

2022

Lieu historique national du Canada de la
Voie-Navigable-Trent-Severn
(y compris le lieu historique national de
l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough)

Plan directeur

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée
par le président et directeur général de Parcs Canada, 2022.

LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DE LA VOIE-NAVIGABLE-TRENT-SEVERN (Y COMPRIS LE LIEU HISTORIQUE
NATIONAL DU CANADA DE L'ÉCLUSE-ASCENSEUR-DE-PETERBOROUGH)

Papier : **INSÉRER LE NUMÉRO ISBN**
INDIQUER LE NUMÉRO DU CATALOGUE

PDF : **INSÉRER LE NUMÉRO ISBN**
INDIQUER LE NUMÉRO DU CATALOGUE

This publication is also available in English.

Note aux lecteurs

La santé et la sécurité des visiteurs, du personnel et de l'ensemble de la population canadienne sont de la plus haute importance. Parcs Canada continue de suivre les conseils des experts en santé publique pour limiter la propagation de la COVID-19, tout en permettant aux Canadiennes et aux Canadiens de découvrir le patrimoine naturel et culturel de leur pays.

Parcs Canada reconnaît que la pandémie de COVID-19 pourrait avoir des répercussions imprévues sur le Plan directeur du lieu historique national du Canada de la Voie-Navigable-Trent-Severn (y compris le lieu historique national du Canada de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough). L'Agence informera les partenaires autochtones, les intervenants et le public de ces répercussions dans sa mise à jour annuelle sur la mise en œuvre du présent plan.

Pour en savoir plus sur le présent plan directeur ou sur la
VOIE NAVIGABLE TRENT-SEVERN ET L'ÉCLUSE-ASCENSEUR DE PETERBOROUGH :

VOIE NAVIGABLE TRENT-SEVERN
C.P. 567, 2155 ASHBURNHAM DRIVE
PETERBOROUGH (ONTARIO) K9J 6Z6

N° de tél. : 705-750-4950; N° de téléc. : 705-750-4934
Courriel : ont.trentsevern@pc.gc.ca
www.pc.gc.ca/trentsevern

Source des images de la page couverture
En haut, de gauche à droite : Parcs Canada
En bas : Parcs Canada

ÉBAUCHE

Table des matières

1.0 Introduction	1
2.0 Importance du lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn.....	4
3.0 Contexte de planification	5
4.0 Élaboration du plan directeur	9
5.0 Vision.....	10
6.0 Stratégies clés.....	11
7.0 Approche de gestion par secteur	15
8.0 Résumé de l'évaluation environnementale stratégique.....	18

Cartes

Carte 1. Cadre régional	2
Carte 2. Lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn	3
Carte 3 Lieu historique national de l'Écluse-Ascenseur-de- Peterborough.....	16

ÉBAUCHE

1.0 Introduction

L'Agence Parcs Canada gère l'un des plus beaux et des plus vastes réseaux d'aires naturelles et historiques protégées au monde. Son mandat consiste à préserver et à mettre en valeur ces lieux patrimoniaux afin que les générations d'aujourd'hui et de demain puissent en profiter. Axée sur l'avenir, la gestion stratégique de chaque parc national, aire marine nationale de conservation, canal patrimonial et lieu historique national géré par Parcs Canada soutient la vision suivante :

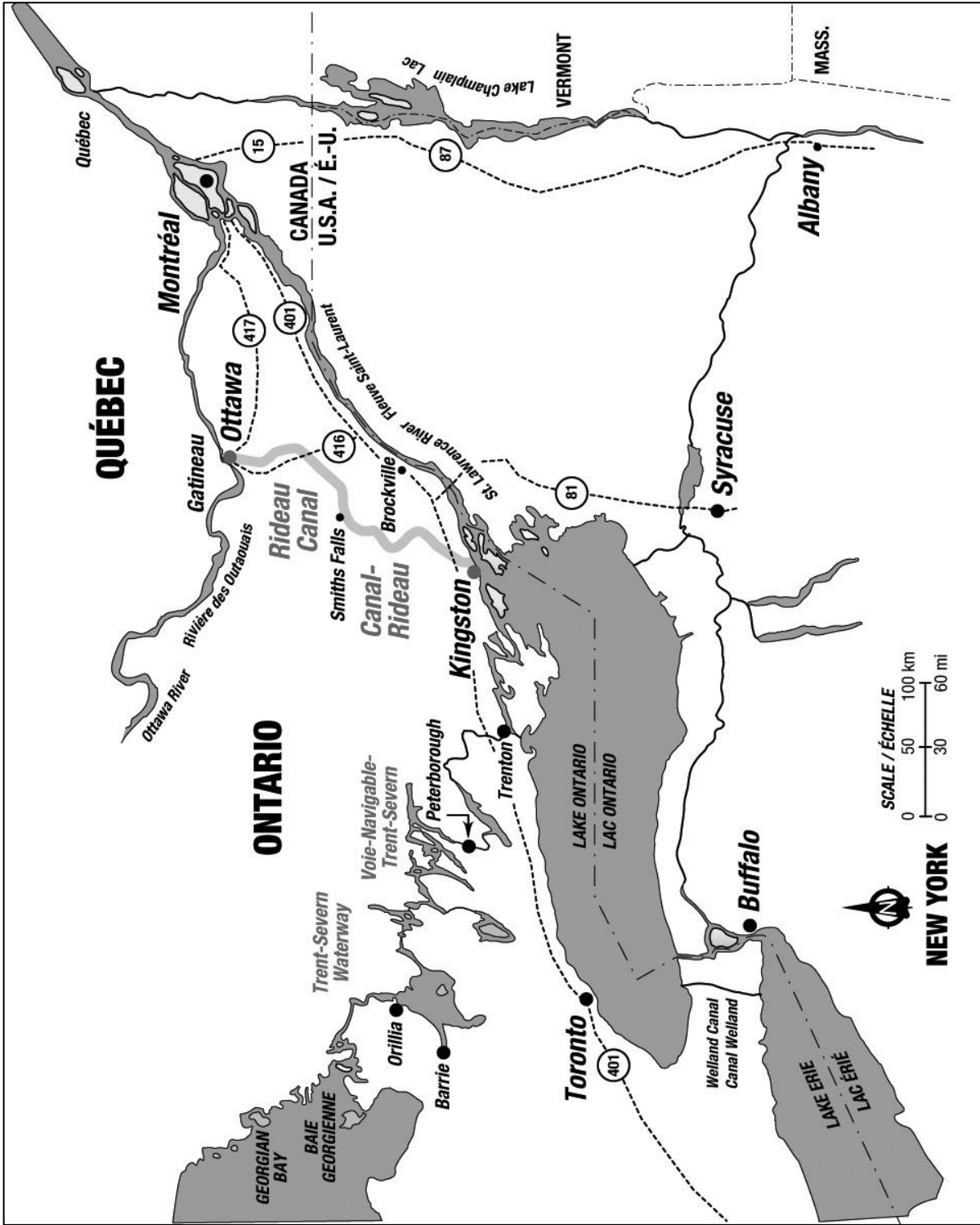
Les trésors historiques et naturels du Canada occuperont une place de choix au cœur de la vie des Canadiens, perpétuant ainsi un attachement profond à l'essence même du Canada.

L'Agence Parcs Canada, conformément à la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*, doit rédiger un plan directeur pour les lieux historiques nationaux qu'elle administre. Une fois approuvé par le ministre responsable de Parcs Canada et déposé au Parlement, le *Plan directeur du lieu historique national du Canada Trent-Severn (y compris le lieu historique national du Canada de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough)*, permet de s'assurer que l'Agence respecte son obligation de rendre des comptes à la population canadienne en décrivant comment la gestion du lieu historique mènera à des résultats mesurables appuyant le mandat de l'organisme.

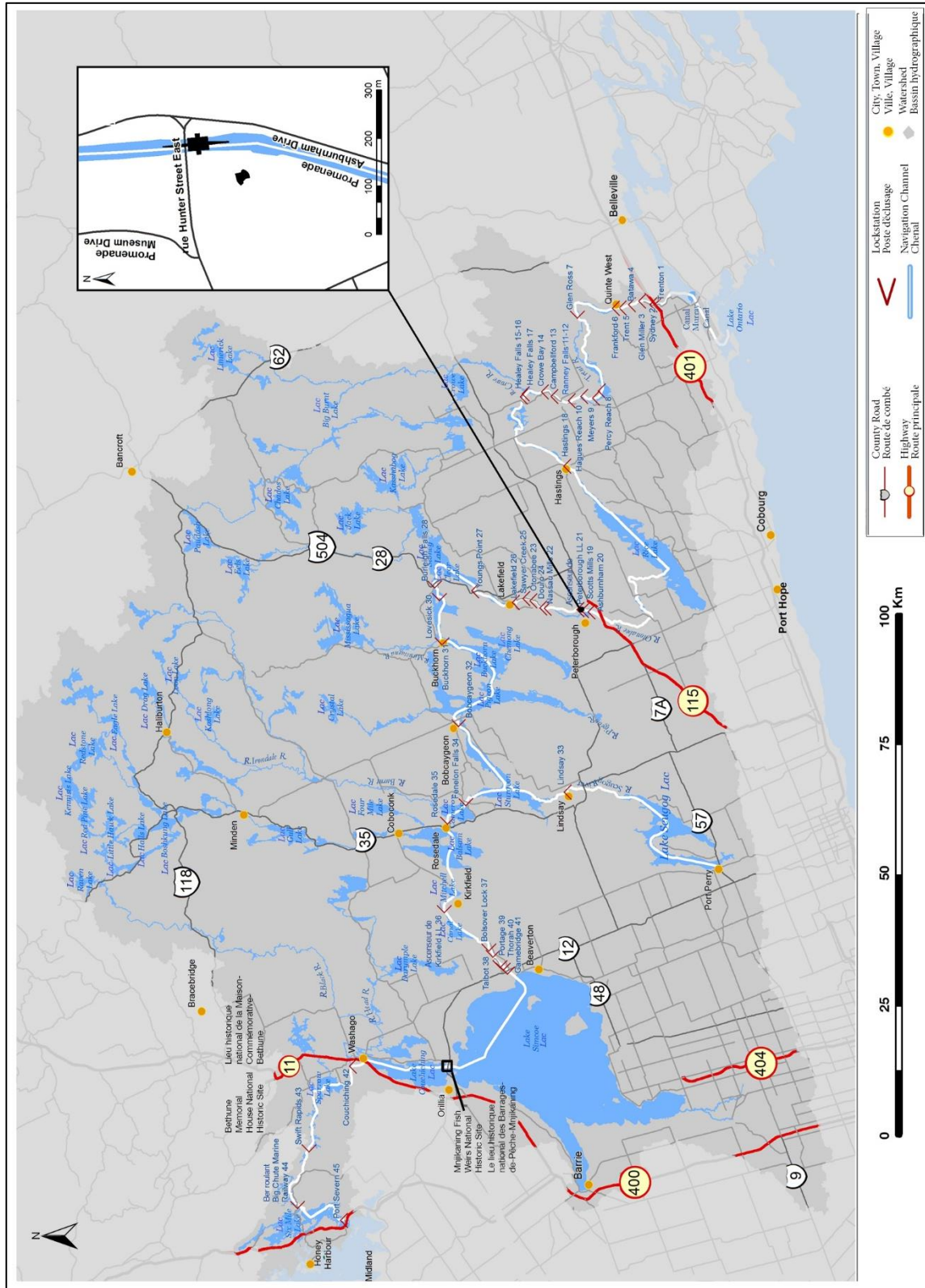
Les Premières Nations signataires des traités Williams, les Mohawks de la baie de Quinte, la Nation huronne-wendat et la Première Nation nishnawbe de Kawartha sont des partenaires importants en ce qui a trait à l'intendance des lieux patrimoniaux; des liens unissent ces peuples aux terres et aux eaux de la région depuis des temps immémoriaux. Les Autochtones, les intervenants et partenaires de Parcs Canada de même que le grand public ont eu l'occasion de participer à l'élaboration du plan directeur et de contribuer ainsi à façonner l'avenir des lieux historiques nationaux. Le plan décrit une orientation claire et stratégique pour la gestion et l'exploitation des lieux historiques nationaux de la Voie-Navigable-Trent-Severn et de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough en précisant une vision, des stratégies clés et des objectifs. Parcs Canada rendra compte chaque année des progrès accomplis en vue de l'atteinte des objectifs du plan directeur et procédera à l'examen de celui-ci tous les dix ans, ou avant si nécessaire.

Le présent plan n'est pas une fin en soi. Parcs Canada maintiendra un dialogue ouvert sur sa mise en œuvre pour veiller à ce qu'il reste pertinent et significatif. Le plan directeur sera l'axe autour duquel s'articuleront, dans les années à venir, la mobilisation continue et les consultations, lorsque nécessaires, sur la gestion des lieux historiques nationaux de la Voie-Navigable-Trent-Severn et de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough.

Carte 1. Cadre régional



Carte 2. Lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn



2.0 Importance du lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn

La voie navigable Trent-Severn est un réseau complexe de canaux et d'ouvrages de gestion de l'eau dont la construction a commencé il y a plus de 175 ans. Elle a depuis fait l'objet de travaux de réfection, mais a été exploitée sans interruption. Ces eaux sont situées sur les territoires traditionnels des Premières Nations signataires des traités Williams ainsi que des Mohawks. Aujourd'hui, la voie navigable Trent-Severn est principalement située sur les terres visées par le règlement des Premières Nations visées par les traités Williams. Le chenal de navigation s'étend sur 386 km entre le lac Ontario et la baie Georgienne. Il est principalement situé dans la région élargie du Golden Horseshoe, plus vaste région urbaine du Canada; celle-ci abrite également le Grand Toronto, plus importante ville du Canada et métropole la plus diversifiée au monde sur le plan culturel. La voie navigable relie des collectivités de Trenton à Port Severn en traversant de nombreuses villes grandes et petites dont Campbellford, Hastings, Peterborough, Lakefield, Bobcaygeon, Lindsay et Fenelon Falls. En plus des eaux du lieu historique même, Parcs Canada gère une trentaine de lacs réservoirs situés principalement dans le comté de Haliburton afin d'offrir une stratégie de gestion intégrée de l'eau de tout le bassin hydrographique.

Aménagée entre 1833 et 1930, la voie navigable Trent-Severn a été désignée lieu d'importance historique nationale en 1929 puisqu'elle fait partie intégrante du réseau de canaux nationaux du Canada. Le lieu historique national arrive aujourd'hui au deuxième rang au Canada pour la taille, et il est l'un des plus fréquentés. La voie navigable comporte 36 écluses conventionnelles, deux écluses en escalier, deux écluses-ascenseurs hydrauliques et un ber roulant. Elle abrite deux des rares écluses-ascenseurs hydrauliques restantes au monde : celle de Peterborough, la plus haute du genre au monde, et celle de Kirkfield. Toutes deux ont plus d'un siècle. Elle comporte également des technologies plus modernes, mais tout aussi impressionnantes, dont le seul gros ber roulant de l'Amérique du Nord, à Big Chute, et les vastes écluses de Swift Rapids et Burleigh Falls. Les plaisanciers tout comme les visiteurs arrivant par voie terrestre peuvent admirer ces fascinants exemples de réalisations techniques et d'évolution du génie, et vivre des expériences que seul peut offrir le réseau de canaux historiques du Canada. De plus, la partie de la voie navigable située entre le lac Simcoe et le lac Balsam revêt une grande importance puisque la plupart des écluses qui s'y trouvent, construites au début du XX^e siècle, ont conservé leur intégrité.

L'écluse-ascenseur de Peterborough, dans la ville du même nom, est située sur le tronçon de la voie navigable Trent-Severn où celle-ci emprunte la rivière Otonabee. En 1979, elle a été désignée lieu historique national en raison de son importance architecturale nationale. En effet, il s'agit de l'écluse-ascenseur hydraulique la plus haute au monde. La valeur patrimoniale de ce lieu historique repose sur les attributs physiques toujours en place et sur le fait qu'il a été, et demeure, une réalisation technique de renommée nationale et internationale. Une fois terminée, en 1904, l'écluse-ascenseur hydraulique est devenue la plus haute structure du genre au monde (près de 20 m). On affirmait également qu'il s'agissait de la plus vaste structure de béton non armé au monde. L'écluse fonctionne selon un système de contrepoids : on laisse entrer l'eau dans le sas supérieur, puis on ouvre une valve de connexion, et le sas le plus lourd descend automatiquement, forçant le sas inférieur vers le haut pour que le cycle puisse recommencer. Les caractéristiques techniques de l'écluse incluent les tranchées supérieure et inférieure de même que les digues, qui forment partie intégrante de sa conception et de son fonctionnement. Vous trouverez à la section 7 les directives de gestion propres à l'écluse-ascenseur de Peterborough.

Malgré les modifications profondes de l'environnement qu'a causé la construction de la voie navigable, y compris l'inondation de paysages, le réseau continue de soutenir une grande biodiversité d'espèces indigènes, dont beaucoup sont rares. Ses ressources naturelles incluent 230 milieux humides et une soixantaine d'espèces en péril inscrites à la liste fédérale; elle joue donc un rôle important dans la conservation écologique de la région. La voie navigable est un « ruban de vie » régional qui relie une grande diversité d'écosystèmes aquatiques et terrestres dans tout le centre de l'Ontario.

L'élément central de ce récit, cependant, n'est pas la voie navigable, mais l'eau proprement dite. À la grandeur des bassins hydrographiques qui alimentent la voie navigable, l'eau a une incidence sur les collectivités depuis des millénaires. Depuis des temps immémoriaux, des peuples autochtones

entretiennent une relation très particulière avec les terres et les eaux de la région. Ainsi, le lieu historique national des Barrages-de-Pêche-Mnjikaning, situé à Orillia, témoigne du fait que des Autochtones pêchent dans ces eaux depuis 5 000 ans. La construction du vaste réseau de structures modernes de régulation des eaux de sept gros bassins hydrographiques en plein cœur de l'Ontario au XIX^e et au XX^e siècles a eu de vastes conséquences. Beaucoup de ces changements ont touché les collectivités autochtones qui vivaient près des rives : leurs territoires traditionnels ont été inondés, leurs itinéraires de déplacement ont été modifiés et la situation a permis une plus forte croissance des villes et des industries. L'aménagement de la voie navigable Trent-Severn a restructuré le paysage naturel, culturel et économique, facilité la création et la croissance de villes et de villages, favorisé le développement industriel et encouragé la mise en place d'une économie de loisirs qui génère aujourd'hui des milliards de dollars annuellement.

Pour en savoir plus sur l'importance et la gestion à long terme du lieu historique national des Barrages-de-Pêche-Mnjikaning, consultez l'énoncé de gestion distinct qui y a trait.

Un troisième lieu historique national est associé à la voie navigable Trent-Severn : le pont de béton en arc du lac Canal, qui traverse la voie navigable près de Bolsover. Désigné en 1988 puisqu'il s'agit du plus vieux pont de béton armé connu au Canada, le lieu historique appartient à la Ville de Kawartha Lakes, qui voit également à son entretien; il n'est donc pas visé par le présent plan directeur.

3.0 Contexte de planification

La voie navigable Trent-Severn est un de neuf canaux historiques gérés par Parcs Canada au pays. Elle fait partie d'un réseau de voies navigables qui communique avec le canal Rideau, en Ontario, et avec les canaux historiques du Québec, plus à l'est. Ces canaux ont une histoire commune : ils ont contribué à faire du Canada le pays que l'on connaît aujourd'hui, avant et après la Confédération. De nos jours, beaucoup des problèmes à surmonter et des occasions à saisir relativement à la voie navigable Trent-Severn sont les mêmes que ceux qui touchent les autres canaux historiques du Canada.

3.1 Contexte géopolitique

La voie navigable Trent-Severn serpente sur près de 400 km dans le Centre de l'Ontario, créant un corridor sans pareil de lacs et de rivières interreliés qui passe par de nombreuses collectivités. Elle a joué un rôle de premier plan dans le développement de ces collectivités dont la destinée est intimement liée à la sienne, forgeant leur identité et leur paysage. Au-delà du lieu historique lui-même, cependant, c'est l'ensemble du bassin hydrographique, et le réseau de lacs réservoirs soutenant un vaste système de gestion des eaux, qui ont une incidence sur ces collectivités. Des centaines de milliers de résidents, dans tout le bassin hydrographique, subissent l'incidence de ce réseau de gestion intégrée de l'eau, dont ils dépendent aussi pour la sécurité publique, l'approvisionnement en eau des services municipaux, la protection de l'environnement, des poissons et des animaux terrestres, et la production d'hydroélectricité.

Étant donné sa taille et sa complexité, la voie navigable Trent-Severn relève de plusieurs administrations. Parcs Canada assure la gestion du lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn, c'est-à-dire du lit des cours d'eau jusqu'à la limite supérieure du niveau des eaux contrôlées sur une bonne partie du réseau, ainsi que les terres où se trouvent les postes d'éclusage et les barrages, y compris ceux des lacs réservoirs. Les responsabilités de l'Agence incluent la protection de l'intégrité commémorative du lieu historique, la sûreté de la navigation sur la voie navigable, la gestion intégrée de l'eau et certains aspects de l'intendance environnementale. D'autres ministères et organismes gouvernementaux des ordres municipaux, provincial et fédéral ont eux aussi des responsabilités liées aux terres et aux eaux de la voie navigable : aménagement du territoire et urbanisme, conservation et protection, qualité de l'eau, transport, agriculture, exploitation des ressources et tourisme.

Comme ces responsabilités sont toutes interreliées, Parcs Canada entretient des rapports divers avec chacune des administrations visées. Il peut être difficile, autant pour les administrations responsables que pour le public, de s'y retrouver dans ce cadre complexe. Une collaboration et une coopération constantes peuvent faciliter ce processus. Ainsi, pour plus de 4 500 km de rives attenantes à 100 000 propriétés

privées, les travaux dans les cours d'eau ou sur les rives sont assujettis au processus d'attribution de permis de Parcs Canada. L'Agence collabore étroitement avec les offices de protection de la nature, les municipalités et d'autres organismes au moment d'examiner les permis de travaux ainsi que les demandes d'aménagement des milieux sec.

3.2 Sensibilisation du public, interprétation et expérience du visiteur le long de la voie navigable

La voie navigable Trent-Severn est, depuis son aménagement, un canal fonctionnel; elle a été modifiée, et le sera encore, au fil de l'évolution des technologies et des besoins des collectivités. En mettant en valeur l'histoire de réalisations technologiques novatrices du XIX^e et du début du XX^e siècle, elle témoigne de la place qu'occupe le Canada à l'avant-garde des développements techniques en hydrologie et en génie civil.

Durant la saison 2021, c'est 118 772 embarcations qui ont franchi les écluses de la voie navigable. Si ce nombre a remonté depuis 2013 et est aujourd'hui relativement stable, il demeure en deçà des records enregistrés dans les décennies précédentes. Comme on y trouve beaucoup de sentiers, de parcs, d'espaces verts, de points de vue pittoresques et d'emplacements de camping très prisés, la voie navigable Trent-Severn est également une destination fréquentée à l'année par des visiteurs locaux, régionaux et étrangers. On estime à 1,3 million le nombre de visiteurs venus par voie terrestre qui ont passé du temps le long de la voie navigable en 2019, bien qu'il demeure difficile de dénombrer ceux-ci avec précision. Le Centre d'accueil de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough, une des destinations phares de la voie navigable, est généralement considéré comme le principal centre d'information et d'interprétation de Parcs Canada pour ce lieu historique; près de 25 000 personnes l'on visité à l'été 2019.

Des efforts considérables ont été déployés dans les dernières années pour promouvoir la voie navigable Trent-Severn en tant que destination de choix pour un nombre grandissant d'utilisateurs de tous horizons. Des programmes et activités originaux ont obtenu une couverture médiatique considérable et attiré de nombreux visiteurs (nouveaux et assidus) : Éclusez et payez, Initiation au canotage, #ArrêtÉcluses, Initiation au camping et des occasions de partenariat comme le Repas dans l'écluse. De nouveaux programmes d'hébergement ont été lancés en 2015; on trouve aujourd'hui, au lieu historique, sept tentes oTENTik, un Oásis et un chalet, et d'autres possibilités s'ajouteront à cette liste. Parcs Canada s'affaire toujours à augmenter le nombre d'utilisateurs et la fréquentation du lieu historique par les visiteurs arrivant par voie terrestre comme par bateau; cela demeure un des objectifs prioritaires. L'aménagement du nouveau Musée canadien du canot, établissement de classe mondiale, aux côtés de la voie navigable Trent-Severn tout près de l'écluse-ascenseur de Peterborough permettra non seulement d'inciter davantage de visiteurs canadiens comme étrangers à passer par la voie navigable, mais aussi de renouveler les programmes d'interprétation dans la région. On pourra en profiter pour tisser des liens avec d'autres destinations le long de la voie navigable et avec l'ensemble du réseau d'aires patrimoniales protégées administrées par Parcs Canada.

Beaucoup de ces nouvelles initiatives peuvent être réalisées en collaboration avec le secteur du tourisme. On envisage également d'élargir l'offre de services par des tiers, comme des occasions de navigation de plaisance pour les visiteurs qui n'ont pas leur propre embarcation. On pense aussi offrir de nouveaux services de soutien aux visiteurs qui utilisent des embarcations autopropulsées ou fréquentent les sentiers de la région. On tente d'intéresser des publics autres que les utilisateurs traditionnels de la voie navigable (passagers d'embarcations motorisées) en misant sur la proximité de la voie navigable Trent-Severn par rapport au Grand Toronto, sur la collaboration avec le Musée canadien du canot, des associations de sports de pagaie et des organismes touristiques régionaux, et en organisant des activités ciblées et promotionnelles. Le nombre de visiteurs arrivant par voie terrestre augmente graduellement, mais on pourrait en faire plus pour leur faire connaître l'histoire et l'importance de la voie navigable. Des initiatives sont en cours afin d'offrir de nouvelles occasions commerciales compatibles avec les activités de la voie navigable à certains postes d'éclusage par l'entremise de contrats de licences ou en trouvant de nouveaux usages pour des structures excédentaires ou sous-utilisées.

3.3 Peuples autochtones et voie navigable Trent-Severn

La voie navigable Trent-Severn et son bassin hydrographique se trouvent au sein des territoires traditionnels des Premières Nations signataires des traités Williams. Un secteur beaucoup plus petit, à l'extrémité sud de la voie navigable, se trouve dans le territoire traditionnel des Mohawks de la baie de Quinte. Les relations actuelles entre ces derniers et Parcs Canada ont généralement été axées sur les incidences d'aménagements proposés. La Nation huronne-wendat entretient des liens historiques et traditionnels avec une bonne partie de la région; elle est principalement consultée par Parcs Canada sur des questions d'intérêt historique ou archéologique. Des consultations préliminaires ont également été menées auprès de la Première Nation nishnawbe de Kawartha en ce qui a trait à la gestion de la voie navigable Trent-Severn à Burleigh Falls et dans les environs. Dans un esprit de réconciliation, l'Agence cherche activement des façons d'aider les peuples autochtones à renouer leurs liens historiques avec tous les lieux patrimoniaux.

Parcs Canada et les Premières Nations signataires des traités Williams ont mis sur pied un comité directeur formé de représentants des collectivités. Celui-ci se réunit régulièrement et discute de divers sujets, y compris les projets d'infrastructure, la récolte de riz sauvage (manoomin), l'archéologie et la protection de l'environnement. La création d'un cadre de discussion et d'action en ce qui a trait à la récolte du riz sauvage a créé une voie vers la poursuite de cette pratique traditionnelle. Des travaux préliminaires ont également été lancés pour obtenir l'opinion des aînés et des exploitants autochtones ainsi que leur soutien à l'égard de divers projets ayant notamment trait aux espèces en péril, à la gestion du riz sauvage et à la stabilisation de la population de rats musqués dans le secteur du lac Rice.

Il est toujours possible de profiter de l'occasion pour miser sur les rapports avec ces partenaires autochtones, améliorer ceux-ci et renforcer la voix du comité directeur; élargir les activités de mise en valeur et d'interprétation des récits, des cultures et du patrimoine autochtones; encourager les partenariats et les occasions économiques avec les peuples autochtones; et créer de nouveaux emplois pour les Autochtones.

3.4 Milieu naturel

Si l'aménagement de la voie navigable a entraîné, à l'époque, de grands bouleversements environnementaux, la poursuite de son exploitation permet aujourd'hui la protection d'un corridor d'aires aquatiques et terrestres naturelles. Elle a aidé à la préservation de parcelles d'habitat importantes pour de nombreuses espèces dans un secteur du Canada ayant subi de graves perturbations en raison de l'urbanisation et de l'agriculture.

Le milieu naturel de la voie navigable Trent-Severn regorge de terres boisées, de milieux humides et d'écosystèmes aquatiques abritant une vaste gamme de plantes et d'animaux. Ce réseau soutient une riche biodiversité d'espèces indigènes dont certaines sont rares, menacées ou en voie de disparition, de même que l'habitat et les écosystèmes qui permettent leur survie. Ce réseau maintient également un habitat important pour la migration, le frai, l'alimentation, le repos, la mue et la reproduction, en plus de servir de corridor écologique dans le Centre de l'Ontario. La voie navigable sert d'habitat à plus de 60 espèces rares considérées comme menacées ou en péril. Elle abrite également l'habitat essentiel de 13 de ces espèces.

Étant donné cette complexité, la voie navigable Trent-Severn pourrait répondre aux critères de définition des « autres mesures de conservation efficaces par zone » dans le cadre du Plan stratégique pour la biodiversité du Canada. Cette initiative reconnaît que certains secteurs n'ayant pas officiellement été désignés en tant qu'aires naturelles protégées contribuent tout de même à une conservation durable et réelle de la biodiversité.

La voie navigable abrite également de nombreuses espèces d'importance culturelle pour les Autochtones, dont certaines sont visées par des droits et pratiques de récolte traditionnels. Le réseau contribue toujours à la survie de beaucoup d'entre elles qui vivent dans la voie navigable ou le long de celle-ci : anguille

d'Amérique, esturgeon jaune, doré jaune, riz sauvage (manoomin) et animaux à fourrure comme le rat musqué et le castor.

Les individus d'espèces en péril, leurs résidences et leur habitat essentiel sont pris en compte lors des études d'impact et des processus de délivrance de permis de travaux riverains; des efforts sont également faits pour que de tels projets incluent des gains en matière de conservation. Certains projets ont inclus l'amélioration de frayères de hauts-fonds importantes pour le doré jaune, la gestion d'espèces envahissantes, la création d'aires de nidification pour la tortue et la remise en état du paysage au moyen d'espèces indigènes. Des espèces envahissantes comme l'aloès d'eau peuvent avoir une incidence sur certaines espèces en péril. Un programme de surveillance et de traitement est donc en cours pour contrôler cette espèce.

Parcs Canada a également investi dans la recherche pour comprendre certains intérêts de gestion du réseau plus complexes, par exemple l'incidence des écluses et des barrages sur la connectivité, les espèces envahissantes, la qualité de l'eau et la gestion de la végétation aquatique, et la possibilité que des mesures prises jouent sur ces dynamiques. L'amélioration de la fonctionnalité, de l'adaptabilité et de la résilience des écosystèmes aquatiques et terrestres favoriseront la biodiversité, rehausseront la qualité de vie des résidents des environs et permettront d'offrir une meilleure expérience du visiteur.

L'exploitation d'une voie navigable qui traverse un paysage varié entraîne également de nombreux défis particuliers. Les menaces qui se posent incluent l'aménagement dans les milieux secs adjacents, les espèces envahissantes et exotiques, l'apport d'éléments nutritifs ainsi que les répercussions cumulatives liées à l'aménagement des rives. Les changements climatiques risquent également d'augmenter les pressions : les scénarios prévus pour la région incluent des phénomènes météorologiques extrêmes plus fréquents et un risque accru d'inondations, mais une baisse de la quantité d'eau disponible et du niveau de l'eau en été.

3.5 Réalités opérationnelles

La voie navigable Trent-Severn inclut près de 800 biens bâtis d'une valeur estimative totale de plus de 5 milliards de dollars. Pour que l'on puisse continuer d'exploiter un canal moderne et durable, ces biens doivent rester fonctionnels puisqu'ils jouent de nombreux rôles importants. Ils permettent la navigation, régulent le niveau et le débit de l'eau, créent des lieux de loisirs améliorant le bien-être des résidents et protègent la sécurité publique. Dans de nombreux cas, ils servent également d'infrastructure publique essentielle en reliant des routes et des collectivités.

Le grand défi causé par l'exploitation d'un canal contemporain consiste à trouver un équilibre entre une gestion de l'eau intégrée et efficace, la navigation sûre et le bon fonctionnement du réseau de canaux; il faut donc rénover et entretenir l'infrastructure essentielle (barrages, écluses et ponts) pour qu'elle respecte les normes modernes tout en protégeant et célébrant le patrimoine de la voie navigable lié à l'évolution du génie technique. Un programme sans précédent de réinvestissement a été annoncé en 2015; la voie navigable Trent-Severn a reçu plus de 615 millions de dollars d'investissements dans son infrastructure vieillissante grâce au Programme d'investissement pour les infrastructures fédérales. Si ces sommes ont permis d'améliorer l'état des biens, il en faudra d'autres pour réaliser les travaux reportés et empêcher le portefeuille de se détériorer davantage. Une stratégie de gestion des biens soutiendra l'établissement des priorités et la gestion du risque.

D'après une évaluation effectuée en 2017, les ressources culturelles et l'intégrité commémorative générale de la voie navigable sont gravement menacées, principalement en raison de détériorations matérielles. Cela inclut l'écluse-ascenseur de Peterborough, qui a besoin de grands travaux de conservation pour demeurer en état de fonctionner. Si le programme d'immobilisations susmentionné a permis d'améliorer l'état de nombreux biens, beaucoup d'autres restent en mauvais état. Des activités d'entretien continues sont également essentielles pour préserver l'intégrité commémorative du lieu historique national et faire connaître un élément important du patrimoine technique du Canada. D'autres travaux devront être entrepris pour améliorer la compréhension et la protection des valeurs patrimoniales de la voie navigable et ainsi permettre l'évolution des ouvrages techniques au sein d'un milieu de fonctionnement complexe.

En se basant sur les conclusions de la Commission sur l'avenir de la voie navigable Trent-Severn, publiées dans son rapport de 2008, une vaste approche de gestion intégrée de l'eau a été adoptée dans les dix dernières années. Cette approche à l'échelle du bassin hydrographique inclut la gestion des niveaux d'eau dans les lacs réservoirs, qui offrent une capacité tampon essentielle pour l'ensemble de la voie navigable. Elle passe par la gestion équilibrée de nombreux objectifs : sécurité publique, atténuation des inondations, protection de l'environnement, des pêches et de l'habitat faunique, approvisionnement en eau, navigation, loisirs et production hydroélectrique. L'équipe de gestion des eaux surveille attentivement le débit et le niveau des eaux, et ajuste ceux-ci sur toute la longueur de la voie navigable, y compris dans les lacs réservoirs, au moyen d'un réseau de près de 200 ouvrages de régulation de l'eau équipés d'indicateurs manuels ou automatisés. Les décisions en la matière sont prises par un personnel technique hautement qualifié, qui établit les ajustements à faire au moyen de données en temps réel sur le niveau et le débit de l'eau de l'ensemble du réseau, des prévisions météorologiques et des données historiques.

Les centrales hydroélectriques de la voie navigable Trent-Severn aident la province à respecter ses engagements en matière de production d'énergie renouvelable. Au total, 18 de ces centrales sont exploitées en vertu de licences accordées par Parcs Canada. Plusieurs autres stations hydroélectriques du bassin hydrographique sont situées à l'extérieur du secteur où Parcs Canada gère les droits relatifs aux eaux, mais subissent les effets de la gestion des eaux du réseau par l'Agence. Les 18 centrales titulaires de licences ont une puissance installée totale d'environ 100 MW et procurent un revenu annuel moyen de 1 M\$ à Parcs Canada. La centrale de Ranney Falls a récemment fait l'objet d'une augmentation de puissance de 10 MW, ce qui en fait la plus importante centrale du réseau (20 MW). Le projet de Ranney Falls met en évidence l'approche moderne en matière d'aménagements hydroélectriques durables sur la voie navigable Trent-Severn : il intègre de nombreux éléments soutenant les milieux naturel, culturel et patrimonial.

Des études ont été menées pour garantir que toute infrastructure nouvelle et améliorée, le long de la voie navigable, sera aménagée en tenant compte des pratiques non efficaces connues. Cependant il est difficile d'aménager une infrastructure adaptée à toutes les extrêmes que pourraient apporter les changements climatiques. D'après les scénarios de modélisation pour la région, on peut s'attendre à une augmentation du nombre de phénomènes météorologiques extrêmes ainsi qu'à des périodes de précipitations et de sécheresses extrêmes. Les incidences des changements climatiques sur les niveaux de l'eau, les épisodes de précipitations, les sécheresses et les inondations ajouteront de la complexité aux activités, et on devra donc continuer de prendre des mesures de gestion des risques appropriées.

La protection et l'utilisation des ouvrages de génie civil et des bâtiments de la voie navigable nécessitent des dépenses en immobilisations suffisantes et stables, la prise constante de mesures d'entretien correctif et préventif, et l'affectation de ressources permettant de gérer le tout efficacement. De la même façon, vu la complexité du fonctionnement moderne de la voie navigable, une gestion efficace passe par un cadre législatif et stratégique rigoureux et souple.

4.0 Élaboration du plan directeur

Afin de donner au public une occasion véritable de contribuer à l'examen du plan directeur de la voie navigable Trent-Severn et de l'écluse-ascenseur de Peterborough, une approche en deux étapes a été élaborée pour recueillir la rétroaction des Autochtones, des partenaires, des intervenants et de la population canadienne, à l'échelle locale et nationale, selon diverses méthodes en personne et en ligne permettant de recueillir les observations du public.

Mobilisation de la première phase

Avant la rédaction de l'ébauche du plan directeur, les activités de mobilisation de la première phase ont été organisées en 2019. Axées sur les possibilités et les difficultés associées à la gestion des lieux historiques, elles ont commencé en mars avec la diffusion des constatations de l'évaluation de l'état des lieux auprès des Premières Nations signataires des traités Williams et des discussions connexes. Ce

rapport présentait l'évaluation de l'état des lieux historiques nationaux selon les indicateurs relatifs aux ressources culturelles, aux biens bâtis, à l'expérience du visiteur, aux relations externes et aux relations avec les Autochtones, en plus de soulever les problèmes principaux liés à la voie navigable Trent-Severn. Compte tenu de la complexité de la voie navigable, d'autres indicateurs représentant les rôles et responsabilités connexes, notamment les espèces en péril, le développement commercial, les biens immobiliers, les permis, et l'exploitation, ont également été étudiés.

Les activités se sont poursuivies au printemps et à l'été 2019, alors qu'ont eu lieu, dans les collectivités établies le long de la voie navigable, une série de cinq ateliers de mobilisation des intervenants et un atelier avec les Premières Nations signataires des traités Williams. Comme le bassin hydrographique d'Haliburton constitue un important réservoir pour l'exploitation de la voie navigable, un des ateliers a été organisé dans la ville d'Haliburton. Plus de 35 représentants d'une vaste gamme d'industries et de collectivités y ont assisté : administrations provinciale et municipales, organismes non gouvernementaux, organismes à but non lucratif, industrie de la navigation de plaisance, secteurs du patrimoine et de la culture, organismes de protection de la nature et industrie du tourisme. Lors de ces ateliers interactifs, on a donné un aperçu du processus d'examen du plan directeur, discuté des enjeux et des occasions principaux pour la voie navigable ainsi que l'ensemble du bassin hydrographique, et exploré une vision de la voie navigable Trent-Severn pour les dix à vingt prochaines années.

Consultations de la deuxième phase

À rédiger lorsque les consultations seront terminées.

5.0 Vision

La vision présentée ci-dessous exprime l'état souhaité pour le lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn dans 20 ans.

- Parcs Canada, en collaboration avec ses partenaires, a fait de la voie navigable Trent-Severn une destination de renommée internationale dynamique et durable où l'on fait la promotion des loisirs de plein air, du tourisme de faible incidence et de l'aménagement responsable tout en préservant le patrimoine culturel et naturel pour les prochaines générations.
- La voie navigable Trent-Severn a la réputation d'être un lieu de loisirs durables où l'on offre une vaste gamme d'expériences et d'activités culturelles et naturelles de premier ordre. Son paysage naturel sans pareil constitue un véritable « ruban de vie » qui sert de refuge à la flore et à la faune; les ressources culturelles et les biens contemporains qu'on y trouve mettent en valeur l'évolution fascinante des techniques du génie.
- L'écluse-ascenseur de Peterborough, caractéristique emblématique bien connue de la voie navigable, est une destination de choix où les visiteurs ont l'occasion de s'informer sur les valeurs patrimoniales de la voie navigable Trent-Severn et sur leur importance.
- Dans un esprit de réconciliation et de collaboration véritable, le personnel de la voie navigable Trent-Severn continue de travailler avec les Autochtones pour que ces derniers puissent faire connaître leurs cultures et leurs récits, maintenir les liens qui les unissent à la voie navigable et à l'ensemble du bassin hydrographique, et continuer d'y mener leurs pratiques culturelles.
- L'Agence est renommée pour le leadership dont elle fait preuve dans l'exploitation, à la grandeur d'un bassin hydrographique, d'un réseau adaptatif et complexe de gestion intégrée de l'eau qui prend en considération les changements climatiques. Parcs Canada fait la promotion de modes d'exploitation environnementaux et travaille en étroite collaboration avec d'autres pour rendre ses pratiques plus écologiques, garantissant ainsi la santé et la protection du milieu naturel de la voie navigable Trent-Severn, qui demeure la source de vie d'écosystèmes florissants de même qu'un moteur de prospérité économique pour la région.

6.0 Stratégies clés

Les stratégies clés qui suivent orienteront la gestion du lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn pour les dix prochaines années. Ces stratégies, et les objectifs et cibles qui leur sont associés, favoriseront la réalisation de la vision au moyen d'une approche intégrée de gestion du lieu historique. Sauf indication contraire, l'ensemble des objectifs et cibles doivent être atteints au cours de la période de dix ans visée par le présent plan directeur. Des mises à jour annuelles sur la mise en œuvre des stratégies seront faites auprès des Autochtones, des partenaires, des autres intervenants et du grand public, et viendront éclairer le vaste processus de planification des activités de Parcs Canada. Plus important encore, ces stratégies ainsi que les objectifs et cibles connexes serviront de base pour les activités de mobilisation et de consultation à venir.

Stratégie clé n° 1 : Faire de la voie navigable une destination de loisirs de premier plan au Canada

La voie navigable Trent-Severn est une destination de loisirs de l'Ontario courue pour les lacs et les rivières pittoresques qu'on y trouve, les aventures de plein air qu'on peut y vivre et la mise en valeur qu'on y fait de merveilles des techniques du génie. Si la navigation de plaisance y demeure un des principaux points d'intérêt, des occasions de plus en plus nombreuses y sont offertes pour encourager les visiteurs arrivant par voie terrestre à découvrir la région sur l'eau, faire découvrir des endroits et des postes d'éclusage moins fréquentés le long de la voie navigable, et attirer de nouveaux visiteurs dans la région.

Cette stratégie clé vise à accroître la gamme et le nombre d'expériences de loisirs offertes grâce à des services et à des activités récréatifs à faible incidence en collaboration avec des municipalités, des collectivités autochtones, des organismes et des entreprises axés sur le tourisme durable. Si le nombre de visiteurs arrivant par voie terrestre a augmenté graduellement au fil des ans, on pourrait en faire plus pour faire connaître à ces derniers l'histoire et l'importance de la voie navigable Trent-Severn.

En offrant aux visiteurs davantage d'occasions de découvrir la voie navigable et de participer à des activités connexes, Parcs Canada améliorera la réputation du lieu historique en tant que voie navigable historique durable et importante, et en tant que porte d'entrée donnant accès à l'ensemble du réseau d'aires patrimoniales gérées par l'Agence d'un bout à l'autre du pays.

Objectif 1.1 : Une vaste gamme de visiteurs découvrent la voie navigable Trent-Severn grâce à une offre bonifiée d'occasions d'explorer la région en canot ou kayak, en camping, en vélo ou à pied.

Cibles

- D'ici 2024, de nouvelles activités à l'intention des pagayeurs sont conçues et mises en œuvre sur la voie navigable Trent-Severn.
- D'ici 2026, des outils de planification de voyage (p. ex. itinéraires, dépliants, guides, pourvoyeurs) sont créés, et des installations (p. ex. quais, douches, emplacements de camping), aménagées à l'intention des pagayeurs, des randonneurs et des campeurs en partenariat avec d'autres.
- Chaque année, au moins une activité spéciale faisant la promotion du camping, de la randonnée pédestre, du vélo, du canot ou du kayak est organisée sur la voie navigable Trent-Severn en partenariat avec d'autres.

Objectif 1.2 : La fréquentation des postes d'éclusage par les visiteurs arrivant par voie terrestre augmente, et ces derniers se sentent davantage interpellés par la voie navigable.

Cibles

- Les mesures de la fréquentation par les visiteurs arrivant par voie terrestre et la collecte des données démographiques sont améliorées d'ici 2024 afin d'éclairer la préparation d'une stratégie de l'expérience du visiteur, d'un marketing ciblé et d'offres d'expériences du visiteur, ainsi que de gérer les niveaux de fréquentation.

- D'ici 2025, une stratégie de l'expérience du visiteur est élaborée pour la voie navigable Trent-Severn en consultation avec d'autres.
- D'ici 2027, deux plans directeurs sont élaborés, en collaboration avec des intervenants clés, pour des postes d'éclusement stratégiques (ou des groupes de postes d'éclusement) afin d'établir les priorités quant aux améliorations futures à apporter à ces endroits dans le but de favoriser une expérience du visiteur intéressante à long terme, la fréquentation par des visiteurs arrivant par voie terrestre, l'accessibilité et l'exploitation sûre de la voie navigable. D'ici 2032, trois plans directeurs supplémentaires sont élaborés. Les endroits visés pourraient inclure Big Chute, Kirkfield, Bobcaygeon, Fenelon Falls, Campbellford et les nombreux postes d'éclusement situés dans la ville de Peterborough.
- D'ici 2029, des améliorations sont apportées aux programmes et services offerts sur la terre ferme à cinq postes d'éclusement en collaboration avec les collectivités et les partenaires locaux.

Objectif 1.3 : La gestion de la voie navigable Trent-Severn par Parcs Canada est appuyée et renforcée par des relations de collaboration avec d'autres intervenants.

Cibles

- Parcs Canada rassemble chaque année des partenaires, intervenants, organismes et collectivités locales clés pour discuter avec eux des intérêts et défis communs liés à la voie navigable, et trouver des occasions et de nouvelles initiatives à envisager.
- Parcs Canada rassemble chaque année des représentants d'organismes de développement économique régionaux et municipaux ainsi que de l'industrie du tourisme pour s'assurer que la voie navigable Trent-Severn de même que l'ensemble du bassin hydrographique, y compris les attractions, services et expériences qu'on y trouve, font l'objet d'un marketing collaboratif et d'une démarche de promotion homogène.

Stratégie clé n° 2 : Préserver, mettre en valeur et interpréter l'histoire, les techniques du génie et le milieu naturel, riches et changeants, de la voie navigable

La voie navigable Trent-Severn possède une histoire riche et complexe; elle a été modifiée sur presque deux siècles et met aujourd'hui en valeur l'évolution incroyable de la technologie du génie moderne. Des activités régulières d'entretien et de surveillance des biens bâtis et des ressources naturelles de la voie navigable, de même que des investissements stables, sont nécessaires pour permettre la protection et la mise en valeur de cette merveille d'ingénierie qui attire des visiteurs venus du monde entier en raison de ses valeurs récréatives et pittoresques diverses.

Dans un esprit de réconciliation, Parcs Canada continuera également de travailler en collaboration avec les collectivités autochtones pour aider le public à mieux connaître et comprendre les relations de longue date qui unissent toujours les Autochtones au bassin hydrographique Trent-Severn, pour mieux intégrer les cultures et les points de vue des Autochtones à la gestion et à l'interprétation du lieu historique, et pour renforcer les liens qui unissent ces derniers à leurs terres et à leurs eaux traditionnelles.

Le développement durable est au cœur du mandat et de la vision de l'Agence Parcs Canada. La direction de la voie navigable doit donc jouer un rôle dans le soutien des buts globaux de l'Agence ainsi que des gouvernements fédéral et provincial à l'égard du développement durable en prenant des mesures concrètes à l'échelle locale.

Objectif 2.1 : Les merveilles d'ingénierie de la voie navigable Trent-Severn sont protégées.

Cibles

- D'ici 2032, une stratégie de haut niveau est élaborée pour la gestion des ressources culturelles afin de s'adapter à l'évolution des techniques du génie le long de la voie navigable.
- Des plans de gestion des biens à long terme sont élaborés d'ici 2024 et examinés annuellement par la suite afin de préserver l'importance culturelle de la voie navigable Trent-Severn, de relever

des mesures à prendre pour assurer la durabilité du portefeuille de biens ainsi que de réduire les risques que les changements climatiques font peser sur les biens, les services et les activités.

Objectif 2.2 : Les écosystèmes terrestres et d'eau douce de la voie navigable Trent-Severn sont mieux compris, préservés et protégés.

Cibles

- La biodiversité est protégée grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre, d'ici 2023, d'un plan d'action pour les espèces en péril propre au lieu historique.
- Au cours des dix prochaines années, Parcs Canada continue d'appuyer les travaux d'établissements universitaires, notamment des projets et des programmes de recherche entrepris en collaboration avec le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada.
- L'aloès d'eau, espèce aquatique envahissante, continue de faire l'objet de mesures de contrôle dans la voie navigable Trent-Severn en partenariat avec les administrations fédérale, provinciale et municipales ainsi qu'avec des groupes d'intervenants. Les cibles de gestion des espèces envahissantes sont examinées tous les cinq ans afin de tenir compte des pratiques de gestion adaptative.

Objectif 2.3 : Les Autochtones disposent d'occasions véritables de tisser des liens avec leurs terres et leurs eaux ancestrales à la voie navigable Trent-Severn, et de communiquer leur savoir et leurs cultures.

Cibles

- Les Premières Nations signataires des traités Williams continuent d'être consultées régulièrement grâce à un cadre de comité qui garantit la prise en compte respectueuse des points de vue des Autochtones dans la gestion de la voie navigable par Parcs Canada.
- Grâce à la collaboration avec les collectivités autochtones, on envisage des occasions d'élargir les activités de mise en valeur et d'interprétation des récits, des cultures et du patrimoine autochtones.
- Grâce à la collaboration avec des collectivités autochtones, on trouve des occasions de gestion des ressources naturelles, de passation de marchés et d'emploi.

Objectif 2.4 : Les ressources du patrimoine culturel et naturel de la voie navigable Trent-Severn sont intégrées aux stratégies et initiatives liées à l'expérience du visiteur et au tourisme.

Cibles

- D'après le prochain sondage du Programme d'information sur les visiteurs, ces derniers obtiennent de l'information sur les ressources naturelles et sur le patrimoine culturel de la voie navigable grâce aux nouvelles expériences conçues pour les publics cibles.
- D'ici 2032, une stratégie de tourisme intégrée est conçue avec les organismes de tourisme régionaux, les collectivités autochtones et les partenaires municipaux en se basant sur l'initiative régionale Trail Towns et en faisant de la voie navigable le principal fil conducteur de la stratégie.
- D'ici 2032, de nouvelles occasions durables sont préparées pour cinq postes d'éclusage clés dans le cadre de l'expérience du visiteur. Ces occasions mettent en valeur les ressources naturelles et le patrimoine culturel de la voie navigable.
- D'ici 2032, trois bâtiments historiques remis en état contribuent à l'atteinte des objectifs en matière d'expérience du visiteur et de durabilité des biens pour la voie navigable.

Objectif 2.5 : Les principes du développement durable sont mieux intégrés aux activités liées à la voie navigable Trent-Severn.

Cibles

- D'ici 2025, une stratégie est élaborée et mise en œuvre pour écologiser les activités de Parcs Canada : utilisation de véhicules hybrides ou sans émissions; construction de nouveaux bâtiments à faibles émissions de carbone; amélioration de l'efficacité énergétique des installations existantes; et amélioration des pratiques de réduction et de réacheminement des déchets.

- D'ici 2027, le recours à la production hydroélectrique à petite échelle est mis en œuvre afin d'appuyer les activités, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de réduire les coûts de l'énergie.
- D'ici 2024, une évaluation est entreprise pour établir, en fonction des prévisions actuelles, l'incidence que pourraient avoir les changements climatiques régionaux sur les activités, la gestion des travaux et des biens ainsi que la gestion de l'environnement et de l'eau sur la voie navigable Trent-Severn, afin d'éclairer les mesures d'adaptation qui seront prises.

Stratégie clé n° 3 : Gérer efficacement une voie navigable adaptée au XXI^e siècle

L'aménagement de la voie navigable Trent-Severn a évolué au fil d'une série d'initiatives de construction principalement indépendantes visant à soutenir et à améliorer le transport et l'accès locaux à des fins commerciales. Dans les dernières années, Parcs Canada a dépendu de dépenses en immobilisations pour gérer et entretenir bon nombre de ces ressources culturelles et de ces biens contemporains; cela s'est fait grâce au soutien du Programme d'investissement pour les infrastructures fédérales du gouvernement du Canada. Les ressources devraient cependant bénéficier d'un financement et d'une capacité de gestion des biens stables pour que l'on puisse surveiller leur état et entreprendre les travaux de réfection et de préservation nécessaires avec rapidité, efficacité et rentabilité.

L'investissement continu dans un développement commercial durable permet à la voie navigable d'augmenter la quantité d'énergie renouvelable produite dans la province, de générer des recettes, de compenser les coûts et de réinvestir dans les biens et les priorités de la voie navigable tout en améliorant les services et les activités à l'intention des visiteurs.

Aujourd'hui, Parcs Canada est responsable de gérer à l'année le niveau et le débit de l'eau sur la voie navigable afin de réaliser de nombreux objectifs : navigation, atténuation des inondations, protection de l'environnement (p. ex. espèces en péril, pêche et habitat d'autres animaux), approvisionnement en eau des services municipaux, loisirs et production d'hydroélectricité. La sécurité publique demeure également un défi puisque le réseau de barrages de la voie navigable Trent-Severn a été conçu il y a un siècle pour assurer un niveau d'eau permettant la navigation et non pour atténuer les effets des inondations ou des sécheresses. Les fluctuations extrêmes associées aux changements climatiques ont beaucoup compliqué le processus décisionnel en ce qui a trait à la gestion de l'eau ainsi qu'à l'entretien de l'infrastructure.

Enfin, l'Agence s'appuie sur le *Règlement sur les canaux historiques* en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports* lorsqu'elle voit à la gestion, à l'entretien, à l'exploitation et à la protection de la voie navigable Trent-Severn. Ce règlement est toutefois désuet et ne tient pas adéquatement compte de la complexité liée à l'exploitation d'une vaste voie navigable moderne et de son bassin hydrographique essentiel au XXI^e siècle. Certaines limites des règlements et des lois en place nuisent également à la capacité de délivrer des permis immobiliers et d'appliquer la loi. L'élaboration de règlements et d'outils modernes, complets et propices améliorerait la capacité de Parcs Canada de s'adapter efficacement et rapidement aux intérêts et aux besoins divers des visiteurs ainsi que de gérer le niveau et le débit de l'eau tout en tenant compte des changements climatiques. Cela améliorerait également la capacité de réglementation de l'Agence relativement à une voie navigable historique au XXI^e siècle.

Objectif 3.1 : Moderniser les outils administratifs pour qu'ils favorisent une gestion complète et efficace des difficultés associées à un canal fonctionnel et changeant.

Cibles

- Une analyse des lacunes que comporte le cadre législatif, réglementaire et stratégique actuel est effectuée, et les améliorations nécessaires qui sont du ressort de l'Agence sont relevées d'ici 2024.
- Un examen des politiques sur les travaux dans l'eau et sur le rivage est effectué d'ici 2025, et des changements sont apportés d'ici 2026.

Objectif 3.2 : Trouver des sources de recettes durables et augmenter celles-ci.

Cibles

- D'ici 2026, le processus de délivrance de permis d'exploitation commerciale est élargi pour inclure tous les exploitants commerciaux utilisant, dans le cadre de leurs activités, les terres et les installations de Parcs Canada, ou encore le lit de la voie navigable administré par l'Agence.
- Parcs Canada continue de collaborer avec la province et le secteur hydroélectrique afin de soutenir la gestion, l'aménagement et l'expansion de centrales hydroélectriques environnementales sur la voie navigable.

Objectif 3.3 : Prendre les décisions de gestion de l'eau en adoptant une démarche systémique basée sur la collecte systématique et régularisée de données de grande qualité.

Cibles

- Le réseau de surveillance de l'eau est continuellement modernisé grâce à l'étude et à la création de nouveaux outils et de nouvelles méthodes, par exemple la modélisation hydrologique; l'intégration de ces éléments au processus décisionnel fait l'objet d'un examen annuel.
- D'ici 2024, un protocole officiel est adopté pour communiquer l'information sur la gestion de l'eau que fait Parcs Canada aux intervenants et à la population générale.

7.0 Approche de gestion par secteur

7.1 Approche de gestion pour le lieu historique national de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough

Importance

L'écluse-ascenseur de Peterborough est située dans la ville du même nom, tout juste au nord du lac Little. Il s'agit de la plus haute des deux seules écluses-ascenseurs hydrauliques jamais construites en Amérique du Nord (l'autre se trouve également sur la voie navigable Trent-Severn). Merveille du génie technique de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle, cette écluse demeure un élément fonctionnel clé du lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn. L'écluse-ascenseur de Peterborough a été désignée lieu historique national en 1979 parce qu'il s'agit de la plus haute écluse-ascenseur hydraulique au monde.

La construction de cet ouvrage a commencé en 1896. Sa conception était unique à l'époque et le demeure à bien des égards aujourd'hui. Beaucoup plus vaste que toute autre écluse hydraulique de l'époque, l'écluse-ascenseur de Peterborough comporte des caissons de plus de 42 m de long et 10 m de large, avec une profondeur normale de près de 2,5 m. Des barges commerciales peuvent donc l'emprunter. Par comparaison, les écluses-ascenseurs hydrauliques de l'époque, en Europe, n'avaient que la moitié de cette taille. Elles étaient également soutenues par une sous-structure de briques et d'acier, alors que la sous-structure de l'écluse-ascenseur de Peterborough est entièrement faite de béton non armé, une merveille du génie audacieuse étant donné la technologie de l'époque. L'inauguration officielle de l'ouvrage a eu lieu le 9 juillet 1904, en grande pompe : musique militaire, plus de 100 dignitaires à bord du nouveau vapeur *Stoney Lake* lors de la première descente officielle et foule enthousiaste de milliers de personnes.

La valeur patrimoniale de l'écluse-ascenseur hydraulique de Peterborough réside dans les attributs physiques toujours en place et dans sa renommée nationale et internationale en tant que réalisation technique impressionnante. Une fois terminée, en 1904, l'écluse-ascenseur est devenue la plus haute structure du genre au monde, à près de 20 m. On affirmait également qu'il s'agissait de la plus vaste structure de béton non armé au monde. Les caractéristiques techniques de l'écluse incluent les tranchées supérieures et inférieures de même que les digues, qui forment partie intégrante de sa conception et de son fonctionnement.

Contexte de planification

De nos jours, l'écluse-ascenseur de Peterborough est un symbole emblématique de la voie navigable Trent-Severn et de la région de Peterborough. Depuis les années 1980, Parcs Canada accueille des visiteurs au Centre d'accueil de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough, où ils peuvent découvrir l'histoire et l'importance de l'écluse et de la voie navigable de même que s'informer sur les services, les installations et les activités offerts dans la région.

L'aménagement du Musée canadien du Canot sur la voie navigable Trent-Severn, au lac Little, favorise la collaboration entre le musée de renommée mondiale et Parcs Canada afin d'élargir la compréhension qu'ont les visiteurs du rôle changeant de la voie navigable et de son incidence sur la région, et de convaincre le public de découvrir le dernier chapitre de la longue histoire du lieu historique.

Nous recommandons l'adoption d'une démarche de gestion intégrée de l'écluse-ascenseur de Peterborough étant donné la longue histoire de collaboration avec de nombreux partenaires communautaires, les liens qui unissent Peterborough à d'autres postes d'éclusage de la région ainsi que la notoriété dont bénéficie l'endroit dans la région.

Vision

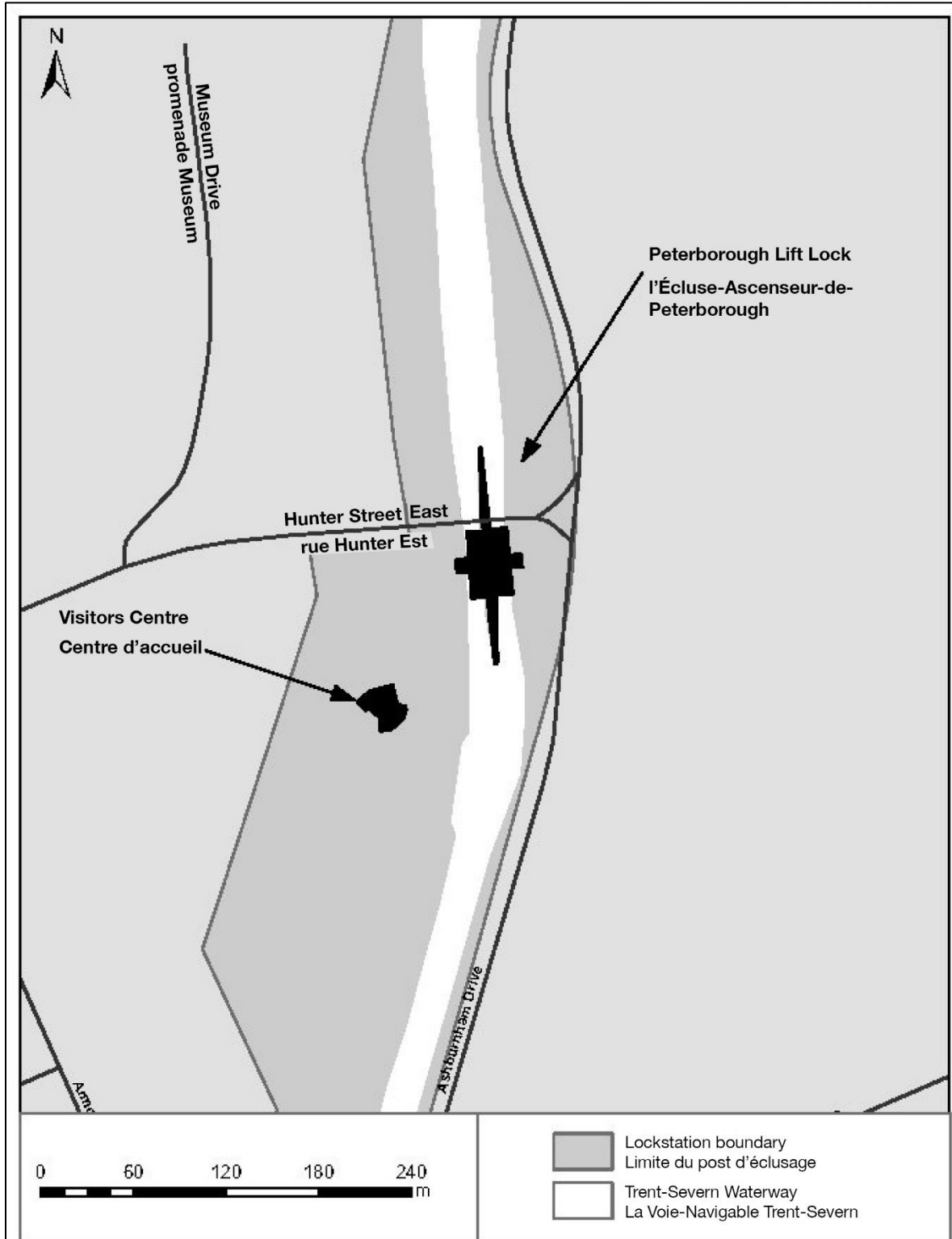
L'écluse-ascenseur de Peterborough demeure un point d'intérêt de la ville de Peterborough; elle tire sa valeur de son importance historique et technique en tant que plus haute écluse-ascenseur au monde, en plus de constituer un élément central de la voie navigable Trent-Severn et, avec le Musée canadien du canot, une attraction locale très prisée.

Objectif : Grâce à une collaboration renouvelée et renforcée entre Parcs Canada, la Ville de Peterborough et le Musée canadien du canot dans les domaines de l'interprétation, de la promotion et de la programmation, voir à ce que le lieu historique national de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough demeure une destination à ne pas manquer de la voie navigable Trent-Severn.

Cibles

- L'écluse-ascenseur de Peterborough est jugée dans un état passable à bon dans la prochaine évaluation de l'état du lieu historique grâce à des activités régulières de surveillance, d'entretien et de réfection.
- D'ici 2025, des initiatives d'interprétation sont conçues et mises en œuvre en collaboration avec le Musée canadien du canot pour faire connaître l'écluse-ascenseur de Peterborough, la voie navigable Trent-Severn et les lieux protégés de Parcs Canada à l'échelle nationale.

Carte 3. Lieu historique national de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough



8.0 Résumé de l'évaluation environnementale stratégique

L'évaluation environnementale stratégique a pour but d'intégrer les considérations environnementales dans l'élaboration des politiques, des plans et des propositions de programmes publics afin d'appuyer la prise de décisions respectueuses de l'environnement. Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* (2010), une évaluation environnementale stratégique a été effectuée pour le Plan directeur du lieu historique national de la Voie-Navigable-Trent-Severn (y compris le lieu historique national de l'Écluse-Ascenseur-de-Peterborough).

La mise en œuvre du plan aura de nombreux effets résiduels positifs : l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action pour les espèces en péril devraient améliorer la protection de la biodiversité et des espèces en péril de la voie navigable Trent-Severn; la modernisation des outils administratifs, y compris les politiques sur les travaux dans l'eau et sur les rives, favorisera une gestion plus efficace des activités susceptibles d'avoir une incidence négative sur le milieu naturel; l'élaboration d'une stratégie de gestion des ressources culturelles et la mise en œuvre de nouveaux plans de gestion des biens faciliteront la protection des ressources culturelles en tenant compte des risques liés aux changements climatiques. Dans l'ensemble, ces mises à jour devraient avoir un effet positif sur les ressources culturelles, les ressources naturelles, l'expérience du visiteur et les activités. Le plan directeur appuie également les objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable Écologisation du gouvernement et Lacs et cours d'eau vierges.

Les stratégies, objectifs et cibles suivants, énoncés dans le plan directeur, pourraient éventuellement entraîner des effets négatifs sur l'environnement : création et offre de nouvelles activités aux visiteurs arrivant par voie terrestre; hausse de la fréquentation des postes d'éclusage; travaux nécessaires à l'aménagement de nouveaux bâtiments faibles en carbone; aménagement de petites centrales hydroélectriques. Toutefois, ces cibles permettront d'obtenir des effets positifs à long terme en réduisant l'empreinte carbone des activités. Les effets des travaux peuvent être atténués grâce à l'intégration proactive de la rétroaction stratégique des experts en conservation des ressources naturelles et en gestion des ressources culturelles au début du processus de planification du projet et par l'utilisation d'évaluations des impacts des projets pour limiter les incidences à court terme de la construction. Si elles sont prises correctement, ces mesures pourraient amplifier les résultats positifs et éliminer ou réduire les effets négatifs.

Les partenaires autochtones, les intervenants et le public seront consultés sur le plan directeur provisoire, y compris le résumé de l'évaluation environnementale stratégique provisoire. Leur rétroaction sera prise en compte et intégrée à l'évaluation environnementale stratégique et au plan directeur, le cas échéant.

La mise en œuvre du plan directeur ne devrait pas entraîner d'effets indésirables importants sur l'environnement. Chaque projet sera évalué séparément en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* ou de toute loi qui la remplacera, au besoin.