



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 059 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 5 juin 2007

Président

M. Gerald Keddy

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 5 juin 2007

• (1105)

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.)): Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, je déclare ouverte la séance sur l'étude des ports pour petits bateaux.

Je remplace notre président, M. Keddy, qui a un autre engagement.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux membres de notre comité et à notre témoin ce matin, M. Matthew A. Bol, directeur chez Jacobs Consultancy Canada Inc. Apparemment, vous avez fait une étude il y a de cela plusieurs années sur les ports et infrastructures pour petits bateaux dans d'autres pays. Je vous souhaite la bienvenue ici ce matin. Nous sommes impatients d'entendre ce que vous avez à dire et avons hâte à la période de questions qui suivra. Je crois comprendre que vous avez une déclaration préliminaire pour commencer. Allez-y.

M. Matthew Bol (directeur, Jacobs Consultancy Canada inc.): Oui, mais je tiens d'abord à remercier le comité de m'avoir invité ici pour parler du rapport que nous avons publié en 1999 pour le compte du programme des Ports pour petits bateaux. Je crois qu'un résumé vous a été distribué. Le rapport s'intitule *Profil des ports pour petits bateaux dans des pays étrangers*.

À l'époque où nous avons mené l'étude, j'avais la chance d'être à la fois consultant principal et associé chez Sypher:Mueller. Puisque nous avons fait d'autres travaux sur les ports et le transport maritime au cours des 20 années précédentes, nous avons réussi à décrocher le contrat. Notre entreprise à l'époque, Sypher, se concentrait davantage sur les aéroports et l'aviation et nous le sommes probablement encore plus aujourd'hui. Notre entreprise a été achetée par une très grande société américaine appelée Jacobs; c'est la raison pour laquelle le nom a changé depuis le rapport initial.

Dans le secteur de la consultation, nous produisons beaucoup de rapports, dont un grand nombre, malheureusement, dormiront sur des tablettes, alors j'ai été agréablement surpris d'être convoqué en tant que témoin ici. J'espère que je pourrai vous être utile aujourd'hui.

On m'a suggéré de donner un bref résumé du rapport, ce que j'essaierai de faire.

Le rapport comportait trois objectifs. Premièrement, il visait à comparer la situation des ports pour petits bateaux du Canada à celle de pays étrangers, et je crois que nous nous sommes retrouvés avec neuf pays étrangers et trois États américains. Lorsque nous avons dit « comparaison », nous voulions connaître l'importance des ports pour petits bateaux pour l'économie du pays; établir un profil des ports pour petits bateaux en fonction de leur dimension et de leur nombre; déterminer la propriété, qui était responsable de la gestion, des opérations, des réparations, des frais et des droits; et,

évidemment, élément très important pour tout port pour petits bateaux, connaître le budget et le financement des immobilisations.

Deuxièmement, le rapport visait à déterminer l'importance du soutien apporté par les gouvernements à tous ces ports.

Troisièmement, le rapport visait à découvrir ou à trouver certaines des nouvelles idées pour le programme des Ports pour petits bateaux, à la lumière de ce que nous avons appris dans le cadre de cette étude.

Nous avons effectué l'étude en recueillant et en examinant des documents pertinents qui nous ont été fournis par le ministère ou que nous avons trouvés à partir de sources comme Internet, etc. Ensuite, nous avons communiqué avec divers ministères des transports et ministères des pêches dans les pays concernés et avons fait de nombreux appels jusqu'à ce que nous trouvions les bonnes personnes, avec qui nous nous sommes entretenus longuement.

Voilà pour les objectifs de l'étude et pour la façon dont nous l'avons mené. Dans notre rapport, nous avons cerné un certain nombre de thèmes qui sont apparus et dont je vais vous parler brièvement.

Premièrement, les petits ports de pêche appartiennent à des intérêts locaux. Ce fait est ressorti dans tous les pays, à l'exception peut-être d'un seul, l'Australie. Ainsi, la propriété à l'échelle locale constituait le premier thème.

Deuxièmement, les gouvernements centraux continuent de financer les ports de petite dimension, mais qui sont importants du point de vue stratégique. C'est beaucoup dire en une seule phrase. Les petits ports de pêche dans d'autres pays sont, selon les normes canadiennes, relativement grands, beaucoup plus grands que la taille moyenne des ports de pêche au Canada de 45 bateaux. Par « stratégique », nous voulions dire que les gouvernements appuyaient, favorisaient, finançaient les ports et les havres qui ne servaient pas qu'à la pêche, mais voulaient également promouvoir les exportations et le commerce, que ce soit dans le secteur du pétrole ou des biens. Les gouvernements voulaient soutenir le tourisme, par exemple, dans le Maine. Le deuxième thème était donc que les gouvernements centraux continuent de financer des ports de petite dimension, mais qui sont importants du point de vue stratégique.

Troisièmement, les gouvernements centraux ne jouent aucun rôle en ce qui a trait aux ports de petite dimension. Souvent, après avoir beaucoup insisté, les personnes à qui nous avons parlé ne savaient même pas combien il y avait de ports pour petits bateaux dans leur pays. Ces pays ne s'en souciaient tout simplement pas et c'était le cas pour la Norvège, le Danemark, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, ce qui était un peu étonnant.

●(1110)

Pour revenir à ce thème, le quatrième point, c'est que les ports de petite dimension, mais qui sont importants du point de vue stratégique, sont beaucoup plus gros. Ils sont moins nombreux et beaucoup plus polyvalents que les ports pour petits bateaux au Canada.

Cinquièmement, les gouvernements et administrations à l'échelle locale ont une grande latitude pour exploiter et gérer leurs installations. On s'attend d'eux qu'ils couvrent au moins leurs frais d'exploitation pour les réparations et qu'ils contribuent, en partie ou en totalité, au développement des immobilisations.

Sixièmement, lorsque les gouvernements centraux jouent un rôle à l'égard des ports, ils travaillent à établir des partenariats avec des administrations et des gouvernements locaux. Ce pourrait être le dragage, aux États-Unis, par exemple; des systèmes de planification et de développement des immobilisations, où l'Islande excelle; les fonds renouvelables, dans le Maine, je crois; la perception des impôts; et l'octroi de subventions, évidemment.

C'étaient les thèmes du rapport.

Pour terminer, on nous a demandé de réfléchir à des leçons tirées et à des idées pour le MPO. Nous avons conclu qu'il n'existait pas une seule démarche ou solution au financement et à la gestion. Nous avons examiné la situation dans un éventail de pays. Chaque pays présente une situation différente du point de vue de l'histoire, de la géographie, de la démographie, mais surtout de la culture. Ces pays diffèrent également quant à l'importance relative des ports dans leur économie et au rôle du gouvernement central dans leur économie.

Certaines démarches sont clairement inefficaces au Canada, telles que la privatisation, qui est adoptée en Australie et, si je me souviens bien, en Nouvelle-Zélande. Nous avons proposé un troisième point: il faut offrir des garanties à long terme pour les investisseurs tiers. Il serait question alors de baux à long terme par opposition à des programmes de ports pour petits bateaux, qui concluaient des baux de très courte durée. Je crois qu'ils étaient de cinq ans à l'époque; cela a peut-être changé.

Nous avons proposé que le MPO songe à des modes de financement novateurs, notamment à des prêts directs, à des garanties d'emprunt et à des fonds renouvelables. Nous avons également pensé, en nous inspirant d'un modèle d'aéroports — nous connaissions bien les aéroports de petite et de grande dimension —, à stimuler la participation des municipalités locales à la prestation de services administratifs et de soutien opérationnel.

Le sixième point n'est pas très répandu, mais s'applique au Royaume-Uni. Les conseils d'administration devraient disposer de mécanismes transparents de reddition de comptes et être en mesure d'assurer une gestion efficace.

Voilà qui conclut mon résumé. J'espère pouvoir répondre à toutes vos questions.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci beaucoup pour votre déclaration préliminaire. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous allons passer à notre premier tour de questions, et nous commençons par M. Cuzner.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Merci beaucoup. J'ai aimé votre exposé.

Lorsque vous avez entrepris l'étude, consultiez-vous surtout des fonctionnaires fédéraux dans ces pays ou traitiez-vous avec des administrations de ports pour petits bateaux?

●(1115)

M. Matthew Bol: C'est une excellente question. Nous avons consulté les deux. Nous avons discuté avec des fonctionnaires dans divers ministères des gouvernements centraux et parfois, des ministères d'État. Nous avons également essayé de discuter avec un directeur de port dans un ou deux ports de chaque pays pour comprendre comment les droits étaient perçus et comment le port était géré et exploité. Nous avons parlé à des directeurs de port à l'échelle locale et à des fonctionnaires au sein d'un ministère gouvernemental.

M. Rodger Cuzner: Je peux comprendre parfaitement les différentes variations d'un pays à l'autre. Y a-t-il un pays dont la situation se rapproche davantage à celle du Canada à l'heure actuelle? Y en a-t-il un qui reflète davantage notre pratique ici au Canada?

M. Matthew Bol: L'Islande m'a impressionné, car le gouvernement central du pays participe au financement. Le problème, c'est que ce pays compte beaucoup moins de ports que le Canada. J'ai trouvé que ce pays avait un très bon mécanisme pour planifier et attribuer le financement. J'ai été très impressionné par le fait que le gouvernement fédéral islandais accordait des fonds d'immobilisations, mais jusqu'à concurrence d'un certain pourcentage. Je crois que c'était une échelle mobile.

Dans les pays dont je m'attendais qu'ils ressemblent au Canada, comme la Norvège et la Suède, parce qu'ils possèdent un long littoral, de nombreux petits ports de pêche et des quais et des amarres, le gouvernement central ne participe pas au financement.

Le Maine est davantage axé sur les loisirs et l'Oregon, sur les loisirs et le commerce. Il est difficile d'obtenir quelque renseignement que ce soit du Japon.

M. Rodger Cuzner: Oui, je peux imaginer sans peine.

Vraiment, leurs flottes et leur exploitation seraient complètement différentes des flottes que nous avons ici, j'imagine.

L'une de nos plus grandes préoccupations concernant nos ports pour petits bateaux et nos tentatives pour continuer de les garder, c'est la rigueur du climat. La glace a un effet dévastateur sur de nombreux ports exposés. L'Islande ressemblerait-elle davantage au Canada que les autres pays pour ce qui est des conditions climatiques?

M. Matthew Bol: Je croirais que leur climat est assez rigoureux, oui. L'Islande a un climat rigoureux. La Norvège a des problèmes de glace et de neige. Dans une certaine mesure, le Danemark, sur sa côte ouest, a créé des ports stratégiques et seulement quelques ports de pêche et d'autres ports polyvalents en raison des vents d'ouest violents venant de l'Atlantique. Je ne peux pas vraiment parler de l'Australie. La Nouvelle-Zélande, non, je ne crois pas que ce pays a le même type de climat que le Canada.

M. Rodger Cuzner: Non, je ne penserais pas.

L'autre chose, c'est que notre littoral est probablement beaucoup plus long que celui de la plupart des pays que vous avez examiné également.

M. Matthew Bol: La plupart des pays, oui.

M. Rodger Cuzner: Alors, ce sont tous des facteurs très importants, où vous pouvez voir que le Canada ne serait... Je peux voir où nous pouvons prendre certains aspects de ce qui se fait dans d'autres pays, et les pratiques exemplaires, et les appliquer à notre situation, mais uniquement en raison de la rigueur de notre climat et de la longueur de votre littoral, ces facteurs se distingueraient par rapport à ce que l'on retrouve dans un grand nombre d'autres pays également, j'imagine.

M. Matthew Bol: Je suis de cet avis.

M. Rodger Cuzner: Vous avez parlé de privatisation et vous avez écarté cette possibilité. Vous pourriez peut-être nous en dire un peu long à ce sujet.

M. Matthew Bol: La privatisation a de nombreuses significations pour beaucoup de gens. La privatisation, où je peux voir le secteur privé posséder et exploiter un port... il pourrait ou non y avoir des actions qui ont été émises. Je crois que nous n'avons vu cela qu'en Nouvelle-Zélande et en Australie et il s'agissait de ports de grande dimension et polyvalents qui pouvaient être tenter leur chance. Nous parlons de ports équivalents aux ports d'Halifax et de Vancouver. Il était difficile dans notre rapport d'essayer de faire la distinction entre les ports de petite et de grande taille et les ports de pêche et les ports polyvalents. Il nous a fallu beaucoup de travail pour trouver les bonnes personnes avec qui nous avons finalement pu parler de ports pour petits bateaux.

• (1120)

M. Rodger Cuzner: Dans votre exposé, vous avez évoqué certains des petits ports appartenant à des intérêts locaux. Seraient-ils quand même admissibles aux subventions fédérales pour le développement de projets ou le dragage?

M. Matthew Bol: Oui.

M. Rodger Cuzner: Dans la plupart des pays?

M. Matthew Bol: Là encore, j'ai dit que dans la plupart des pays, le gouvernement fédéral ne s'occupe pas du tout des ports pour petits bateaux.

Permettez-moi juste de retrouver l'information dans mes notes. Veuillez m'excuser, il y a longtemps que j'ai écrit ce rapport.

Les gouvernements centraux ne s'occupent pas des très petits ports, c'est-à-dire les ports de 20 bateaux ou moins. Là où ils ont une participation, c'est dans le cas des ports plus stratégiques, qui sont moins nombreux et plus grands. Leurs gouvernements interviennent et je crois qu'il y a neuf gouvernements qui interviennent dans le cas des ports plus stratégiques. Le gouvernement central joue un rôle dans le cas de la plupart d'entre eux.

M. Rodger Cuzner: Avez-vous vu des cas où, dans certains pays, des provinces ou même des municipalités jouent un rôle dans l'exploitation des ports?

M. Matthew Bol: Oui. Je crois que ce que nous avons vu dans le rapport, c'est qu'il y avait une gestion et une propriété à l'échelle locale, qui était ordinairement une municipalité.

M. Rodger Cuzner: Par opposition à une administration portuaire.

M. Matthew Bol: Oui, mais c'était une combinaison. Quand j'ai parlé d'« échelle locale », il s'agissait d'administrations portuaires locales dans certains pays et de municipalités dans d'autres, et je crois que dans certains organismes, c'était un organisme d'État. Quand je parle d'« État », je veux dire l'équivalent d'une province.

M. Rodger Cuzner: À la suite de l'exposé que vous avez fait ici et de votre rapport, je ne sais pas si nous allons pouvoir vous rendre

justice. Vous avez tellement de renseignements compilés ici. Nous sommes impatients de lire le rapport. Je ne l'ai pas encore lu.

Nous avons discuté de la possibilité que notre comité voyage à l'étranger pour essayer de se faire une idée de la situation. Vous avez manifestement mis des efforts et avez préparé ce rapport.

Le rapport a été déposé en 1999, n'est-ce pas?

M. Matthew Bol: Oui, en 1999.

M. Rodger Cuzner: Croyez-vous qu'il serait bon que le comité visite certains pays? À votre avis, y a-t-il un ou deux pays qui ont des pratiques que nous devrions examiner de près? La Nouvelle-Zélande, parce que nous sommes tellement semblables...

M. Matthew Bol: Si je peux me joindre à vous, oui, j'en recommanderais certes plusieurs.

Des voix: Oh, oh!

M. Matthew Bol: J'adorerais aller en Nouvelle-Zélande. Je fais de la navigation de plaisance.

J'ai été très impressionné par l'organisation et les mécanismes de planification de l'Islande. Le climat est rigoureux dans ce pays. Là-bas, la pêche est importante pour l'économie. J'ai trouvé que l'Islande avait des moyens novateurs de financer ses ports.

Les fonctionnaires de ce pays m'ont beaucoup impressionné. Je me rappelle avoir parlé à des directeurs de port et à des fonctionnaires et m'être dit qu'ils savent vraiment ce qu'ils font. D'une certaine manière, ils ne possèdent pas autant de ports que nous, certes, mais c'est important pour eux. Ils connaissent des conditions climatiques et météorologiques vraiment rigoureuses.

Par conséquent, si vous êtes dans la région de l'Islande — j'imagine que ce n'est pas vraiment une région — je crois que le Danemark et la Norvège sont des pays intéressants, mais là encore, les gouvernements centraux de ces pays ne s'occupent que des ports de plus grande dimension.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci beaucoup.

Monsieur Blais.

[Français]

M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur.

Ma première question porte sur l'aspect politique des ports pour petits bateaux. Compte tenu de votre expérience, de ce que vous avez vécu à l'extérieur et de l'analyse que vous avez faite, je me demande si vous pouvez nous dire, en vous référant à une échelle de 1 à 10 ou de 0 à 100 — choisissez celle que vous préférez —, si le dossier des ports pour petits bateaux est peu, assez ou trop politisé.

• (1125)

[Traduction]

M. Matthew Bol: Je pense que vous m'avez demandé de coter quelque chose sur une échelle de 1 à 100, puis j'ai entendu une question pour savoir dans quelle mesure c'est politisé.

En ce qui concerne la « politisation », si c'est le bon mot, je peux donner quelques impressions générales à partir de ce que j'ai vu non seulement dans des ports pour petits bateaux, mais également dans des entreprises à forte intensité de capital auxquelles participent les gouvernements, que ce soit aux paliers municipal, provincial ou fédéral.

Ordinairement, dans le cas de projets d'immobilisations présentant des caractéristiques variées sur le plan géographique, le processus est lourd et je crois que c'était, à tout le moins dans le passé, très politisé. Ce sont des gens qui essaient de s'assurer qu'on accorde à leur port la priorité voulue en matière de financement. Ce n'est peut-être pas toujours la démarche la plus rationnelle.

J'imagine que je préférerais un système comme celui que j'ai vu au Danemark, qui permet un financement à plus long terme.

[Français]

M. Raynald Blais: Comme vous le savez très bien, le Canada est dans une fédération: il y a le niveau provincial et le niveau fédéral. Le fédéral agit comme arbitre et, finalement, c'est lui, le gouvernement central, qui décide des allocations budgétaires. La question que je me posais était la suivante. N'y a-t-il pas lieu de penser à une autre formule pour enlever un peu de politique du choix qui devrait être davantage basé sur des considérations autres que des appréciations politiques, qui peuvent entacher, à la limite, les décisions qui sont prises?

[Traduction]

M. Matthew Bol: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je crois que le développement des ports devrait être fondé davantage sur des principes rationnels de coûts-avantages et moins sur la participation du gouvernement, comme notre rapport l'a laissé entendre. Nous avons également parlé de la propriété à l'échelle locale, alors qu'à l'heure actuelle les ports appartiennent au gouvernement fédéral.

J'encouragerais fortement la propriété et l'exploitation des ports à l'échelle locale en suivant un processus clairement défini qui s'étend sur un certain nombre d'années en matière de financement, principalement en développement des immobilisations. Que ce soit fait par l'entremise du gouvernement fédéral ou provincial, il faut que ce soit dissocié en quelque sorte d'un cycle annuel de crédits où le pauvre gestionnaire de port pour petits bateaux ne sait pas combien d'argent il obtiendra à la fin de l'année. Il ignore quel sera le financement à long terme, alors comment peut-il prendre des bonnes décisions concernant la viabilité à long terme d'un port? Cela pourrait être changé à un palier central.

Je suis en faveur de votre affirmation relativement à la dépolitisation.

[Français]

M. Raynald Blais: L'Islande se rapproche-t-elle davantage de ce modèle de gestion ou de distribution des fonds? Y a-t-il un pays qui ait une formule se rapprochant de ce type?

• (1130)

[Traduction]

M. Matthew Bol: L'Islande m'a assuré que cela se faisait à l'échelle locale. Par ailleurs, le pays disposait d'associations régionales.

Permettez-moi de revenir en arrière. Les divers ports déterminent le genre de développement dont ils auront besoin pour les deux à cinq prochaines années. Ce plan est alors présenté aux associations de pêche et aux associations de ports régionales, puis au gouvernement central en respectant des normes et des critères très clairs. Une fois rendu au niveau bureaucratique, tout est organisé puis présenté au Parlement. J'ai eu l'impression que c'était approuvé à un niveau très élevé. La priorité n'a pas changé pour des considérations politiques.

[Français]

M. Raynald Blais: Avez-vous l'impression que le premier pas à faire, la première action à faire consiste à engager des fonds suffisants pour avoir des infrastructures en bon état? On peut avoir un très beau modèle de gestion, mais si ce qu'on doit gérer est complètement détruit, cela ne vaut pas grand-chose.

[Traduction]

M. Matthew Bol: Je suis d'accord. S'il n'y a pas de source de financement, surtout pour des infrastructures comme des ports pour petits bateaux, afin d'obtenir des fonds pour les dépenses de capital pour vous assurer d'avoir vos installations, alors c'est un exercice assez frustrant.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci, messieurs. Nous allons passer au tour suivant.

Monsieur Lunney.

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Merci beaucoup.

Merci à tous. Bienvenue à notre comité. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu aujourd'hui pour nous faire profiter de votre expertise et de vos connaissances.

J'aimerais revenir sur un sujet. Votre rapport a été préparé initialement en 1999, il y a quelques années. À l'époque, vous avez étudié la situation dans divers autres pays, mais avez-vous aussi visité des ports au Canada dans le cadre de votre étude ou avez-vous juste assisté à des séances d'information préparées par le ministère?

M. Matthew Bol: L'étude a été réalisée à partir de nos bureaux ici à Ottawa.

Personnellement, j'ai visité des ports au Canada, même durant mon enfance. J'ai grandi dans le sud-ouest de l'Ontario, alors je connais très bien les ports de pêche de Kingsville, de Leamington et de Wheatley. J'allais nager là-bas; je montais à bord de bateaux de pêche pour sauter à l'eau et j'ai visité la côte Est plusieurs fois. Je suis un plaisancier, alors un de mes passe-temps, c'est d'aller visiter les ports — à Grand Manan et à des endroits du genre, dans des villages de pêcheurs à l'Î.-P.-E. et en Nouvelle-Écosse. Cependant, c'était avant tout par intérêt personnel.

M. James Lunney: D'accord, je comprends.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé d'une moyenne de 45 bateaux par port. J'ai juste entendu ce chiffre, et peut-être que je n'ai pas bien compris, mais parliez-vous de la moyenne canadienne? Est-ce actuellement la moyenne dans notre programme de Ports pour petits bateaux? Est-ce la moyenne au Canada?

M. Matthew Bol: En 1999, les ports de pêche pour petits bateaux au Canada comptaient en moyenne 45 bateaux de pêche.

M. James Lunney: Avez-vous une idée comment cela se compare à aujourd'hui? Évidemment, votre étude a été effectuée il y a quelques années, mais croyez-vous que la situation a changé considérablement — ou ces chiffres seraient-ils encore pertinents dans une certaine mesure?

M. Matthew Bol: Je l'ignore.

M. James Lunney: D'accord.

L'une de vos recommandations, c'était que les ports pour petits bateaux devraient songer à des modes de financement novateurs pour les projets d'immobilisations, notamment à des prêts directs, à des garanties d'emprunt et à des fonds renouvelables. Pourriez-vous nous donner quelques précisions là-dessus? Estimez-vous que l'une ou l'autre de ces recommandations ont été mises en oeuvre?

M. Matthew Bol: Je ne sais pas ce qu'il en est dans le cas des prêts. Les autres gouvernements avaient des mécanismes pour les prêts, qui étaient généralement des gouvernements d'État, disons, en Oregon ou au Maine. Il pourrait être plus difficile d'appliquer ces mécanismes au Canada au palier fédéral, mais nous croyions que la possibilité valait la peine d'être explorée. Dans le contexte actuel du gouvernement fédéral, je ne suis pas sûr que des prêts seraient une option, mais je crois que la question pourrait être examinée.

Là encore, je crois que les Britanniques avaient essentiellement un fonds à moitié indépendant du gouvernement, qui compte beaucoup d'argent et à partir duquel des prêts étaient distribués. Par la suite, à mesure que des prêts étaient remboursés dans ce que j'appellerais un fonds renouvelable, on pouvait se libérer de la tyrannie annuelle du financement des immobilisations. Pour revenir sur cette question de la tyrannie, je peux voir cela se produire au niveau municipal, provincial et fédéral; les priorités ne sont pas les immobilisations mais autres choses, et les budgets d'immobilisations sont amputés et l'entretien ne se fait pas — les budgets de fonctionnement et d'entretien ou les budgets d'immobilisations, qui sont généralement distincts, sont amputés.

• (1135)

M. James Lunney: Donc, vous dites qu'une possibilité serait que le gouvernement établisse un financement de base, que vous pouvez appeler fiducie, etc. — un fonds en fiducie pour les ports, par exemple...

M. Matthew Bol: C'est exact.

M. James Lunney: ... Et accorder des prêts, qui pourraient être remboursés et investis... Et les administrations portuaires admissibles pourraient utiliser ces ressources comme levier financier?

M. Matthew Bol: Oui, ce serait une excellente idée de se servir des fonds comme levier financier.

M. James Lunney: Serait-ce une autre possibilité que le gouvernement garantisse tout simplement les prêts ou — quel est le mot? — coparrainage ou cosignataire des prêts?

M. Matthew Bol: Des garanties d'emprunt.

M. James Lunney: Des garanties d'emprunt, oui, qui produiraient aussi un effet de levier.

M. Matthew Bol: Elles auraient un effet de levier financier, oui. Je ne suis pas sûr que le Conseil du Trésor actuel serait en faveur de ces garanties d'emprunt.

M. James Lunney: On a discuté de modèles d'aéroport et je crois que votre rapport examine la façon dont les aéroports sont gérés. Je me demande si vous voyez un inconvénient à décrire ou à comparer les modèles pour que nous puissions voir les avantages qu'il pourrait y avoir dans un modèle qui s'applique aux ports pour petits bateaux. Estimez-vous que cela est applicable?

M. Matthew Bol: Je vais essayer d'abord avec les États-Unis, où l'on pourrait croire que l'industrie privé participe activement. En fait, la U.S. Federal Aviation Administration offre un niveau de financement élevé aux aéroports à tous les niveaux et ce, probablement à plus de 400 aéroports.

Les aéroports appartiennent et sont exploités à l'échelle locale au moyen d'un nombre assez élevé de modèles différents. Alors, il y a une propriété et une exploitation à l'échelle locale.

Pour ce qui est des aéroports au Canada, la situation ressemble un peu, je crois, à celle des ports et des ports pour petits bateaux, car les aéroports plus grands, dans le Réseau national des aéroports — depuis Toronto jusqu'à Vancouver, en passant par

Calgary et Winnipeg — ont des baux à long terme. Ces baux sont d'une durée de 50 ans ou plus. Là encore, les baux des ports pour petits bateaux n'ont qu'une durée de cinq ans.

Les aéroports ont des baux à long terme. Ils sont libres d'augmenter leur propre capital par des emprunts, et non pas par des capitaux propres. Ils sont à but non lucratif. Évidemment, les plus gros peuvent faire des profits. Ils ont assez de trafic, alors ils s'en tirent bien.

Dans le cas des aéroports plus petits, je crois que nous avons deux catégories. Dans l'une des catégories, les aéroports peuvent exister et générer suffisamment de recettes pour combler leurs besoins opérationnels, mais à long terme, risquent de ne pas répondre à tous leurs besoins en capital. Transports Canada offre du financement dans le secteur de l'aviation pour des projets d'immobilisations donnés, mais pas pour tous. Ce sont généralement pour des projets liés à la sécurité — les pistes, le matériel de navigation et l'équipement de déneigement.

Puis, vous avez une autre catégorie d'aéroports beaucoup plus petits. Aux États-Unis, comme vous le savez, le gouvernement s'est départi des aéroports de plus petite taille et en a transféré la responsabilité aux municipalités. Il y a certains avantages à ce transfert, car les municipalités peuvent accorder un espace fiscal et effectuer des emprunts, mais il reste toutefois qu'un grand nombre de ces aéroports de plus petite taille éprouvent des difficultés et continueront d'éprouver des difficultés. Ils ne survivront pas à long terme.

• (1140)

M. James Lunney: Nous avons parlé d'établir un fonds en fiducie. Je sais que le comité précédent a préparé un rapport il y a quelques années. Quand ce rapport a-t-il été produit? Quelqu'un s'en souvient-il de but en blanc?

Une voix: C'était en 2001.

M. James Lunney: C'était en 2001. À l'époque, je crois que le comité avait recommandé qu'environ 400 millions de dollars échelonnés sur cinq ans soient accordés pour contribuer au financement des ports pour petits bateaux. J'imagine que c'était la somme évaluée à ce moment-là.

Si le gouvernement fédéral essayait d'aider par le biais d'une sorte de fonds pour les ports, comme nous pourrions l'appeler — nous expérimentons des idées aujourd'hui —, un fonds dans lequel les ports pourraient puiser, combien d'argent faudrait-il pour que les ports aient une assez bonne chance de se rétablir si les administrations portuaires étaient en mesure d'aller chercher du financement d'autres sources? Auriez-vous besoin d'autant d'argent ou d'une somme moindre qu'ils pourraient multiplier s'ils obtenaient des fonds d'autres sources?

M. Matthew Bol: Je ne le sais vraiment pas. Je ne pourrais pas répondre à cette question. Je n'ai pas suffisamment d'information. Même durant la réalisation de l'étude, je n'aurais probablement pas pu répondre à cette question.

M. James Lunney: D'accord, c'est un...

M. Matthew Bol: D'instinct, je dirais que la somme de 400 millions de dollars semble relativement élevée.

M. James Lunney: Oui. C'est beaucoup d'argent pour n'importe qui, à mon avis.

Les ports semblent dépenser sans difficulté, par contre. J'imagine que le coût des jetées, des digues, etc...

M. Matthew Bol: N'importe quel type de fonds fiduciaire... Je crois aussi que l'administration portuaire et la municipalité devraient fournir un certain pourcentage des fonds d'immobilisations...

M. James Lunney: Parce qu'il y a des...

M. Matthew Bol: ... parce qu'il y a des retombées locales. Je crois que si les gens doivent investir leur propre argent, ils auront tendance à traiter cette question plus sérieusement, au lieu de se fier au gouvernement fédéral.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci, monsieur.

Nous allons maintenant céder la parole à M. MacAulay.

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Merci beaucoup.

À ce propos, les pêcheurs ont leur mot à dire et ils contribuent financièrement aux réparations des ports pour petits bateaux. Ils participent à ce qui se passe. Je crois que ce processus a assez bien fonctionné.

Tout d'abord, monsieur Paul, je vous souhaite la bienvenue. Nous sommes heureux que vous soyez ici. Nous avons besoin de votre expertise pour essayer d'améliorer la situation.

Comment le Canada se compare-t-il au reste du monde? On vous a quelque peu informé de la situation que nous avons en 1999. Comment comparez-vous le Canada aux autres pays qui se trouvent dans une situation similaire? Nos quais sont-ils dans une situation bien pire que les leurs ou sont-ils en meilleur état?

M. Matthew Bol: C'est difficile pour moi de répondre à cette question. Je n'ai pas du tout examiné l'état physique des quais.

Dans plusieurs pays, on a mentionné que l'état des quais était une source d'inquiétude. Je crois que c'était le cas en Australie et en Nouvelle-Zélande où le gouvernement central ne participait plus à l'administration des ports pour petits bateaux. Ce problème a donc été soulevé. Il y avait des inquiétudes face à la sécurité.

Dans d'autres pays, encore une fois à cause du fait que le gouvernement central n'intervient pas vraiment, les gens à qui j'ai parlé ignoraient l'état des ports pour petits bateaux. Ils appartiennent tous à des intérêts locaux qui les exploitent. Cela dépend vraiment de l'argent que les pêcheurs et la municipalité sont prêts à investir dans les ports. Les personnes interrogées ignoraient où se trouvaient les ports, ou ce qui leur arrivait, ou quel était leur état.

• (1145)

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup.

Autrement dit, ils sont tous gérés de façon assez locale. Il n'y a aucun financement de la part du système fédéral dans la plupart des autres entités que vous avez examinées. C'est surtout la province, l'État, les pêcheurs ou la collectivité elle-même qui s'occupent des quais. Est-ce exact?

Si c'est le cas, recommanderiez-vous la centralisation comme une voie que nous pourrions suivre? Ai-je bien compris que, selon vous, les décisions seraient mieux prises à Ottawa que par les cinq différentes régions dans l'ensemble du pays. Ou vous ai-je mal compris?

M. Matthew Bol: Je crois que les décisions sont mieux prises au niveau régional et local plutôt qu'au niveau central. Je crois que c'est l'expérience que l'on a vécue dans les autres pays, même lorsqu'il y avait une participation du gouvernement central.

En Islande, il y avait un organisme régional très solide qui participait à la planification et au financement. J'ai trouvé que le gouvernement central jouait un rôle moins important en matière de contrôle. Les personnes interrogées ont dit que tout le monde qui

était passé par ce processus répondait aux critères et que ces critères étaient efficaces. Le gouvernement central leur donnait l'argent, mais il n'avait pas une grande participation dans le cas des ports pour petits bateaux.

L'hon. Lawrence MacAulay: Pensez-vous alors que le ministre devrait intervenir? C'est assez difficile de faire abstraction de la politique lorsque vous êtes en politique.

Je me demande où vous voulez en venir avec le processus décisionnel dans ce dossier. Est-ce que toute la question devrait être traitée par la bureaucratie? Le ministre ne devrait-t-il pas avoir un mot à dire? Je veux dire que, s'il a un mot à dire, il pourra alors décider où l'argent sera dépensé.

Si je vous ai bien compris, avez-vous dit au comité que, dans certains endroits, ils ont changé cela et que les décisions n'étaient pas très différentes de ce qu'elles étaient avant?

M. Matthew Bol: Vous m'avait posé une question à savoir si le ministre devrait intervenir, et je crois que la réponse, c'est non. Je ne pense pas que le ministre devrait intervenir. C'est probablement mon point de vue personnel. Je ne suis pas un politicien qui doit se préoccuper des gens qu'il représente dans une circonscription. Je suis d'avis que la prise de décisions devrait se rapprocher le plus possible de l'endroit où les choses se passent.

L'hon. Lawrence MacAulay: Je crois qu'il est juste de dire que dans le cas des ports pour petits bateaux au Canada, toutes les décisions sont présentées par l'intermédiaire des bureaux régionaux. Évidemment, cela revient à la question de l'argent. En fait, il est douteux, à l'heure actuelle, que la somme de 400 millions de dollars puisse même nous permettre de rétablir l'équilibre, à cause de l'état où se trouvent les quais. Nous avons un problème de taille.

Vous avez aussi dit qu'il y avait probablement d'autres moyens de tirer des revenus de l'exploitation des quais.

M. Matthew Bol: Si cela est possible, oui. Il est plus difficile d'avoir des plaisanciers à Terre-Neuve que dans le Maine. L'État du Maine compte beaucoup de plaisanciers; il est donc possible de générer beaucoup de revenus supplémentaires.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais vous croyez toujours que les fonds devraient provenir du système fédéral.

Je suis, bien sûr, inquiet du financement des ports pour petits bateaux. En vous écoutant, j'ai noté que vous parliez de la participation locale et, à d'autres endroits, de la participation provinciale ou de l'État, mais que vous éliminez la participation du gouvernement fédéral. Vous ne proposez tout de même pas que cela se produise ici.

M. Matthew Bol: Je crois que le gouvernement fédéral au Canada n'a pas le choix, s'il veut continuer l'exploitation de ce que j'appelle les « petits » ports pour petits bateaux; il faudra peut-être réduire leur nombre, car l'entretien d'un grand nombre de petits ports nécessite beaucoup d'argent, ce qui n'est pas le cas si on les rationalise et les consolide...

Le gouvernement fédéral devrait probablement continuer à jouer un rôle dans le financement. Dans la mesure du possible, cela devrait se faire sous forme de financement à long terme, comme un fonds de type fiduciaire qui est dépolitisé le plus possible et pour lequel les autorités locales doivent injecter une partie des fonds d'immobilisations. Je sais que ce sera difficile pour certaines d'entre elles, mais peut-être qu'au niveau local, il y aura une certaine pression pour consolider le nombre de ports. Lors d'un voyage sur la côte Est, sur un côté de la baie, j'ai vu un petit port et une jetée; à moins d'un mile, il y avait une autre jetée et un petit truc de pêche. Je me suis donc dit : « Tiens, les deux sont du MPO; pourquoi en avons-nous deux, lorsqu'un seul suffirait? »

• (1150)

Le vice-président (M. Bill Matthews): C'est sur cette observation intéressante que nous allons terminer.

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous proposeriez que nous éliminions l'un des deux probablement.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Je ne vais pas proposer cela; c'est le député qui représente les deux ports qui pourrait prendre cette décision.

M. Matthew Bol: C'est très difficile de faire cela au Canada. Les aéroports font face à ce problème lorsqu'il y a des aéroports concurrents qui sont proches l'un de l'autre. Stephenville et Deer Lake en sont deux exemples.

Le vice-président (M. Bill Matthews): C'est tout à fait vrai, et nous devrions fermer celui de Deer Lake.

La parole est à M. Asselin.

[Français]

M. Gérard Asselin (Manicouagan, BQ): En 1999, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministère des Pêches et des Océans, vous a mandaté comme consultant afin de voir ce qui se passait en Australie, au Danemark, en Islande, au Japon, en Nouvelle-Zélande, en Norvège, en Suède, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Votre mandat était d'aller voir ce qui se passait dans ces autres pays par rapport aux ports pour petits bateaux comparables à ceux que nous avons au Canada. Ce mandat a certainement coûté plusieurs milliers de dollars, vous en conviendrez avec moi.

Vous avez sûrement rédigé un rapport, à l'intérieur duquel il y avait sûrement des recommandations. Selon vous, ce rapport n'a-t-il servi qu'à garnir la bibliothèque du ministère? A-t-il été lu, utilisé, et les recommandations que vous avez formulées ont-elles été mises en application?

Vous me permettrez d'en douter beaucoup, parce que depuis 1999, même si les ports appartiennent au gouvernement, ce dernier a injecté peu d'argent, pour ne pas dire aucun argent, dans l'entretien de ses propres infrastructures portuaires.

Avez-vous, à l'intérieur de votre rapport, fait des recommandations? Selon vous, ont-elles été suivies? Si oui, lesquelles?

[Traduction]

M. Matthew Bol: Je crois que je peux répondre à ces questions.

Votre première question porte sur le coût de l'étude. À l'époque, c'était 25 000 \$. Selon nous, il ne s'agit pas d'une étude d'envergure. Nous n'avons pas fait de recommandations. Le rapport que vous avez en main est tout ce que nous avons produit; nous n'avons pas produit des lettres de recommandations ou quoi que ce soit d'autre. C'était une étude assez rapide, qui a nécessité probablement moins de six semaines.

Le ministère avait manifesté un vif intérêt, car à l'époque, le ministère examinait son rôle dans les ports pour petits bateaux. Je me souviens d'avoir assisté à une réunion avec un directeur général. J'ai regardé dans mes dossiers aujourd'hui, mais je ne me souviens pas de son nom. Ce qu'ils ont fait avec le rapport, vous le savez peut-être mieux que moi; je ne le sais pas vraiment. Je n'ai pas fait de suivi.

[Français]

M. Gérard Asselin: J'ai une dernière question à poser.

Des fonctionnaires du ministère des Pêches et des Océans vous accompagnaient-ils lors de cette tournée des pays que vous avez visités?

[Traduction]

M. Matthew Bol: Eh bien, j'aurais aimé visiter les pays, mais malheureusement, nous ne nous sommes pas déplacés. Le tout s'est fait au moyen d'une collecte et d'un examen des rapports et des documents pertinents; nous avons trouvé les responsables dans ces pays, puis nous avons communiqué avec eux. Donc, tout s'est fait par téléphone.

[Français]

M. Raynald Blais: J'aimerais simplement revenir à votre réponse de tout à l'heure sur l'apport local dans la gestion financière des ports pour petits bateaux.

À ce que M. MacAuley vous a mentionné, j'ajouterai qu'il y a déjà, avec la constitution des administrations portuaires locales et l'implication des bénévoles, une forme d'implication financière bénévole à l'échelle locale. Cependant, le problème se situe au niveau du manque de fonds. La volonté locale, la priorisation locale et le travail local semblent être relativement bien. Par contre, lorsque vient le temps de mettre cela à exécution, il n'y a pas suffisamment d'argent.

• (1155)

[Traduction]

M. Matthew Bol: Oui, je suis conscient qu'il y a beaucoup de travail bénévole. J'ai lu certaines des délibérations du comité et j'ai été très impressionné. J'ai également constaté qu'il y avait le problème de l'épuisement professionnel des bénévoles.

En ce qui concerne la propriété des petits ports de pêche, à un niveau consolidé, on l'espère — et il s'agit d'une perspective de consolidation à long terme —, je pense que si j'étais membre du conseil d'administration d'un organisme, je voudrais avoir plus de prise sur le développement à long terme et les plans d'immobilisations de cet organisme. Dans la mesure du possible, si mon organisme était d'une taille suffisamment grande, alors je pourrais obtenir un certain financement à l'extérieur des paliers fédéral ou provincial. C'est le modèle des aéroports.

Par conséquent, je crois que si cela est possible — peut-être pas pour les très petits ports — et si vous avez une propriété locale, vous pouvez amasser des fonds locaux et vous libérer de la tyrannie du manque de fonds d'immobilisations, comme c'était le cas des aéroports dans le passé. Maintenant, on voit que les aéroports peuvent réunir des fonds et accroître leurs revenus; les aéroports canadiens peuvent ainsi se moderniser.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci beaucoup.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Bol, pour votre exposé intéressant et vos travaux précédents.

Je n'ai pas beaucoup de questions à vous poser, mais dans les pays que vous avez étudiés et qui ont un système fédéral — que vous désignez par gouvernement central —, la responsabilité dans ce domaine est-elle assumée, dans certains cas, par un gouvernement fédéral et, dans d'autres, par un gouvernement d'État ou provincial? Par « gouvernement central », entendez-vous les deux paliers ou seulement un gouvernement fédéral?

M. Matthew Bol: Certains pays avaient trois paliers de gouvernement : un gouvernement central, un gouvernement d'État ou de type provincial, puis des gouvernements locaux ou des municipalités. Tous les pays à l'étude comptent un gouvernement central. C'est pourquoi j'utilise cette expression.

Je crois que, dans les pays comme l'Islande, il y a un gouvernement central — un gouvernement fédéral — et des municipalités locales. Je ne crois pas qu'il y ait un niveau intermédiaire. C'est à cela que je faisais allusion.

M. Randy Kamp: Dans un pays comme le Canada, qui est doté d'un système fédéral, avez-vous réfléchi à l'utilité d'amener, disons, les gouvernements provinciaux, au lieu du gouvernement fédéral, à assumer une part de responsabilité à l'égard des ports pour petits bateaux?

M. Matthew Bol: Je n'ai pas beaucoup réfléchi à cette question à l'époque. Nous avons reconnu qu'il y avait une différence entre notre système et les systèmes en vigueur dans les autres pays. Je n'ai pas vraiment réfléchi à cela.

M. Randy Kamp: D'accord.

En ce qui concerne certains des chiffres que nous avons dans les notes d'information, je ne sais pas si ce chiffre est exact à l'heure actuelle et je ne pense pas cela change grand-chose, mais la valeur de remplacement des ports pour petits bateaux au Canada — d'après ce que j'ai vu — est de 1,8 milliard de dollars. Prenons donc ce chiffre. Le ministère avait déterminé, me semble-t-il, qu'environ 4 p. 100 devaient être consacrés à l'entretien, ce qui, à l'époque, s'élevait à 72 millions de dollars par année.

Avez-vous vérifié auprès des répondants dans les autres pays de l'étude s'ils connaissaient la valeur de remplacement des ports pour petits bateaux dans leur entité administrative et si un certain pourcentage de la valeur de remplacement était consacré à l'entretien, par exemple?

M. Matthew Bol: Non, nous n'avons pas abordé ce genre de détail.

M. Randy Kamp: J'ai seulement une dernière question.

Au Canada, comme on l'a déjà souligné, nous avons un système intéressant où le gouvernement fédéral assume la responsabilité, sans toutefois la centraliser. Ainsi, le Canada est décentralisé en cinq régions, mais le gouvernement fédéral reste propriétaire des ports essentiels pour petits bateaux. Nous nous attendons à ce que l'administration portuaire gère ceux-ci en notre nom, du mieux qu'elle peut. Je suis curieux de savoir ce que vous pensez de ce modèle.

Je crois que, d'une part, on peut dire que c'est le meilleur des mondes, mais, d'autre part, on peut aussi alléguer le contraire. Nous confions la responsabilité, mais non la propriété, aux administrations portuaires. On pourrait faire valoir que si les administrations portuaires devaient effectivement être propriétaires des ports, elles ne verraient peut-être pas leur travail de la même façon. Je me demande ce que vous en pensez.

●(1200)

M. Matthew Bol: Nos travaux ont révélé que les ports avaient un régime de propriété à l'échelle locale, c'est-à-dire qu'ils appartenaient à une municipalité locale ou à une administration locale. Ce modèle s'applique donc à tous les pays que nous avons étudiés.

Selon moi, il s'agit d'une question de fierté d'être propriétaire, avec une plus grande participation au développement et à l'exploitation des ports. Ainsi, cela devient notre port et non pas un port fédéral. Je crois que c'est un facteur important à prendre en considération, particulièrement lorsqu'on peut jumeler cela, à l'échelle locale ou régionale, à l'idée que, oui, il y a des fonds disponibles au palier fédéral pour financer une partie des coûts d'immobilisations, mais pas la totalité. Par conséquent, je pense que l'intérêt est d'autant plus important pour se munir de plans judicieux et rationnels pour le développement et l'entretien du port. Par contre, si quelqu'un se présente pour leur dire que, de temps en temps, il financera 100 p. 100 de leurs coûts d'immobilisations, je crois que les localités ont moins d'intérêt à entretenir leurs ports aussi bien qu'elles le devraient. C'est un point de vue que j'ai constaté dans d'autres travaux de consultation.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci, messieurs.

Je vais maintenant donner la parole à M. Simms.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais également exprimer ma reconnaissance pour les efforts que vous déployez avec passion afin de protéger l'aéroport de Stephenville. Pourriez-vous en faire autant pour l'aéroport de Gander? Nous vous en saurions gré, monsieur, et nous vous placerions sur un piédestal pour cela.

J'aimerais poser une question qui touche aussi bien les aéroports que les ports pour petits bateaux. Le gouvernement se départit de ces propriétés, au nom de la propriété locale, entre autres; cependant, la plainte que nous entendons sans cesse, c'est que le gouvernement ne paie pas lorsqu'il continue d'utiliser ces services. Par exemple, la garde côtière arrive à Botwood. Elle jette l'ancre pendant quelques jours, sans toutefois payer les droits que l'on exige du secteur privé. Un avion militaire atterrit à Gander et ne paie pas. Le gouvernement oblige ces gens à trouver des sources de revenu, mais en même temps, il est un client qui est — pour ne pas dire plus — délinquant.

D'après ce que je sais, il y a d'autres pays qui offrent des subventions, par exemple, à des aéroports ou à l'infrastructure marine — je ne sais trop — pour les services d'urgence qu'ils offrent ou pour tout autre service qui est nécessaire dans leurs activités. Y a-t-il d'autres pays qui fonctionnent ainsi en ce qui concerne les ports pour petits bateaux, c'est-à-dire qui paient les services lorsqu'un navire du gouvernement jette l'ancre dans un port pour petits bateaux, ou lorsqu'un avion du gouvernement ou un aéronef appartenant à l'État atterrit?

M. Matthew Bol: Pour la question...

M. Scott Simms: Je sais que je suis en train de mélanger deux industries, mais...

M. Matthew Bol: Oui. Quant à savoir si les utilisateurs gouvernementaux des aéroports ou des ports pour petits bateaux devraient payer, je crois absolument que oui, bien sûr qu'ils devraient payer. Pourquoi pas?

M. Scott Simms: Alors, pourquoi ne le font-ils pas?

M. Matthew Bol: Je ne sais pas. C'est une bonne question. J'ignore la réponse.

J'étais conscient de ce phénomène dans les aéroports, mais on ne m'a pas parlé de cette question récemment. Mais, en effet, je ne vois pas pourquoi ils ne devraient pas payer, seulement parce que le gouvernement fédéral est un propriétaire des installations. La perception des droits et le fonctionnement quotidien ont été délégués aux administrations. Je crois donc qu'ils devraient payer, peu importe s'il s'agit d'un aéroport ou d'un port.

• (1205)

M. Scott Simms: D'autres pays ont-ils des mécanismes pour offrir un soutien?

M. Matthew Bol: Ils ont des mécanismes, que nous avons décrits dans le rapport. Quant à savoir s'ils exigent des droits à la garde côtière, au service d'ambulance ou au service Medevac, je l'ignore.

M. Scott Simms: À ma connaissance, si un aéronef de l'OTAN atterrit, disons, à l'aéroport de Gatwick, le gouvernement du Royaume-Uni accordera une subvention à l'aéroport de Gatwick par l'entremise du ministère des transports, pas nécessairement pour cet atterrissage particulier; il s'agit plutôt d'un fonds d'aide parce que l'aéroport rend un service.

M. Matthew Bol: C'est peut-être le cas. Je ne sais pas.

M. Scott Simms: Pour en revenir à la question de la fierté d'être propriétaire, avez-vous un exemple qui montre que plus un groupe local est propriétaire...? Je sais que vous êtes en faveur du concept, mais y a-t-il des exemples concrets, au Canada ou dans d'autres pays, qui montrent qu'un groupe local parvient à récolter davantage les fruits de son travail, à cause de sa plus grande part de propriété dans cette entreprise particulière ou à cause de sa plus grande contribution financière, qu'un autre qui ne le fait pas?

M. Matthew Bol: Je ne peux pas vous donner des exemples relativement aux ports pour petits bateaux. Par contre, je peux vous donner quelques exemples d'ordre général en ce qui a trait aux petits aéroports. Certains petits aéroports ont fait un travail remarquable pour améliorer leurs installations. Et je parle des aéroports de petite taille; je ne parle pas des grands aéroports, comme ceux d'Ottawa, de Toronto ou de Montréal. Je pourrais vous parler de certains des aéroports. Celui de Deer Lake me vient à l'esprit. Je suis assez impressionné par ce qu'ils ont fait et comment ils ont réussi à améliorer leurs opérations.

Nous avons aidé les responsables locaux lorsqu'ils songeaient à prendre le contrôle de l'aéroport. Nous leur avons fait quelques recommandations en matière de dotation et d'organisation. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de leur parler la semaine dernière au sujet d'une autre étude dans le cadre de laquelle j'examinais la dotation en personnel dans un autre aéroport de petite taille. Ils administrent une exploitation très efficace et économique, ce qui n'aurait pas été possible sous l'égide du gouvernement fédéral.

M. Scott Simms: À quoi attribuez-vous cela?

M. Matthew Bol: Je crois que c'est à cause des pressions financières, des pressions liées à la viabilité financière et de l'ingéniosité à faire ces choses. J'ai été vraiment impressionné. Je ne croyais pas qu'on pouvait le faire. Ils ont probablement réduit leur effectif probablement du tiers.

M. Scott Simms: Mais ce n'était pas la seule raison. Ils couraient après les revenus, j'en suis sûr.

M. Matthew Bol: Oui, en effet.

M. Scott Simms: Mais qu'en est-il du gouvernement? Y a-t-il moins de dépendance à l'égard des programmes gouvernementaux?

M. Matthew Bol: Je crois qu'il y avait moins de dépendance à l'égard du gouvernement et plus de motivation à faire fonctionner cette exploitation à l'échelle locale. Et c'est ce qu'ils font.

M. Scott Simms: Je suis tout à fait d'accord.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Excusez-moi, monsieur Simms, mais nous devons vous interrompre. Vous avez largement dépassé votre temps.

Monsieur Asselin.

[Français]

M. Gérard Asselin: Je voudrais continuer pour le bénéfice du comité et le mien.

En 1999, vous avez dit au comité qu'en tant que firme de consultants, vous aviez reçu un mandat de Pêches et Océans Canada de l'ordre d'environ 25 000 \$. Vous avez rédigé un rapport dans lequel vous n'avez fait aucune recommandation. Vous avez aussi dit au comité que vous ne vous étiez pas déplacé, que vous n'étiez pas allé voir, dans les pays concernés, l'état des infrastructures portuaires, l'état de la gestion, la façon dont les ports pour petits bateaux sont gérés. J'ai cru comprendre que tout cela avait été fait par téléphone et que vos conversations téléphoniques avaient ensuite été présentées dans un rapport.

La question que je me pose est la suivante. A l'époque, en 1999, quel était l'intérêt pour Pêches et Océans Canada de faire faire une enquête par téléphone pour savoir ce qui se passait relativement aux ports pour petits bateaux dans des pays étrangers? Un fonctionnaire du ministère n'aurait-il pas pu faire le même travail? J'ai de la difficulté à comprendre. J'étais convaincu que vous étiez allé sur place et que vous aviez rencontré des personnes, parce que vous avez mentionné, à un moment donné, dans le cadre de votre présentation, que vous aviez été impressionné par les fonctionnaires et par les gestionnaires des administrations portuaires. J'avais l'impression que vous étiez allé sur place, en tant que firme responsable mandatée pour voir ce qui se passait dans les autres pays.

Ce matin, monsieur le président, je constate que ce n'est absolument pas ce à quoi on s'attendait. Personnellement, je m'attendais à ce que la firme soit allée sur place et je croyais qu'elle avait constaté plusieurs choses, mais je constate que cela a été fait par téléphone. Cela enlève beaucoup de crédibilité au rapport même, qui est plus ou moins utile pour les fins du comité.

• (1210)

[Traduction]

M. Matthew Bol: Comme je l'ai dit tout à l'heure, tout s'est fait par téléphone. Le budget ne nous permettait pas de nous déplacer. À l'époque, les responsables du MPO avaient manifesté un très grand intérêt. Ils ont été très satisfaits de notre travail compte tenu du budget limité que nous avons. Et oui, je peux très bien être impressionné par quelqu'un au téléphone après lui avoir parlé pendant peut-être une demi-heure ou même une heure. Les personnes interrogées ont bien répondu aux questions. Elles comprenaient leur mécanisme de financement et certains d'entre elles m'ont donné des impressions générales très positives.

[Français]

M. Gérard Asselin: Êtes-vous d'accord avec moi que cela fait un peu partie des priorités d'un fonctionnaire du ministère de Pêches et des Océans, en tant que gestionnaire des ports pour petits bateaux au Canada, que de voir ce qui se passe à l'étranger? Ce travail aurait-il pu être fait à l'intérieur du ministère des Pêches et des Océans? Un fonctionnaire a-t-il tout simplement délégué ses pouvoirs en octroyant un contrat de 25 000 \$?

[Traduction]

M. Matthew Bol: Oui, c'est exact. Cela dépend. Vous devriez parler au ministère. Les responsables ministériels étaient très intéressés à ce que l'étude se fasse. Ils n'avaient peut-être pas assez de ressources à l'interne pour la réaliser. Pour toutes sortes de raisons, ils nous ont embauchés. Ils voulaient examiner leur rôle à cette époque, et c'était un élément d'information qu'ils ont utilisé dans leurs discussions et dans leur planification. Nous n'étions qu'une infime partie de tout cet exercice.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Avez-vous terminé, monsieur Asselin?

D'accord. Je cède la parole à M. Calkins.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Merci, monsieur le président.

J'ai seulement une petite question à vous poser, monsieur Bol. En passant, je suis heureux que vous soyez ici aujourd'hui, pour nous aider dans notre étude.

Par simple curiosité, pourriez-vous nous expliquer plus en détail la façon dont le système fonctionne en Norvège et dans les pays scandinaves? Je crois que vous avez dit que les ports pour petits bateaux n'appartenaient pas au gouvernement central. Appartiennent-ils à des intérêts privés? Appartiennent-ils aux municipalités? Ou était-ce une combinaison des deux? Pouvez-vous nous en dire un peu plus là-dessus et nous brosser un tableau clair?

M. Cuzner a posé quelques questions sur l'étendue du littoral canadien comparativement à celle des pays, mais la réalité, c'est que nous parlons seulement de la partie peuplée. Lorsqu'on tient compte de la longueur du littoral peuplés au Canada par rapport à celle de la Norvège, il me semble que c'est le pays qui, logiquement, se compare le plus au Canada parmi ceux que vous avez analysés dans votre rapport. Pourriez-vous vérifier si c'est le cas, si mon intuition est exacte sur ce point? Pourriez-vous aussi nous fournir toute autre information que vous jugez utile pour le modèle utilisé là-bas et nous dire comment nous devrions procéder ici au Canada?

M. Matthew Bol: Permettez-moi de regarder dans notre rapport. Nous avons un tableau qui résumait tous les renseignements que nous avons recueillis. Je vais examiner l'information pour la Norvège. Ce que nous avons dit dans le tableau, c'est que les ports de pêche étaient importants pour ce pays, mais en baisse. Dans ce pays, il y a 14 grands ports polyvalents et de nombreux ports de pêche locaux de taille inconnue — les personnes à qui j'ai parlé au sein du gouvernement central, dans les divers ministères, ignoraient la réponse.

En ce qui concerne le régime de propriété de ces 14 grands ports polyvalents, je l'ai décrit comme des administrations semi-autonomes. Ensuite, j'ai indiqué que les pêcheurs locaux étaient propriétaires des petits ports de pêche. Pour les opérations et les réparations, la réponse était identique à celle concernant le régime de propriété. Les droits et les redevances étaient fixés par les ports locaux, par les grands ports. Dans les petits ports de pêche, ils peuvent être fixés par les pêcheurs. Mais le gouvernement central se

concentrait uniquement sur les 14 grands ports et ne savait pas vraiment ce qui se passait dans les autres ports.

• (1215)

M. Blaine Calkins: Il n'y avait donc aucune discussion au sujet d'une coopérative ou d'un concept similaire entre les pêcheurs et les transformateurs? Avez-vous constaté quelque chose du genre dans l'un ou l'autre des endroits que vous avez examinés?

M. Matthew Bol: La Norvège était le pire des cas. Ce qui m'avait surtout surpris, c'est le fait de ne pas pouvoir trouver d'information. Lorsque je trouvais enfin quelqu'un, celui-ci ne savait pas ce qui se passait à l'échelle locale. J'en suis arrivé à la conclusion, après beaucoup d'appels téléphoniques, que le gouvernement central n'intervenait pas et qu'il ignorait ce qui se passait.

En Islande, il y a 60 ports, de taille assez grande — 200 à 300 navires par port; 13 grands ports polyvalents. Le régime de propriété est attribué au gouvernement local; les frais et les redevances sont fixés à l'échelle nationale, perçus à l'échelle locale, en fonction du tonnage. Pour ce qui est du financement des immobilisations, le gouvernement central finance 60 à 75 p. 100 des fonds d'immobilisations et ils ont un système de planification très centralisée des investissements.

Je crois que je l'ai décrit plus en détail, car je trouvais que c'était important. À la page 9 du rapport, on dit que le gouvernement fédéral, par le biais de l'Administration maritime islandaise, joue un rôle important dans le financement des travaux portuaires. Cette administration analyse les relevés financiers de chaque port chaque année dans le cadre des demandes de financement que lui adressent les municipalités. Un plan d'immobilisations de quatre ans est établi tous les deux ans. C'est donc tourné vers l'avenir.

Les municipalités soumettent des propositions de projet qui sont évaluées par rapport à un ensemble de normes clairement définies grâce à l'utilisation d'un programme informatique. Le plan est soumis à l'approbation de l'Althing, le parlement islandais. Selon l'entrevue que nous avons eue, le recours à des critères d'évaluation bien précis et un processus d'examen parfaitement transparent font en sorte que très peu de changements sont apportés à la liste des projets présentés au parlement. Seulement cinq des 130 projets ont été modifiés dans le dernier plan.

Alors, on passe d'un extrême à l'autre: de la Norvège, où il n'y a aucune intervention du gouvernement central, à l'Islande qui a un système très détaillé.

M. Blaine Calkins: Je crois qu'il serait juste de dire — je ne suis pas sûr du régime fiscal en vigueur en Norvège — qu'on peut supposer que ces bassins, comme vous le dites, dans ces ports pour petits bateaux appartenaient aux pêcheurs. Est-ce la conclusion que vous avez tirée ou est-ce une hypothèse que vous avez faite, compte tenu de l'absence d'intervention du gouvernement fédéral?

M. Matthew Bol: Non, c'était très clair, d'après les personnes interrogées, que le régime de propriété était local, c'est-à-dire que la municipalité en avait le contrôle. Et j'imagine qu'il n'y a probablement que deux paliers de gouvernement dans ce pays — les municipalités et le gouvernement central.

M. Blaine Calkins: Appartenir aux pêcheurs ou appartenir à la municipalité — voilà pourtant deux choses assez différentes.

M. Matthew Bol: Excusez-moi. Je crois qu'en Islande, les ports appartiennent aux municipalités.

M. Blaine Calkins: Merci.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci, monsieur Calkins.

Merci, monsieur Bol.

M. Matthew Bol: Puis-je faire une autre observation sur l'Islande?

Étant donné que nous avons examiné les difficultés et les changements stratégiques lorsque cela était possible, j'avais noté dans le rapport qu'en Islande:

...l'industrie de la pêche n'est pas directement subventionnée. Le gouvernement fédéral élabore une politique en vertu de laquelle les plus grands ports se verront accorder plus d'autonomie pour fixer les droits, sous réserve de la réglementation du gouvernement. À leur tour, ces ports devront financer une part plus importante des investissements. Cela donnera un financement accru pour les plus petits ports.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci.

Si mes collègues me le permettent, je voudrais vous demander si vous avez bien indiqué dans votre exposé être vous-même plaisancier.

M. Matthew Bol: Oui.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Vous avez voyagé sur la côte est, c'est bien cela?

M. Matthew Bol: Effectivement.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Vous aurez peut-être déjà compris que je représente Stephenville. Je suis député pour la grande région du sud-ouest et la côte sud de la province. Voilà déjà un bon moment que je soutiens que nous devrions avoir des installations portuaires stratégiquement situées pour des plaisanciers comme vous.

M. Matthew Bol: Tout à fait.

• (1220)

Le vice-président (M. Bill Matthews): Je voulais seulement savoir ce que vous pourriez rechercher en tant que plaisancier, sans pouvoir le trouver dans l'un de nos ports de pêche. Nous avons reçu l'autre jour notre directeur régional qui nous a dit, si mon souvenir est exact, qu'il n'y avait à Terre-Neuve qu'un seul port de plaisance reconnu pouvant figurer dans le répertoire des ports pour petits bateaux.

Que souhaitez-vous trouver de différent, si je puis m'exprimer ainsi, lorsque vous accostez quelque part? Pour que je comprenne bien, qu'aimeriez-vous trouver si vous vous rendez à Terre-Neuve?

M. Matthew Bol: J'aimerais bien trouver une façon facile de me rendre à destination.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Oui, mais vous parcourez les océans, alors cela ne doit pas être trop compliqué pour un marin de votre trempe.

M. Matthew Bol: Oui, je vois. Mais je serais plutôt du genre marin d'eau douce.

Le vice-président (M. Bill Matthews): D'accord. Très bien.

M. Matthew Bol: Qu'est-ce que je voudrais trouver dans un port où j'accosterais?

Le vice-président (M. Bill Matthews): Oui.

M. Matthew Bol: Premièrement, une protection efficace contre les éléments. Il faudrait des installations adéquates pour que le plaisancier que je suis puisse prendre une bonne douche. Je souhaiterais aussi trouver à proximité un endroit où faire des provisions. Enfin, j'aimerais sans doute avoir accès à quelques bons restaurants et, pourquoi pas, à une librairie.

Kingston est un bon exemple d'une destination de choix en raison des nombreux services qui y sont accessibles. Mais je n'y vais plus aussi souvent, car cette ville est devenue un peu trop bruyante à mon goût.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Si je pose la question, c'est parce que j'ai l'intime conviction, depuis plusieurs années, en tant que représentant de ce secteur de la province, qu'il devrait y avoir...

On ne peut pas retrouver un port de plaisance dans tous les villages — ils ne feraient pas leurs frais — mais s'ils étaient répartis de manière stratégique. Vous avez comparé le Maine à Terre-Neuve en vantant le florissant secteur de la navigation de plaisance dans cet État américain. Si nous pouvions compter sur des installations semblables, sans penser aux considérations financières, cette industrie pourrait-elle se développer chez nous?

M. Matthew Bol: Je crois que le Maine a l'avantage de se trouver à plus faible distance d'un large bassin de gens qui ont les moyens de se payer des embarcations dispendieuses. Une large proportion des bateaux que vous pouvez voir en vous rendant dans une marina y sont accostés pendant la majeure partie de la saison. Plusieurs de ces bateaux ne voyagent jamais sur de longues distances et ceux qui le font prennent généralement la direction du sud pour l'hiver.

Le littoral de Terre-Neuve pourrait être extrêmement intéressant pour un plaisancier, tout autant que celui du Maine en tout cas, mais le problème est de se rendre jusque là.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Ce n'est pas d'hier que j'envisage la possibilité de promouvoir ce développement stratégique dans ma région. Cela pourrait se faire en collaboration avec le groupe des ports pour petits bateaux et l'APECA, notamment.

Je vous remercie pour vos réponses.

Je crois que nous avons pas mal épuisé notre banque de questions, n'est-ce-pas, chers collègues? Vous êtes tous satisfaits?

Nous remercions notre témoin pour sa présence. Nous vous sommes très reconnaissants pour votre intéressant exposé et vos réponses enthousiastes à nos questions. Merci encore.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.