

## Chapitre 8

# Protéger, mettre en valeur et apprécier notre patrimoine culturel

Pendant nos consultations, la chef de la Première nation de Hiawatha, Laurie Carr, nous a montré de vieilles photographies affichées près de son bureau. Il s'agissait de photographies de membres de sa bande récoltant du riz au lac Rice. Elle nous a rappelé avec beaucoup d'émoi que la récolte de riz sauvage était une activité traditionnelle qui a commencé à disparaître avec la construction, au XIXe siècle, de barrages qui ont entraîné une élévation du niveau du lac.

La récolte traditionnelle du riz sauvage fait depuis longtemps partie du patrimoine culturel de la voie navigable, qui inclut les bâtiments, les lieux et les événements particuliers qui racontent notre histoire. Mais ce patrimoine culturel comprend aussi un large éventail de créations humaines et d'inventions influencées et inspirées par la présence de l'eau. C'est l'histoire des gens d'ici, de ceux qui vivent ici depuis toujours et de ceux qui sont arrivés plus récemment – comment ils sont arrivés ici, comment ils ont vécu, quel était leur mode de subsistance, comment ils se sont adaptés à la terre et comment la terre et l'eau leur ont permis de vivre. C'est l'histoire de l'évolution politique, de l'édification d'une nation ainsi que de l'art, de la musique et de la littérature qui ont émergé, expression de la vie des peuples et de leur rapport à la terre et à l'eau.

Notre identité au sein de ces deux vastes bassins hydrographiques de l'Ontario a toujours été et continue d'être influencée par la présence et l'utilisation de l'eau. C'est une histoire dont l'importance est d'envergure nationale, et qui doit être protégée et communiquée à tous ceux qui vivent dans la région ou qui la visitent, y compris nos enfants.

Nous croyons qu'il est vraiment possible de mieux protéger le patrimoine culturel de la voie navigable et de fournir aux Canadiens la possibilité d'en apprendre davantage sur le sujet et d'en profiter. Dans ce chapitre, nous formulons des recommandations sur la façon dont le patrimoine de la voie navigable peut être protégé, dont les Canadiens peuvent mieux connaître et comprendre ce patrimoine, et dont ils peuvent mieux l'apprécier.

### Une perspective élargie de l'importance historique

Notre document de travail sur les ressources culturelles décrit ce qui a mené la voie navigable à être désignée d'importance nationale. En 1924, le président de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada observe que la construction de canaux au Canada est un « événement important dans l'histoire industrielle du Canada »<sup>31</sup>. En 1929, le canal Trent et plusieurs autres canaux sont désignés « d'importance nationale ». En 1938, la première plaque officielle est dévoilée à Bobcaygeon pour commémorer la construction de l'écluse qui marque le début des mesures d'amélioration de la voie naturelle reliant le lac Ontario et la baie Georgienne.

En 1967, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada désigne le canal Rideau d'importance nationale. La voie navigable Trent-Severn et d'autres canaux historiques au Canada sont considérés seulement « d'intérêt national » parce que leur infrastructure d'origine n'est pas aussi intacte que celle du canal Rideau. Le fait

---

<sup>31</sup> J. Taylor, cité dans Carter-Edwards, Dennis, *Commemorating the Canal: the Trent Severn Waterway and the HSMBC*, document inédit de Parcs Canada, 2007, p. 2.

de reléguer le statut historique de la voie navigable au second rang est confirmé par la Commission en 1973, qui déclare que « les canaux du Canada ont déjà suffisamment été commémorés et [qu']aucune autre commémoration ne sera envisagée »<sup>32</sup> [*traduction*].

En 1979, l'écluse-ascenseur de Peterborough se voit accorder une « importance architecturale nationale ». Plus tard, le pont de béton en arc du lac Canal et le segment de la voie navigable situé entre les lacs Simcoe et Balsam sont désignés officiellement. Quelque temps après, on réexamine les questions d'importance et on établit que c'est le fait de faire partie du réseau national de canaux du Canada qui confère à la voie navigable une importance nationale.

Nous estimons que la perspective de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et celle de Parcs Canada témoignaient d'une vision trop étroite de ce qui faisait l'importance de la voie navigable.

À notre avis, l'importance nationale de la voie navigable tient à la longue tradition d'utilisation de l'eau, à l'adaptation de la population à cet élément, aux paysages dans lesquels se dessinent ces deux bassins hydrographiques et aux traces permanentes laissées par cette utilisation et cette adaptation. Des peuples appartenant aux Premières nations ont vécu et voyagé le long des lacs et des rivières de la voie navigable il y a plusieurs milliers d'années. D'anciens barrages de pêche trouvés sous les eaux du passage Atherley et du lac Lovesick, des pétroglyphes au lac Stoney, des artefacts à la chute Healey et à Burleigh et le lieu de sépulture de Serpent Mounds sur les rives du lac Rice, ainsi que bien d'autres endroits, forment les premiers chapitres de la longue et riche histoire de la voie navigable.

Samuel de Champlain a voyagé le long d'une bonne partie de la voie navigable au début du XVII<sup>e</sup> siècle. Les Jésuites et les commerçants de fourrure ont suivi, ce qui a transformé la culture locale.

La passe à billes du lac Hawk, récemment reconstruite par des bénévoles, rappelle l'époque de l'exploitation forestière, qui s'étendait jusque dans les milieux sauvages d'Haliburton et de North Kawartha. Les industries forestière et meunière ont refaçonné le paysage par la construction de barrages pour favoriser l'exploitation de moulins et aider au transport des billes vers le lac Ontario et la baie Georgienne, et, en bout de ligne, vers les marchés éloignés. Des soldats en demi-solde des guerres napoléoniennes ont continué la transformation « en abattant, rasant, balayant et menant leur propre guerre avec des souches et des pierres »<sup>33</sup>.

L'histoire de la voie navigable en est aussi une de changement et d'évolution constitutionnels, de la Huronie au Haut-Canada, et du Haut-Canada au Canada et à l'Ontario. La voie navigable est le fruit du talent et de la vision de Nicol Hugh Baird, arpenteur principal, et de R. B. Rogers, ingénieur concepteur des écluses-ascenseurs, ainsi que de nombreux autres qui ont cru à ce rêve d'une voie navigable, entretenu cette idée, planifié le parcours, puis conçu et construit des ouvrages techniques tels que deux écluses-ascenseurs et le ber roulant de Big Chute.

La voie navigable a également été une source d'inspiration pour nos artistes et conteurs. Mazo de la Roche, Stephen Leacock, Catherine Parr Trail, Tanglefoot, la famille Leahy, Ronnie Hawkins, Franklin Carmichael, Ethel Curry, Katherine Wallis, Elizabeth Wyn Wood et Arthur Shilling ne sont que quelques-uns des créateurs qui se sont inspirés de la voie navigable et des terres qui bordent son parcours pour écrire, composer et créer.

---

<sup>32</sup> CLMHC, procès-verbal, 1973. Cité dans *ibid.*, p. 9.

<sup>33</sup> Traduction libre des paroles d'une chanson. Tanglefoot, « Immigrant Tears », *Saturday Night in Hardwood Lake*, Tanglefoot Media, 1994. Paroles des chansons (en anglais seulement) : <http://www.tanglefootmusic.com/music/index.php#shnl>.

L'importance nationale des barrages et des écluses qui ponctuent la voie navigable réside également dans l'incidence, positive ou non, de leur construction sur les résidents de la région et sur leur mode de vie. Ce vaste ouvrage technique, dont les origines, dans bon nombre de communautés, ont précédé l'inauguration de la voie navigable et remontent à bien plus loin dans le temps, a fourni de l'énergie à ces communautés et a favorisé leur essor. La voie navigable a aussi changé la vie et les traditions des Premières nations du fait de l'inondation d'une partie de leurs terres. Elle continue aujourd'hui d'être une entité vivante et changeante et sa désignation doit tenir compte de toute son évolution.

Nous croyons qu'un précédent notable à notre proposition a déjà été établi dans la désignation du **lieu historique national du Canada Sahoyué-Şehdacho**, situé sur la rive sud du lac Great Bear, aux T.N.-O., pour son paysage culturel. Les bassins hydrographiques des rivières Trent et Severn sont aussi importants en tant que témoins de la vie de notre peuple depuis des siècles. Ensemble, ils forment véritablement une **région patrimoniale nationale**.

#### **RECOMMANDATION N° 19**

**Reconnaître comme il se doit l'importance historique de la voie navigable par la désignation de l'ensemble des bassins hydrographiques des rivières Trent et Severn en tant que paysage culturel d'importance historique nationale.**

## **Protéger les ressources historiques**

Au cours des consultations publiques, nous avons été impressionnés par la passion et l'engagement dont les Canadiens ont fait preuve à l'égard des récits sur la voie navigable. Beaucoup d'entre eux considèrent la voie navigable comme une institution nationale de grande valeur<sup>34</sup>. Nous pensons la même chose.

Parcs Canada est l'organisme fédéral mandaté pour protéger l'héritage des personnes, des lieux et des événements d'importance nationale et pour offrir aux Canadiens la possibilité de les apprécier. La compétence et la serviabilité du personnel très dévoué de Parcs Canada suscitent beaucoup d'admiration. Parcs Canada est l'une des institutions gouvernementales les plus respectées au Canada.

Nous croyons que Parcs Canada est l'organisation idéale pour protéger la voie navigable et raconter son histoire. Toutefois, nous croyons que son rendement est à améliorer dans bien des domaines. Nous avons quelques suggestions.

Le dernier inventaire des ressources culturelles de la voie navigable a été réalisé en 1994-1995, c'est-à-dire il y a plus de dix ans. Le répertoire ainsi créé identifie des centaines de ressources historiques, dont seulement certaines appartiennent à Parcs Canada. La liste comprend notamment un bâtiment abritant une loge orangiste construit en 1852 en bordure de la rivière Otonabee, une centrale hydroélectrique de la Quaker Oats Company à Peterborough, la maison d'un pontier sur le campus de l'Université Trent, un pont tournant abandonné, des barrages à Haliburton datant du début du siècle dernier, un théâtre à Lindsay, les vestiges d'une ancienne auberge à Gamebridge et notre ressource favorite, un bassin servant à entreposer des portes d'écluse de rechange sous l'eau.

---

<sup>34</sup> Orillia Museum of Art and History, *Submission to the Panel on the Future of the Trent-Severn Waterway*, 8 août 2007.

Très peu de lieux historiques nationaux de Parcs Canada rivalisent avec la voie navigable Trent-Severn quant au nombre, à la diversité et à la répartition géographique des ressources historiques qui ont façonné son histoire. On a récemment établi l'existence de ressources archéologiques subaquatiques, notamment des sites anciennement occupés par les Premières nations et des éléments plus modernes comme des vestiges de la centrale hydroélectrique de Ragged Rapids.

Nous estimons que Parcs Canada n'est pas bien outillé pour comprendre et protéger les ressources historiques liées à la voie navigable et diffuser de l'information sur ces ressources. Le répertoire des ressources historiques est désuet et incomplet. Des rapports sur l'état des ressources ont été produits pour quelques-unes d'entre elles, mais surtout du point de vue technique, sans tenir compte de la valeur historique.

Selon une évaluation de l'intégrité commémorative réalisée en 2004-2005, afin de passer en revue les biens de niveau 1 et de niveau 2<sup>35</sup>, bon nombre de ressources sont dans un état jugé « acceptable » et pas moins de dix pour cent des biens subissent une détérioration physique en raison de leur utilisation en milieu marin. L'évaluation mentionne également quelques ressources en très mauvais état et dont la préservation de la valeur historique et le maintien de l'utilisation fonctionnelle nécessiteraient des réparations majeures<sup>36</sup>. L'évaluation ne tient pas compte de tous les biens de Parcs Canada; en outre, elle n'évalue pas les biens ayant un lien étroit avec la voie navigable et appartenant à des intérêts privés.

Il est généralement reconnu que pour protéger les ressources naturelles, il faut exercer une surveillance régulière afin de demeurer au fait de leur état, de leur utilisation et de ce qui les menace. Parcs Canada a mis en place des programmes de surveillance visant à protéger l'intégrité écologique dans les parcs nationaux. Nous clamons l'urgence d'établir un programme de surveillance similaire pour assurer la protection des ressources culturelles dans les lieux historiques nationaux du Canada.

À notre avis, la présence d'un spécialiste principal des ressources culturelles à la table de gestion de la voie navigable fournirait une expertise professionnelle et une voix pour défendre la protection des ressources culturelles. Un tel poste permettrait également d'accroître l'importance accordée à l'établissement de partenariats avec d'autres institutions culturelles et des propriétaires privés pour encourager la protection des ressources historiques n'appartenant pas à Parcs Canada.

Le poste de spécialiste principal des ressources culturelles serait appuyé par une expertise technique adéquate. Actuellement, ce type d'expertise provient du Centre de services professionnels et techniques situé à Cornwall et à Ottawa. Les services fournis par le centre sont de qualité supérieure, en particulier dans les domaines de la conservation, de la recherche historique et de l'archéologie subaquatique. Le fait de loger sous le même toit le personnel du centre de services et celui des parcs et des lieux est positif et devrait être encouragé. La proximité des ressources historiques donne aux employés la possibilité d'acquérir des connaissances et de créer des liens, ce que la distance ne permet pas. Malgré l'existence d'un centre de services, la capacité de fournir des services sur mesure au niveau local est essentielle pour maximiser l'efficacité des services.

Dans nos réunions avec les Premières nations, les menaces réelles qui pèsent sur les sites archéologiques subaquatiques ont retenu notre attention, en particulier pour les sites liés au patrimoine des Premières nations. Il

---

<sup>35</sup> La Politique sur la gestion des ressources culturelles de Parcs Canada attribue des « niveaux » d'importance historique à chaque bien, le niveau 1 étant accordé aux biens ayant l'importance historique la plus grande.

<sup>36</sup> Parcs Canada, Lieu historique national du Canada de la Voie-Navigable-Trent-Severn, *Commemorative Integrity Evaluation: 2004/5 Executive Summary*, 2005, p. 3.

y a probablement des milliers de sites du genre le long de la voie navigable, dont un grand nombre auraient été inondés à la suite de l'aménagement de barrages au cours des deux siècles précédents. Des membres des Premières nations nous ont montré des exemples d'artéfacts trouvés par le biais d'un programme de plongée largement réalisé sans autorisation officielle. Ces artéfacts comprennent de la poterie algonquaine datant de 1 500 ans, une pointe de projectile vieille de 9 000 ans et des vestiges de barrages de pêche de plus de quatre millénaires.

De l'avis des participants, tout projet de développement le long des berges et dans les eaux de la voie navigable ne doit être autorisé que si le site fait préalablement l'objet d'une enquête archéologique subaquatique. Il a également été proposé qu'un inventaire plus détaillé des sites d'archéologie subaquatique soit effectué en partenariat avec des associations locales de plongée et d'autres organisations.

Nous acquiesçons en principe à ces recommandations, même si nous comprenons que leur application comporte une logistique complexe et des coûts importants. Pour bien évaluer les répercussions de ces recommandations, nous suggérons que Parcs Canada et le ministère de la Culture de l'Ontario, en collaboration avec les Premières nations, acquièrent une meilleure compréhension des défis que pose l'application de ces recommandations et trouvent une stratégie pour que les principales ressources archéologiques des Premières nations soient protégées.

Parcs Canada est le gardien d'une collection impressionnante et diversifiée de matériel documentaire lié à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de la voie navigable. Cette collection comprend des plans et des dessins d'ouvrages techniques, de postes d'éclusage et de routes proposées, y compris des dessins en couleurs originaux de N.H. Baird réalisés lors des premiers travaux d'arpentage détaillés des canaux, dans les années 1830. Les nombreux contrats de construction et de réparation des ouvrages jalonnant la voie navigable sont détaillés avec soin dans le volumineux registre qui fait partie de la collection d'archives.

Au fil des ans, des ouvriers et d'autres employés de la voie navigable ont pris des centaines de photographies des activités de construction réalisées sur son parcours. Cette collection de photographies constitue un témoin visuel important de l'évolution des caractéristiques de la voie navigable tout le long du corridor. D'autres documents, notamment des dizaines de données sur le niveau de l'eau à différents endroits, des actes de transactions immobilières, des pièces de correspondance courante et des carnets personnels, fournissent des renseignements précieux sur des aspects particuliers de la voie navigable. Ces documents réunis constituent une ressource culturelle d'importance nationale.

Ce n'est que récemment que ces documents ont été déplacés vers un lieu d'entreposage distinct qui, toutefois, ne répond pas aux normes d'archivage reconnues pour la protection de documents uniques. C'est néanmoins un pas important dans la bonne direction.

On procède actuellement à la numérisation de la collection afin de rendre l'information plus accessible pour une utilisation régulière et de permettre la recherche sans risquer d'endommager les documents originaux.

Nous croyons que Parcs Canada doit prendre les mesures nécessaires pour protéger adéquatement la collection et la rendre accessible pour la recherche. Parcs Canada pourrait construire une nouvelle installation pour abriter la collection et embaucher du personnel pour en prendre soin. Toutefois, nous suggérons comme approche un partenariat avec une autre organisation archivistique, comme le Peterborough Museum and Archives, les archives de l'Université Trent ou Trent Valley Archives.

#### **RECOMMANDATION N° 20**

**Améliorer de façon importante la capacité de l'Agence Parcs Canada à gérer les ressources historiques qu'elle possède dans la région de la voie navigable en prenant les mesures suivantes :**

- a) Procéder à un inventaire continu des ressources culturelles et mettre en place un programme de surveillance.
- b) Améliorer la capacité de gestion des ressources culturelles par l'ajout de personnel de gestion et de personnel technique.
- c) Adopter une stratégie de protection des ressources archéologiques des Premières nations de concert avec le ministère de la Culture de l'Ontario et les Premières nations.
- d) Établir un partenariat avec une autre organisation pour protéger les documents d'archives d'origine portant sur l'arpentage et l'aménagement de la voie navigable, et pour donner accès à ces documents.

## **Améliorer l'interprétation et l'éducation**

Sur le plan géographique, la voie navigable Trent-Severn est le lieu historique national le plus vaste au Canada et sa fréquentation annuelle est l'une des plus élevées de tous les parcs nationaux et lieux historiques nationaux administrés par Parcs Canada. Plus de 50 millions de personnes habitent à moins d'une journée de route de la voie navigable et plus de 10 millions peuvent se rendre en moins de deux heures de voiture visiter l'une de ses 44 écluses.

Pendant l'été de 2007, un total de 137 000 embarcations, chacune ayant plusieurs passagers à son bord, ont traversé les écluses. Selon les statistiques de Parcs Canada, 1,4 million de personnes ont visité les écluses à partir de la terre ferme, bien que le nombre réel soit probablement beaucoup plus élevé.

Selon un rapport récent de Statistique Canada, près de la moitié de la population de la région du Grand Toronto (RGT) est née ailleurs qu'au Canada. Selon les prévisions, on estime que la population de la RGT pourrait connaître une croissance de 3,5 millions de personnes au cours des 25 prochaines années, en majeure partie par l'immigration. Ces néo-Canadiens représentent un auditoire extraordinaire pour les récits sur la voie navigable révélateurs de l'histoire du pays.

Il existe plus d'un millier d'écoles dans la région, peuplées d'élèves disposés à apprendre les leçons que peuvent leur enseigner les récits sur la voie navigable.

Même s'il bénéficie de l'auditoire le plus vaste et le plus diversifié de tout le réseau de Parcs Canada, le programme d'éducation et d'interprétation du lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn a été virtuellement éliminé au cours des années 1990. Il n'y a actuellement aucune activité éducative axée sur le programme scolaire racontant aux élèves l'histoire de la voie navigable. Il n'y a pas non plus de programmes d'interprétation personnalisés à l'intention des visiteurs de la voie navigable. La majeure partie de la signalisation à chacune des écluses et au centre d'accueil de l'écluse-ascenseur de Peterborough date de plus de vingt ans. Nous reconnaissons que de nouveaux fonds ont effectivement été trouvés pour moderniser les panneaux d'interprétation le long de la voie navigable. Une telle initiative est fort utile, mais le serait davantage si le lieu avait la capacité d'assurer en permanence les activités de planification et d'évaluation de l'efficacité nécessaires.

Nous croyons fermement que l'absence de programme d'interprétation complet enlève à Parcs Canada une belle occasion de concrétiser son mandat et nous pressons l'Agence de prendre immédiatement des mesures

concrètes pour tirer parti d'un si vaste auditoire qui pourrait à son tour profiter des récits sur la voie navigable. Nous avons d'ailleurs plusieurs suggestions à formuler à cet égard.

Premièrement, un nombre extraordinaire d'institutions culturelles – musées, galeries et lieux patrimoniaux – sont actuellement engagées dans la diffusion de récits sur cette région patrimoniale. Il s'agit d'un réseau déjà bien établi de conteurs et de protecteurs du patrimoine avec qui Parcs Canada devrait travailler.

Deuxièmement, pendant nos consultations, nous avons à maintes reprises reçu des commentaires sur les connaissances et la serviabilité du personnel posté aux écluses et aux ponts. Nous avons également entendu les employés de première ligne parler eux-mêmes de leur passion pour l'histoire de la voie navigable. Ces hommes et ces femmes devraient être considérés comme les conteurs de la voie navigable. Ils devraient être recrutés et rémunérés pour leur intérêt et leur compétence à communiquer avec le public, et leur description de travail devrait refléter cette responsabilité. Il serait souhaitable qu'ils soient formés, informés et appuyés de manière à pouvoir faire ce travail et que leur rendement soit évalué dans cette optique.

Enfin, la région patrimoniale nationale constitue une ressource éducative de taille pour les étudiants et les chercheurs en sciences naturelles, culturelles et sociales. Les programmes de diffusion externe axés sur les écoles et les communautés ethnoculturelles pourraient relater l'histoire de la voie navigable et les récits portant sur l'histoire du Canada à d'importants auditoires que Parcs Canada n'atteint pas en ce moment. Des possibilités de recherche coopérative et scientifique pourraient se développer par le biais d'un réseau d'universités, de collèges et d'unités d'enseignement similaire à celui créé en association avec les lieux historiques et parcs nationaux des États-Unis. Ce concept a été examiné pour les parcs nationaux du Canada et nous suggérons qu'il soit élargi aux lieux historiques nationaux.

#### **RECOMMANDATION N° 21**

**Améliorer considérablement la capacité de Parcs Canada à raconter l'histoire de la voie navigable aux visiteurs, aux élèves et aux résidents de la région en adoptant les mesures suivantes :**

- a) Investir suffisamment de nouvelles ressources en personnel pour assurer l'interprétation et les communications.**
- b) Élaborer et mettre en oeuvre un plan d'interprétation qui reflète la vision renforcée et élargie telle que décrite précédemment.**
- c) Revoir le modèle de recrutement et de formation pour le personnel des écluses et des ponts de façon à améliorer leur capacité à devenir conteurs, en tant qu'employés de première ligne de Parcs Canada.**
- d) Établir un programme de diffusion externe fondé sur le programme scolaire.**
- e) Créer un réseau de recherche coopérative et d'unités d'enseignement avec des établissements d'enseignement dans l'ensemble de la région patrimoniale.**

## **Désigner et protéger les paysages culturels, naturels et pittoresques**

Le concept de région patrimoniale englobe les magnifiques paysages essentiels à l'identité patrimoniale de la région. Les paysages culturels communiquent d'importants thèmes historiques et contribuent à son caractère historique. L'écluse-ascenseur de Peterborough, par exemple, aurait beaucoup moins d'impact si elle était entourée de gratte-ciel. La Ville de Peterborough est consciente de l'importance de ce symbole, mais cette conscience ne s'est pas traduite par une entente officielle entre la Ville et Parcs Canada.

Les paysages pittoresques contribuent dans une très large mesure à l'expérience des visiteurs de la voie navigable en leur offrant des traces visibles de l'état naturel dans lequel se trouvaient les lieux autrefois et de l'évolution de l'utilisation du territoire, en particulier pour l'agriculture. Par exemple, il ne reste presque plus de points de vue sur le paysage qu'offre le Bouclier canadien dans le segment Severn de la voie navigable, car la majeure partie du rivage est occupée par des chalets, des hôtels ou d'autres bâtiments. C'est une grande perte sur le plan de l'expérience du visiteur.

Les paysages naturels qui bordent la voie navigable englobent certains des habitats les plus productifs du Canada, y compris des refuges ichtyologiques et des centaines de milieux humides. Ces aires naturelles sont estimées pour leur importance écologique, mais également pour leur esthétique et leur contribution à l'économie, à la recherche, à la religion et à la culture.

Nous nous inquiétons de la perte de ces paysages culturels, pittoresques et naturels. Ces paysages sont aussi importants pour l'histoire de la voie navigable que les écluses, les ponts, les barrages et les bâtiments d'origine. Lorsqu'ils disparaissent, nous perdons une importante représentation visuelle de notre passé. Nous perdons aussi des possibilités de sensibilisation de la population, des sites de recherche et des lieux d'éducation.

Le plan de 1971 intitulé *Yesterday, Today and Tomorrow* et le plan directeur de 2000 de la voie navigable (Parcs Canada) ciblent les paysages importants. Toutefois, aucune mesure concrète n'a pour ainsi dire été prise pour assurer leur protection. Parcs Canada et les municipalités qui jalonnent la voie navigable doivent travailler ensemble à assurer la préservation de certains de ces paysages pour l'éducation et l'agrément des générations futures.

#### **RECOMMANDATION N° 22**

**Protéger les paysages culturels, pittoresques et naturels dans l'ensemble de la région de la voie navigable en adoptant les mesures suivantes :**

- a) **Mettre à jour la liste des paysages désignés.**
- b) **Élaborer des protocoles d'entente officiels avec les municipalités dans le but de protéger ces paysages.**
- c) **Encourager les municipalités à désigner les paysages d'importance situés dans leur territoire de compétence.**

## **Améliorer l'expérience du visiteur**

L'eau fait beaucoup rêver les Canadiens. L'idée de passer du temps sur l'eau ou au bord de l'eau finit toujours par nous distraire de notre travail lors des chaudes et humides journées d'été qui caractérisent le climat de l'Ontario. Nous pensons alors qu'il serait merveilleux de posséder un chalet ou de séjourner dans un hôtel quelque part au bord d'un lac. Nous nous imaginons assis dans une embarcation de pêche avec nos enfants et nos petits-enfants ou à la plage en famille. Nous nous voyons observer les bateaux qui passent, certains provenant de très loin, et nous rêvons d'avoir notre propre bateau.

L'utilisation de la voie navigable à des fins récréatives est l'expression tangible de ce rêve. Nous avons toujours vu la navigation de plaisance et, en particulier, l'utilisation des écluses comme le principal usage récréatif de la voie navigable. Toutefois, nous comprenons maintenant son importance pour un grand nombre d'utilisateurs et le rôle essentiel qu'elle joue dans la santé sociale de nos communautés.

Le nombre et la diversité des utilisateurs de la voie navigable sont extraordinaires. Les plaisanciers naviguent sur toute la longueur de son parcours, traversent une seule écluse pour rendre visite à des amis au lac voisin ou se rendent en ville pour faire les boutiques et les restaurants. La voie navigable est une destination touristique pour les plaisanciers qui viennent de loin – par exemple, les « Great Loopers », ces grands voyageurs qui traversent le Canada et les États-Unis en parcourant les corridors navigables du continent. Elle offre des possibilités de navigation pour les pêcheurs, les propriétaires de chalets et les résidents qui la visitent ou qui vivent sur ses rives et au bord des lacs Haliburton. Personne ne sait combien de personnes utilisent ainsi la voie navigable, mais le nombre atteint probablement la centaine de milliers. La National Geographic Society a récemment inclus la voie navigable Trent-Severn dans son ouvrage « Journeys of a Lifetime: 500 of the World's Greatest Trips »<sup>37</sup>.

Les utilisateurs de la voie navigable autres que les plaisanciers sont encore plus nombreux. Plus d'un million et demi de personnes visitent annuellement les postes d'éclusage pour pêcher, pique-niquer et observer les bateaux. Les parcs provinciaux, les aires de conservation et les parcs municipaux et de comté attirent d'innombrables autres visiteurs – à la fois des résidents de la voie navigable et des visiteurs de la RGT. Plus de 16 000 emplacements de camping, principalement dans des terrains de camping privés, offrent accès à la voie navigable à faible coût.

Pendant nos consultations, nous avons entendu bien des suggestions sur la façon dont le service pourrait être amélioré, en particulier pour les plaisanciers. On a notamment suggéré d'installer des douches et des prises électriques sur le rivage, de prolonger les heures de service, d'accroître le nombre d'aires de mouillage près des communautés, de réduire l'abondance de la végétation aquatique dans les canaux de navigation, de diminuer ou d'éliminer les droits d'éclusage pour augmenter l'utilisation des écluses; on a aussi proposé d'améliorer les relations de travail, le service à la clientèle et les efforts promotionnels.

Nous n'avons pas assez d'information pour évaluer la plupart de ces suggestions. Cependant, à notre avis, Parcs Canada ne comprend pas suffisamment ses produits et sa clientèle pour y donner suite adéquatement. Selon les renseignements que nous avons recueillis, Parcs Canada a très peu d'information sur sa clientèle actuelle et future.

Nous suggérons qu'un exercice professionnel et exhaustif soit réalisé afin de comprendre qui sont les usagers de la voie navigable, d'où ils viennent ou pourraient venir et quels éléments du service et du prix risquent d'influencer leurs décisions. Parcs Canada a besoin, par exemple, de déterminer pourquoi la plupart des 40 000 plaisanciers résidents de la voie navigable n'utilisent pas les écluses. L'Agence doit aussi chercher à mieux comprendre la nature de ce qui constitue probablement le segment de marché qui a la croissance la plus rapide – les familles des communautés ethnoculturelles de la RGT.

Comprendre le marché actuel n'est qu'un début. Parcs Canada devrait continuellement perfectionner sa façon de mesurer l'utilisation réelle des clients et leur satisfaction à l'égard des services et des installations de la voie navigable. Pour ce faire, il faut créer un système électronique de surveillance des utilisateurs en temps réel qui permettrait aux gestionnaires de savoir avec plus de précision quand, où et par qui les services sont utilisés. Il serait également nécessaire de mesurer en permanence la satisfaction des clients au lieu de se contenter de sondages périodiques, comme celui mené en ce moment.

Parcs Canada ne devrait pas assumer seul ce défi, car il existe de nombreux partenaires potentiels intéressés à fournir des services pertinents aux utilisateurs de la voie navigable. L'industrie maritime et les entreprises adjacentes à la voie navigable tirent des profits considérables de son utilisation terrestre et aquatique. Les municipalités

---

<sup>37</sup> Information trouvée sur Internet : <http://travel.canoe.ca/Travel/News/2007/12/05/4708987-cp.html>.

et la province bénéficient également de retombées importantes du tourisme et des taxes perçues en conséquence. Nous croyons que ces organisations devraient se concerter pour mieux comprendre le marché et répondre à ses besoins, et devraient contribuer à ces efforts tant financièrement que par d'autres moyens.

#### **RECOMMANDATION N° 23**

**Améliorer la capacité de Parcs Canada à comprendre les changements du marché et à connaître le niveau de satisfaction des clients grâce à des analyses de marché, à un suivi de la clientèle et à une mesure de la satisfaction réalisés par des professionnels en partenariat avec la province et les organisations commerciales, et à y donner suite.**

## **Aides à la navigation**

Nous aimerions ici commenter la question controversée de l'élimination des aides à la navigation. En 2006, Parcs Canada a enlevé environ 400 des quelque 2 000 bouées et autres aides à la navigation le long de la voie navigable. Cette mesure faisait partie d'un vaste effort visant à équilibrer le budget de la voie navigable et a été appliquée à la suite d'un examen des aides à la navigation en place mené de concert avec la Garde côtière canadienne. L'enlèvement des aides à la navigation a soulevé nombre de critiques. Beaucoup de membres du public et d'exploitants commerciaux de la voie navigable nous ont fait savoir que cette décision était inconsidérée et mettait en péril des propriétés, voire des vies. Toutefois, les critiques n'étaient pas universelles. Plusieurs membres des Escadrilles canadiennes de plaisance ont déclaré que l'enlèvement des aides à la navigation était raisonnable.

Nous avons discuté avec Parcs Canada, des membres du public et des représentants de la Garde côtière canadienne. Nous admettons que la décision prise à la suite du récent examen des aides à la navigation était fondée sur des normes éprouvées et des critères déjà appliqués ailleurs. Nous nous demandons cependant si les normes appliquées avaient été conçues pour accommoder le genre de plaisanciers qui utilisent habituellement la voie navigable. Les représentants de la Garde côtière ont également suggéré officieusement qu'une consultation plus importante du public aurait amélioré le processus.

Nous pressons Parcs Canada, la Garde côtière canadienne et les utilisateurs d'amorcer une réflexion à savoir si le caractère unique de la voie navigable ainsi que l'inexpérience ou le manque de connaissances de bon nombre de ses utilisateurs justifient une norme différente. Nous croyons que c'est probablement le cas.

#### **RECOMMANDATION N° 24**

**Assurer aux plaisanciers la sécurité et le plaisir dans la pratique de leurs activités sur la voie navigable en revoyant, en consultation avec la Garde côtière canadienne et un groupe d'utilisateurs, les normes utilisées dans le récent examen des aides à la navigation et en envisageant la remise en place de certaines des bouées enlevées aux endroits où la sécurité des plaisanciers inexpérimentés et des nouveaux venus sur la voie navigable pourrait être en péril.**