approuvé par Parcs Canada en 2000, définit trois valeurs historiques d'importance nationale :

- l'écluse-ascenseur de Peterborough;
- le tronçon qui relie le lac Simcoe au lac Balsam;
- les cartes d'arpentage initiales, les documents, la correspondance, les plans, les dessins techniques, les plaques photographiques, les modèles, les moules, les gabarits d'appareils et autres objets historiques liés à la conception et à la construction de l'écluse-ascenseur et au tronçon entre le lac Simcoe et le lac Balsam.

L'énoncé définit également d'autres valeurs patrimoniales d'importance :

- les écluses 1 à 18, l'écluse 19 et l'écluse 22;
- les barrages à Healey Falls et à Swift Rapids;
- neuf ponts tournants pour les voitures et les chemins de fer;
- des paysages culturels choisis :
  - écluse-ascenseur de Peterborough;
  - écluses 22 et 23;
  - en ce qui concerne l'hydroélectricité – Lindsay, Swift Rapids, Big Chute;
  - loisirs – Young's Point, écluses du lac Lovesick;

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 9-10.

- caractéristiques naturelles – Percy, Meyers et Haigues Reach;
- paysages naturels;
- sites archéologiques – sites autochtones et autres.

L'EIC précise également les messages et les récits à faire connaître.

<b>Importance nationale</b>	<b>Autres valeurs patrimoniales</b>
Le lieu et la vision pour la voie navigable dans le réseau national des canaux tant pour l'utilisation militaire que commerciale au début du XX <sup>e</sup> siècle, et l'achèvement du dernier lien entre la baie Georgienne et le lac Ontario.	La construction et l'exploitation de la voie navigable Trent–Severn.
La réalisation technique importante à l'échelle nationale et internationale de l'écluse-ascenseur de Peterborough – sa conception, sa construction et son exploitation.	L'évolution du lien de la voie navigable Trent–Severn et l'essor des collectivités du corridor, dont l'association avec l'exploitation forestière, les scieries, la production d'hydroélectricité, la colonisation, l'agriculture et les activités récréatives.
Le caractère historique de la voie navigable comme en témoignent ses ouvrages et les paysages culturels qui subsistent le long du tronçon Simcoe-Balsam.	L'utilisation de la voie navigable par les Autochtones.
L'évolution, l'aménagement et la construction de la voie navigable, en particulier l'évolution des techniques de construction et de transport, de 1833 à aujourd'hui.	Le lien entre la voie navigable et le riche patrimoine naturel de la région, notamment les milieux humides, les rivages naturels, les hautes terres naturelles, la faune et ses habitats.

## Défis

**Les ouvrages ou les idées – Qu'est-ce qui importe vraiment?** La section sur la « Désignation historique de la voie navigable » décrit l'évolution des désignations officielles axées largement sur les ouvrages. Exception faite du libellé de la deuxième plaque en 1938, l'importance nationale va à la première écluse, aux réalisations techniques de l'écluse-ascenseur de Peterborough et au pont en arc surélevé du lac Canal. Le tronçon de la voie navigable entre le lac Balsam et le lac Simcoe est également jugé important en raison des nombreuses caractéristiques initiales intactes. Les analyses des historiens de Parcs Canada dans les années 1960 ont conclu que parmi les canaux historiques, seul le canal Rideau revêtait une importance nationale parce que la plupart de ses infrastructures historiques étaient restées assez intactes, contrairement au canal Trent, qui avait été partiellement modernisé et qu'on considérait d'importance historique<sup>3</sup>.

Pour un grand nombre de personnes, l'accent mis sur l'intégrité des ouvrages historiques comme principal facteur déterminant de l'importance nationale écrase et cache d'autres valeurs historiques importantes. L'importance de la voie navigable réside

<sup>3</sup> Canada-Ontario Rideau-Trent-Severn Study Committee, *The Rideau-Trent-Severn: Yesterday Today Tomorrow*, Toronto : Queens Publisher, 1971, p. 9.

également dans l'idée elle-même et dans les récits qui s'y rattachent sur le sujet de l'évolution politique et économique de l'Ontario. De plus, les collectivités et les Premières nations situées le long de la voie navigable accordent de l'importance à leurs liens historiques et actuels avec l'eau. Il est peut-être temps de repenser à ce qui importe vraiment et de se doter d'un mandat plus large.

**Susciter la passion pour l'endroit et ses récits** – Il n'y a pas longtemps, un consultant qui travaillait à la réalisation d'un projet de Parcs Canada a fait remarquer, dans son rapport sur les consultations relatives au projet, qu'il avait été frappé par l'absence de passion que suscitait la voie navigable chez les gens avec qui il avait parlé. Un exploitant d'une marina de la voie navigable a déjà fait une observation semblable. « Au cours de mes voyages et de mes conversations avec de nombreux groupes différents, a-t-il écrit, le dénominateur commun exclut habituellement la voie navigable Trent–Severn. »

Il est étonnant de constater qu'on ne s'identifie pas à l'idée et à la réalité de la voie navigable et qu'il n'y a pas d'engagement à cet égard. Cette infrastructure s'impose pourtant de quelque manière dans la vie de centaines de milliers de personnes tous les jours, mais de toute évidence de manière subliminale. Elle fait aujourd'hui partie du paysage, mais elle est également un collage de témoignages essentiels de notre passé, voire de notre présent. Elle illustre l'évolution politique du Haut-Canada. Elle témoigne des vies, des traditions et de la spiritualité de nos Premières nations. Elle marque les voies d'établissement et l'évolution de l'économie du Centre de l'Ontario. Elle parle aussi d'évolution technologique et d'innovation, de diversité culturelle et de ce que nous aimons faire pour nous amuser. Tous ces aspects ne devraient-ils pas susciter notre enthousiasme?

**Raconter l'histoire** – Personne ne sait vraiment combien de personnes, dans les faits, visitent la voie navigable. Des évaluations prudentes donnent à penser que 1,5 million de personnes visitent annuellement les postes d'éclusement<sup>4</sup>. Tous les ans, il y a plus de 132 000 éclusages, et plusieurs personnes se trouvent habituellement à bord des bateaux<sup>5</sup>. Plus de 300 000 personnes vivent le long de la voie navigable<sup>6</sup>. Comparativement à la plupart des parcs et des lieux historiques de Parcs Canada, le potentiel de fréquentation des visiteurs est stupéfiant. De plus, on ne parle que des personnes qui « visitent ».

Environ huit millions de personnes vivent à deux ou trois heures de route de la voie navigable, y compris la population diversifiée de la région du Grand Toronto (RGT). On ne connaît pas le nombre d'écoles qui pourraient participer à un programme de diffusion externe.

L'évaluation de l'intégrité commémorative réalisée en 2004 par Parcs Canada a conclu que :

[TRADUCTION]

---

<sup>4</sup> Parcs Canada, *Ontario Attendance Report 1998-2005*, Cornwall, 2006, p. 35.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>6</sup> Dans une bande d'eau de deux kilomètres. TCI Management Consultants, *Trent-Severn Impact Corridor Demographic Analysis*, 2007, p. 3, projet de rapport inédit.

*La mise en valeur du patrimoine est inexistante ou déficiente à la plupart des endroits le long du corridor de 400 km. Le programme ne peut pas correctement présenter l'ensemble des messages du lieu et de l'Agence [...] aux vastes auditoires diversifiés de la voie navigable Trent–Severn. La diminution de la capacité de mise en valeur du patrimoine est une conséquence de l'examen des programmes [programme fédéral de réduction des dépenses au milieu des années 1990].*

Les chiffres qui précèdent et le potentiel d'une histoire intéressante bien racontée laissent voir des possibilités. Les concrétiser – comment, avec qui et où – constitue le principal défi à relever.

**Créer des liens et engager les collectivités et les Premières nations** – En 2006, le Museum of Art and History d'Orillia a tenu une exposition de photographies de Charles Pachter intitulée « Regard the Lake ». M. Pachter a rénové une installation d'entreposage de la glace sur les rives du lac Simcoe et l'exposition raconte, du moins en partie, l'histoire d'une partie de la voie navigable.

Kris Nahrgang, plongeur, archéologue et chef d'une Première nation non inscrite parle avec beaucoup de passion des ressources archéologiques des Premières nations qui se trouvent au large de son lieu de résidence le long de la voie navigable. Il rappelle régulièrement à Parcs Canada l'importance de ces ressources et la nécessité de l'engagement.

M. Nahrgang sait qu'il participe à la protection des ressources et à la transmission des histoires d'une aire protégée. Quelques autres personnes, dont plusieurs appartenant à des établissements communautaires, ont peut-être fait ce lien.

**Comprendre et protéger les ressources** – Dans le sommaire, l'évaluation de l'intégrité commémorative de 2004 conclut que : [traduction]

- *Les nombreuses ressources culturelles sujettes à l'usure en raison de leur utilisation dans un environnement marin doivent être entretenues. Vu les contraintes financières, l'entretien n'a pas suivi la cadence de l'usure. Ces ressources représentent 10 % du patrimoine bâti de Parcs Canada.*
- *Certains barrages, certaines écluses et certains ponts, qui font partie des ressources culturelles et permettent l'exploitation de la voie navigable, sont en mauvais état et ont besoin de réparations importantes (au-delà de l'entretien) pour garder leur valeur historique et continuer à servir.*
- *Du matériel ou des pièces uniques sont nécessaires pour continuer l'exploitation de la voie navigable tout en s'assurant de maintenir l'authenticité des aspects techniques de l'endroit.*
- *Un gros roulement du personnel au cours des prochaines années pourrait entraîner une perte d'expertise et de connaissances, si elles ne sont pas transmises au nouveau personnel.*
- *Plus de 20 000 plans et autres documents qui peuvent être des objets historiques devraient être répertoriés, évalués et numérisés.*
- *Un grand nombre de sites archéologiques potentiels[...] devraient être répertoriés et évalués.*

## Idées

- Parcs Canada est un chef de file reconnu à l'échelle nationale et internationale dans le domaine du patrimoine culturel. Peut-être est-ce en raison de ses origines et de son exploitation en tant que voie navigable commerciale, mais cette culture de l'engagement envers la protection et la mise en valeur du patrimoine n'est pas toujours clairement manifeste dans la mission de base de la voie navigable. Le leadership dont fait preuve Parcs Canada à tous les niveaux relativement au patrimoine culturel, en ce qui concerne les politiques, le financement et les activités, devrait aider à combler les lacunes décrites dans l'évaluation de l'intégrité commémorative de 2004. Voici des exemples sur le terrain :
  - utiliser davantage les connaissances spécialisées en interprétation aux postes d'éclusage;
  - adopter des stratégies et des outils pour présenter l'aspect humain de l'histoire de la voie navigable : les ingénieurs, les entrepreneurs, les politiciens et les milliers de travailleurs qui ont joué un rôle central dans sa construction;
  - des interventions guidées par une bonne planification de la protection du patrimoine et une expertise professionnelle appropriée.
- Officialiser la participation permanente des Premières nations à la recherche sur les ressources archéologiques des Premières nations et les sites de l'histoire autochtone sur les terres et dans les eaux de la voie navigable ainsi qu'à leur gestion.
- Utiliser un réseau communautaire pour favoriser une meilleure compréhension et appréciation des ressources culturelles qui n'appartiennent pas à Parcs Canada et qui sont associées à la voie navigable et chercher à développer une « marque » qui peut faire de toutes les ressources liées à la voie navigable des éléments d'une « famille patrimoniale de la voie navigable ».
- Former des partenariats avec d'autres pour s'assurer que les ressources documentaires et les artefacts importants sont gérés et conservés dans un service d'archives accessible au public.
- Promouvoir la reconnaissance provinciale et municipale des terres et des utilisations dans le voisinage de ressources patrimoniales le long de la voie navigable, en particulier en ce qui concerne la modification de l'utilisation des terres voisines.
- Mettre activement en valeur le patrimoine naturel et culturel par un programme bien financé d'interprétation personnelle et impersonnelle sur place et de diffusion externe à l'intention des écoles de la région, dont celles de la RGT.