

# Chapitre 1

## Introduction

Le 12 mai 2006, le député de Simcoe-Nord a présenté la motion d'initiative parlementaire 161 au Parlement.

*Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait envisager le bien-fondé d'évaluer l'avenir de la voie navigable historique Trent-Severn, un des lieux historiques nationaux de Parcs Canada, et la possibilité qu'elle devienne : a) un bien récréatif principal; b) une destination de renommée internationale pour les plaisanciers; c) une plus grande source d'énergie hydroélectrique propre et renouvelable; d) un catalyseur permettant de développer et de relancer l'économie des municipalités situées le long de ses 386 km; e) un modèle de développement durable.*

Au cours des débats qui ont suivi, toutes les parties se sont exprimées en faveur de la motion en prenant conscience, comme M. Stanton l'avait fait avant elles, qu'en raison de son potentiel exceptionnel, la voie navigable Trent-Severn – un des joyaux du Canada – pouvait desservir de diverses façons les Canadiens et Canadiennes, ainsi que la population de l'Ontario. La motion a été adoptée à l'unanimité le 18 octobre 2006.

Environ un an, jour pour jour, après que M. Stanton eut présenté sa motion, l'honorable John Baird, ministre fédéral de l'Environnement et ministre responsable de Parcs Canada, a nommé un groupe indépendant de six experts chargés d'effectuer l'examen : Douglas Downey, président, Sandra Barrett, Thomas Symons, Dean Peters, Greg Bishop et Doug Rollins.

Le ministre Baird nous a rappelé que la voie navigable Trent-Severn est désormais bien plus qu'un ensemble d'écluses et de canaux servant au déplacement des bateaux. Il a évoqué les quelque 50 collectivités situées le long de ses rives et les centaines de milliers de personnes qui dépendent de la voie navigable pour l'eau potable, la protection contre les inondations, le tourisme et les activités récréatives. Il a aussi souligné le fait que la voie navigable a été la vitrine d'une époque et qu'elle a contribué de façon importante à la protection de la faune, des milieux humides et des aires de conservation.

La motion de M. Stanton et l'annonce du Ministre mettent en lumière aussi bien les possibilités que les problèmes. Depuis 1833, le rêve, puis la réalité, d'une voie navigable reliant le lac Ontario à la baie Georgienne sont inscrits dans le tissu même de l'Ontario. Construite entre 1833 et 1920, la voie navigable a été désignée lieu d'« importance nationale » par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada en 1929. Avec ses 44 écluses, dont la plus haute écluse à ascenseur hydraulique, un ber roulant et environ 160 barrages et installations de régulation des eaux, elle constitue une merveille de génie civil. Quarante et un lacs réservoirs situés dans les hautes-terres d'Haliburton garantissent les niveaux d'eau requis pour la navigation.

Après quelque 180 ans, le mandat initial de la voie navigable est maintenant remis en question en raison des attentes et des besoins grandissants des intervenants, qui sont de plus en plus nombreux. Sur le plan géographique, la voie navigable est le lieu historique national du Canada le plus étendu; c'est aussi celui qui comprend le plus grand nombre de biens physiques. Elle dessert une population régionale de plusieurs millions de personnes et vient appuyer l'économie de plus de 100 collectivités établies le long de ses bassins hydrographiques.

En tant que lieu historique national, la voie navigable doit être gérée de manière à assurer la protection et la mise en valeur de ressources culturelles d'importance nationale. Cependant, les organismes gouvernementaux et environnementaux s'attendent aussi à ce que sa gestion permette d'en protéger les valeurs naturelles, notamment les espèces en péril et l'intégrité du littoral.

Les propriétaires de chalets, les riverains et les visiteurs s'attendent à ce que la voie navigable soit gérée de manière à contribuer à leur qualité de vie et à leurs intérêts récréatifs. Les municipalités et les particuliers établis dans l'ensemble des bassins hydrographiques estiment que la voie navigable devrait être gérée de manière à assurer un approvisionnement en eau à la fois suffisant et de qualité. Les divers ordres de gouvernement, les grandes sociétés et les propriétaires de petits commerces s'attendent à ce que la voie navigable contribue à l'économie de la région. Et il y a de nombreux autres intérêts.

L'infrastructure de la voie navigable a pris de l'âge et se détériore. La voie navigable comprend plus de 1 500 biens dont le coût de remplacement total équivaut à plus de 1,4 milliard de dollars. On estime les coûts d'entretien et de réfection à plusieurs centaines de millions de dollars au cours des 15 à 20 prochaines années.

Le cadre de compétence, de gouvernance et de réglementation ne semble pas convenir aux nouveaux rôles de la voie navigable, ni même à ses besoins actuels. Les responsabilités connexes dépassent largement le mandat de l'Agence Parcs Canada, chargée de la gestion de la voie navigable. En tant que principal outil de gestion de Parcs Canada, le *Règlement sur les canaux historiques* est désuet et en grande partie inapplicable. C'est sans parler de l'incertitude entourant les responsabilités légales et juridictionnelles de Parcs Canada par rapport à celles de la province et des municipalités voisines, surtout en ce qui concerne les activités de gestion des terres.

Le Ministre nous a demandé de formuler des recommandations quant à une nouvelle vision de la voie navigable qui permettrait d'assurer son efficacité et sa durabilité à long terme et d'optimiser tous les avantages que peuvent en retirer la population canadienne et celle de l'Ontario (voir l'annexe G pour le mandat du groupe de travail).

On nous a demandé d'examiner spécifiquement les points suivants :

- La façon de protéger et de mettre en valeur le patrimoine culturel de la voie navigable;
- Les moyens permettant d'assurer l'avenir du milieu naturel de la voie navigable;
- La façon dont la voie navigable peut contribuer à combler les besoins actuels et futurs de la population canadienne en matière d'activités récréatives extérieures, particulièrement ceux de la population diversifiée et croissante de la grande région du Golden Horseshoe;
- Un régime de gestion des eaux qui répond aux exigences et aux attentes des divers intervenants, ainsi qu'à leurs besoins;
- Un cadre visant à coordonner les compétences des diverses instances en ce qui a trait à la régie de la voie navigable;
- La façon dont la voie navigable peut contribuer à l'économie durable des collectivités, y compris la place que doit occuper l'énergie renouvelable; et,
- Un cadre de financement durable.

Au cours des huit derniers mois, nous avons entendu les points de vue des participants aux plates-formes publiques qui nous ont décrit leur vision de l'avenir de la voie navigable. La Commission a tenu 30 séances publiques dans 16 collectivités différentes réparties le long des bassins hydrographiques. Nous avons reçu près de 225 mémoires officiels lors des séances, par courrier et par l'entremise du site Web. Plus de 1 100 particuliers ont assisté aux séances, et 85 pour cent d'entre eux ont participé aux discussions ouvertes.

Les mémoires provenaient d'autorités municipales, d'organismes de conservation, de chambres de commerce, d'agences de développement économique, d'associations de propriétaires fonciers, d'organismes non gouvernementaux, d'entreprises, d'organismes à vocation historique et culturelle ainsi que de particuliers.

Dans le cadre de ce processus, nous avons aussi discuté avec les Premières nations et rencontré les responsables d'associations de secteurs touchant le camping, la production d'énergie, les centres de villégiature et les marinas. Nous avons aussi tenu des réunions avec le personnel de Parcs Canada, y compris des hauts fonctionnaires et un groupe représentant les employés de la voie navigable et ceux du canal Rideau.

La Commission a aussi recueilli de l'information à partir de sept documents de travail initiaux et de trois études réalisées dans le but d'accélérer le processus. Les membres de la Commission ont en outre examiné les recherches et les initiatives d'autres parties dont ils ont tiré de nombreux renseignements. Une étude portant sur d'autres modèles de voie navigable a été étayée par des discussions directes avec des experts en canaux d'Allemagne, des États-Unis et du Royaume-Uni. Le gestionnaire de projet de la Commission a aussi visité de nombreux sites dans l'Ouest de l'Angleterre et au Pays de Galles pour observer des travaux de réfection de canaux et de secteurs riverains entrepris dans le cadre de programmes de revitalisation de grandes collectivités.

Après avoir élaboré les lignes directrices en vue de l'orientation à donner aux recommandations, la Commission a de nouveau rencontré certains groupes d'intervenants clés afin d'obtenir de la rétroaction et de leur présenter ses idées. Parmi ces intervenants, on comptait entre autres des organismes de conservation, des municipalités ayant déjà soumis des présentations, des Premières nations et Parcs Canada.

