

Chapitre 2

Ce que nous avons appris

Quand le ministre fédéral de l'Environnement nous a nommés à la Commission en mai 2007, notre premier défi consistait à en apprendre davantage sur la voie navigable et son mode de fonctionnement. Bien que la plupart d'entre nous connaissions déjà un peu la voie navigable et les services qu'elle offrait, nous nous sommes rapidement rendu compte que son exploitation était en fait exceptionnellement complexe.

Une de nos priorités consistait à essayer de comprendre la voie navigable en naviguant sur ses eaux. Nous avons donc passé plusieurs jours sur l'eau, dans différents secteurs. Nous avons visité le secteur situé entre Campbellford et Hastings, accompagnés de l'équipage et des passagers du Kawartha Voyageur, un bateau d'une capacité de quelque 40 passagers offrant des croisières de six jours sur la voie navigable Trent-Severn et le canal Rideau.

Nous avons visité le secteur situé entre Gamebridge et Kirkfield à bord d'un bateau de travail de Parcs Canada. Contrairement à d'autres secteurs de la voie navigable, celui-ci a été désigné d'importance historique nationale en raison de son infrastructure historique en grande partie intacte. Cela nous a permis de passer la journée avec des employés de Parcs Canada et d'admirer le paysage remarquable du secteur situé entre Port Severn et Swift Rapids.

John Mackey, qui exploite une marina à Port Perry, a eu la gentillesse de nous faire visiter une partie du lac Scugog à bord d'un de ses bateaux. Nous avons pu constater par nous-mêmes les problèmes associés à la végétation aquatique et à l'aménagement des berges. Dans le cadre du processus de consultation publique, nous avons visité de nombreux autres secteurs de la voie navigable et de ses bassins hydrographiques. Chaque endroit était très différent des autres de par son histoire, ses paysages et son milieu exceptionnels.

Consultation publique

À l'occasion des plates-formes publiques, nous avons aussi parlé à plus d'un millier de personnes afin de connaître leurs points de vue et de comprendre leurs visions quant à l'avenir de la voie navigable.

Tout au long du processus, nous avons affiché le plus tôt possible sur notre site Web tout ce que nous avons entendu et reçu, de sorte que les gens qui étaient dans l'impossibilité d'assister à une réunion pouvaient également prendre connaissance des présentations et nous faire parvenir leurs propres commentaires.

Au début, nous nous sommes demandés si les gens se sentaient assez concernés par ce processus pour y participer. Nous n'avons pas à nous en faire à ce chapitre, car, de la première réunion à Bobcaygeon à la dernière à Lakefield, nous avons pu constater quelle passion les gens de la région éprouvaient pour leur portion de voie navigable. En fait, nous avons dû prolonger la durée en heures et le nombre de jours initialement prévus pour la réunion tenue à Lakefield, afin de pouvoir entendre un plus grand nombre de présentations.

Les gens étaient impatients de nous faire connaître leurs sentiments à l'égard de la voie navigable. Nous avons entendu des histoires de famille transmises de génération en génération. Plusieurs ont raconté des souvenirs d'enfance, et de nombreuses personnes ont dit espérer que leurs petits-enfants puissent profiter de la voie navigable tout comme ils l'avaient fait.

Les commentaires reçus couvraient un vaste éventail de points de vue et faisaient parfois ressortir le manque de consensus au sein de la population. Les opinions divergeaient souvent sur les mêmes thèmes. Même si les mots et les préoccupations différaient souvent d'un présentateur à l'autre, ils s'entendaient tous sur un point : la voie

navigable est importante et touche profondément la vie de ceux qui vivent, travaillent et s'adonnent à des activités récréatives dans ses environs.

Avec le temps, un thème plus important s'est dégagé des consultations : l'essentiel, c'est l'eau. Les participants nous ont fait constamment part de leurs inquiétudes au sujet de la dégradation de la qualité de l'eau, de la préservation de la beauté naturelle, de l'importance de la voie navigable en tant qu'habitat d'espèces aquatiques et sauvages, de son importance sur le plan récréatif, des multiples exigences quant à son utilisation, de la façon de mettre fin à sa dégradation et de la façon de l'utiliser comme source d'approvisionnement en énergie propre.

Aperçu des commentaires émis par le public

Lors des plates-formes publiques, nous avons entendu des commentaires portant sur tous les aspects de la voie navigable Trent-Severn et de ses opérations. Malgré la diversité des commentaires, nous les avons regroupés en trois grandes catégories : l'état de la voie navigable; son financement; sa régie.

État de la voie navigable

Selon ce que nous avons appris, le public est d'avis que la voie navigable Trent-Severn est en fait composée de deux grands bassins hydrographiques qui ont été considérablement modifiés sur plus de deux siècles, par des travaux de génie civil et qui comportent aujourd'hui une voie navigable à vocation patrimoniale et récréative.

Parmi les commentaires fréquemment émis, en voici quelques-uns sur l'état de la voie navigable.

- La qualité de l'eau se dégrade et la durabilité future de l'environnement des lacs et des rivières qui forment son réseau est compromise;
- Les usagers de la voie navigable ont noté une baisse du niveau de l'eau, une augmentation de la croissance des plantes nuisibles, la menace que représente la présence d'espèces envahissantes pour les poissons et la disparition des milieux humides;
- La gestion de l'eau est problématique, notamment quant aux inégalités ayant trait à sa répartition et aux problèmes futurs en approvisionnement, particulièrement à la lumière des changements climatiques;
- L'état des écluses et des barrages se détériore, le nombre d'employés travaillant sur la voie navigable a été réduit et les fonds affectés à la voie navigable sont, dans l'ensemble, insuffisants;
- Les ensembles résidentiels situés le long de la voie navigable ne sont pas bien gérés, et il faudrait que les vérifications de la planification et l'application des règlements soient plus rigoureuses;
- La sécurité publique, la santé publique, la santé de l'environnement et la santé de l'économie doivent être protégées; et,
- Les valeurs qui attirent les gens vers la voie navigable depuis de nombreuses années doivent être préservées.

Financement de la voie navigable

Bien que de nombreuses suggestions parfois contradictoires aient été émises sur la façon de financer la voie navigable Trent-Severn, le même message clair revenait constamment : les contribuables paient déjà assez et quelqu'un d'autre devrait fournir des fonds.

Voici quelques commentaires entendus sur le financement de la voie navigable.

- La voie navigable relève du gouvernement fédéral, donc le financement devrait provenir du gouvernement fédéral;

- La taxe sur l'essence prélevée sur les ventes de combustible dans les marinas situées le long de la voie navigable devrait servir à appuyer le réseau;
- Des frais annuels d'inscription pour les bateaux, semblables à ceux imposés dans de nombreux États américains, pourraient servir de source de financement en vue de l'entretien de la voie navigable;
- Les recettes générées par les installations existantes et nouvelles permettraient de recueillir des fonds à affecter à la voie navigable.
- Les droits de passage aux postes d'éclusement devraient être supprimés afin d'encourager le tourisme dans les collectivités situées le long de la voie navigable;
- Les usagers des postes d'éclusement considèrent que la viabilité financière de la voie navigable ne devrait pas seulement être la responsabilité de ceux qui utilisent les écluses et paient des droits d'éclusement et d'amarrage, mais que tous les utilisateurs devraient y contribuer;
- Les riverains estiment qu'ils contribuent déjà au soutien financier de la voie navigable par le biais de taxes municipales élevées sur les propriétés riveraines et que leurs intérêts et leur jouissance de l'eau ne sont pas protégés par les gouvernements; et,
- Les collectivités de la voie navigable craignent que ses coûts d'opération leur soient transférés.

Régie de la voie navigable

Au cours des réunions publiques, les participants nous ont répété à quel point ils étaient frustrés par la façon dont les gouvernements ont géré la voie navigable Trent-Severn. La mortalité massive des carpes durant l'été 2007 dans les lacs Kawartha a attiré l'attention du public et des médias sur le manque de coordination entre les différents échelons de gouvernement et les divers ministères et organismes gouvernementaux. Les intervenants nous ont fait part de leurs inquiétudes en ce qui concerne le chevauchement inutile des tâches, la confusion qui règne au sein des organismes gouvernementaux et le manque de responsabilisation.

Voici quelques commentaires entendus au sujet de la régie de la voie navigable.

- Les organismes gouvernementaux ne communiquent pas bien entre eux et coopèrent peu, et dans certains cas, on note une absence totale de coopération;
- Les organismes gouvernementaux ne communiquent pas avec le public.
- Les propriétaires fonciers sont frustrés par le manque de communication en ce qui concerne l'horaire des changements du niveau d'eau et les motifs justifiant ces changements; nombre d'entre eux comprennent que leur propriété est située sur un réseau de réservoirs, mais ils s'adapteraient mieux aux changements si on les avertissait à l'avance;
- Une approche à « guichet unique » permettrait au public de communiquer avec la bonne personne pour toute question relative à la voie navigable;
- On devrait créer un nouvel organe directeur responsable de la voie navigable qui serait libre de toute bureaucratie et capable d'arriver à des résultats; et,
- De nombreuses responsabilités devraient être attribuées à la province, ou à tout le moins, les employés de la voie navigable et le personnel provincial devraient travailler en étroite collaboration.

Après avoir entendu la dernière présentation et reçu le dernier mémoire, il était amplement évident que quels que soient les enjeux, les activités ou les expériences associés à la voie navigable, celle-ci est d'une importance vitale. La voie navigable est importante pour les gens qui vivent dans la région, pour les collectivités situées le long de ses rives ainsi que pour les animaux sauvages et les poissons qui dépendent de ses milieux humides et de ses aires naturelles pour survivre. De plus elle sert à approvisionner une grande partie de la population du Sud de l'Ontario en eau fraîche et constitue un lieu d'importance historique pour tous les Canadiens.

Résultats de l'examen des études

Notre examen des trois études commandées et d'autres recherches existantes portant sur la voie navigable Trent-Severn nous a permis de mieux comprendre les enjeux.

La *Study of the Sustainable Economic Contributions to Communities along the Waterway*¹ avait pour but d'examiner la nature et l'ampleur de la contribution de la voie navigable à la vitalité économique des collectivités situées le long de sa route et dans l'ensemble de ses bassins hydrographiques.

Cette étude a permis de recueillir des données qui ont changé notre perception de l'économie liée à la voie navigable. Selon cette étude, la gestion du niveau et du débit d'eau est le facteur ayant la plus grande influence sur la valeur économique associée au corridor de la voie navigable et aux lacs réservoirs. Le calcul de cette valeur économique est basé sur les recettes générées par les impôts fonciers et les sommes dépensées par les résidents saisonniers et permanents.

L'étude a aussi permis d'identifier un autre facteur imprévu et important qui contribue à l'économie, c'est-à-dire la pêche récréative. Durant la consultation publique, la Ontario Federation of Anglers and Hunters ainsi que des représentants d'associations de pêche ont confirmé que la voie navigable Trent-Severn est la plus importante ressource de pêche récréative dans la province.

L'étude intitulée *Review of Other Models of Waterway, Waterway Corridor Management and Financing*² porte sur les opérations de la voie navigable Okeechobee en Floride, de la voie navigable Tennessee-Tombigbee, du réseau de canaux de l'État de New York, des voies navigables en Irlande, des voies navigables en Angleterre et du canal Göta en Suède.

Cette étude a permis de conclure qu'en général les mandats des organismes chargés de la gestion des voies navigables sont vastes, qu'ils varient énormément et que leur portée ne touche pas seulement les questions liées à l'eau. La plupart de ces organismes sont spécialisés, relativement autonomes et financés principalement par le gouvernement. Aucun d'entre eux n'a à générer des profits, mais tous doivent plutôt procurer des avantages d'ordre économique, social et environnemental à divers publics et aux gouvernements. La coopération et les partenariats entre les gouvernements sont monnaie courante, et la plupart des organismes pratiquent une régie ouverte et participative à laquelle prennent aussi part les intervenants.

Selon l'étude intitulée *A Study of the Past, Present and Future of Water Management on the Trent-Severn Waterway*³, la gestion du niveau et du débit de l'eau devrait relever d'un organisme indépendant composé de représentants du gouvernement fédéral, du gouvernement de l'Ontario, des Premières nations et des offices de protection de la nature. Les auteurs de l'étude recommandent que cet organisme comprenne un comité consultatif officiel composé d'intervenants, qu'il ait accès à l'expertise technique des gouvernements et qu'il soit adéquatement financé par les gouvernements fédéral et provincial.

¹ TCI Management Consultants & EDP Consulting, *Trent-Severn Waterway National Historic Site of Canada: Study of its Sustainable Economic Contributions to Communities Along the Waterway*, septembre 2007 (en anglais seulement).

² The Canals Group, *Review of Other Models of Waterway, Waterway Corridor Management and Financing* (en anglais seulement).

³ Ecoplans Limited, *A Study of the Past, Present and Future of Water Management on the Trent-Severn Waterway National Historic Site of Canada* (en anglais seulement).

Il ressort aussi de cette étude que la voie navigable a besoin de buts et d'objectifs clairs énoncés dans un plan de gestion intégrée élaboré au cours d'un processus de consultation, et que l'établissement de partenariats pourrait aider à recueillir des données et à constituer des modèles. Mais cette étude a avant tout mis en lumière l'importance d'établir des liens de communication de portée générale entre les intervenants et le public.

