

Chapitre 10

Financement – Qui paie quoi et combien?

Dans les chapitres qui précèdent, nous avons cherché à identifier et à quantifier, dans la mesure du possible, la valeur de la voie navigable pour les Canadiens. Nous avons noté que la voie navigable produit des retombées économiques de plusieurs milliards de dollars annuellement. Nous avons discuté de l'importance d'un régime de gestion de l'eau pour la survie des communautés et l'approvisionnement en eau dans l'avenir. Nous avons abordé beaucoup d'autres facettes de la voie navigable qui ont une grande valeur pour les Canadiens.

Nous avons aussi observé qu'il y avait beaucoup à faire pour assurer l'avenir de la voie navigable et présenté toute une gamme de recommandations qui, à notre avis, contribueront à sa viabilité.

Nous aimerions maintenant porter votre attention sur les questions d'argent, ce qui est véritablement le défi le plus fondamental pour l'avenir de la voie navigable. Il nous apparaît évident qu'au cours des dernières décennies, la gestion de la voie navigable a connu des ratés, ce qui découle peut-être en partie de l'incertitude qui règne quant aux autorités compétentes, à leur mandat et à leur rôle. Toutefois, ce problème résulte aussi du financement insuffisant de l'exploitation et de l'entretien de la voie navigable – au moins pour les deux dernières générations, sinon pendant toute son histoire.

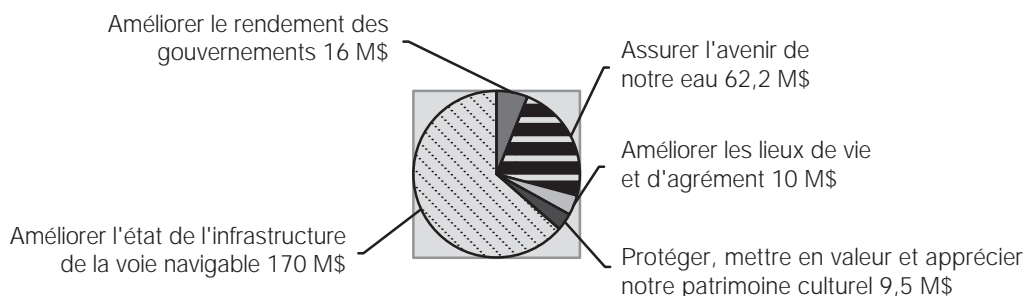
Combien en coûtera-t-il?

Assurer l'avenir de la voie navigable coûtera cher. Dans la figure 2, nous présentons nos meilleures estimations du coût de mise en oeuvre de nos recommandations. Le coût total de ce que nous suggérons se chiffre à près de 270 millions de dollars (en dollars de 2008) pour les dix prochaines années. Ce montant s'ajoute aux budgets actuels d'exploitation et d'immobilisations.

Nous avons préparé des estimations des coûts pour chaque recommandation. Il est toutefois important de comprendre que ces estimations donnent des ordres de grandeur. Nous prévoyons que le gouvernement, lorsqu'il examinera les recommandations, en fera une analyse de coûts plus détaillée.

La figure 2 montre dans quels domaines nous prévoyons que le financement sera nécessaire. Des notes sur chacune des catégories suivent la figure.

Figure 2 - Répartition des coûts sur dix ans par catégorie



Améliorer le rendement des gouvernements – Une description du conseil sur la région patrimoniale Trent-Severn se trouve en annexe B. Nous estimons que le conseil aurait besoin d'une contribution annuelle de 1,6 millions de dollars pour appuyer ses activités – la majeure partie de cette somme servirait à payer les services de professionnels mandatés pour réaliser les objectifs du conseil. Le rôle du conseil serait d'encourager la mise en place et le suivi de buts communs ainsi que d'améliorer la communication et la coordination entre les nombreux organismes gouvernementaux ayant un rôle à jouer dans la région patrimoniale. Nous croyons que la majeure partie des coûts liés aux activités du conseil serait partagée également entre les gouvernements fédéral et provincial. Nous suggérons toutefois que les municipalités, dont le nombre dépasse la cinquantaine, et les Premières nations qui profiteront de l'existence du conseil pourraient aussi vouloir contribuer. Nous avons présumé qu'une contribution annuelle de 200 000 \$ ou douze pour cent du coût des activités du conseil serait une attente raisonnable.

Assurer l'avenir de notre eau – Ces fonds – environ 1,5 millions de dollars par année – serviraient à améliorer l'administration des permis d'aménagement, l'application des règlements et la coordination entre les divers organismes responsables de la planification. En outre, nous suggérons un investissement d'un million de dollars par année dans la surveillance environnementale des terres et des eaux fédérales de la région de la voie navigable. Enfin, nous recommandons qu'un fonds d'environ 250 000 \$ par année soit créé pour appuyer l'intendance de la qualité de l'eau assurée par les communautés et les citoyens.

Nous estimons que les activités de l'organisme de gestion de l'eau et de la division de l'hydroélectricité, dont la création est recommandée plus haut, coûteront environ 2,1 millions de dollars par année, ce qui sera plus que compensé par les recettes de la production hydroélectrique, qui pourraient augmenter considérablement avec les nouveaux aménagements et l'amélioration de l'efficacité des installations. Nous suggérons également un programme spécifique de modernisation des barrages dont le coût atteindrait 24 millions de dollars sur une période de cinq ans à compter de 2010.

Améliorer les lieux de vie et d'agrément – À la lumière d'un examen de la portée de l'étude Canada-Ontario Rideau-Trent-Severn, nous prévoyons que l'élaboration d'un plan stratégique coûterait environ 600 000 \$ sur deux ans. Nous avons également prévu, dans notre estimation, un montant supplémentaire de 10 000 \$ par année pour tenir le plan à jour. L'élaboration du plan devrait se faire en partenariat avec tous les ordres de gouvernement (fédéral, provincial et municipal) qui, collectivement, y contribueraient à parts égales.

Nous suggérons que le gouvernement fédéral établisse un fonds stratégique d'investissement dans la région patrimoniale Trent-Severn, qui s'élèverait à 10 millions de dollars et qui permettrait d'alléger l'investissement que doivent consentir les communautés pour améliorer la qualité des zones riveraines. Le fonds serait accessible selon un principe de partage des frais équitable sur une période de six ans. Une contribution de la province au fonds serait utile mais n'a pas été considérée dans nos estimations.

Protéger, mettre en valeur et apprécier notre patrimoine culturel – Nous recommandons que le gouvernement fédéral augmente le budget de Parcs Canada de 315 000 \$ par année pour améliorer sa capacité de gestion des ressources culturelles en ce qui concerne les importantes ressources historiques que l'Agence possède dans la région patrimoniale. Un montant additionnel de 600 000 \$ par année devrait être affecté à l'amélioration des programmes d'interprétation et d'éducation, afin de mieux raconter l'histoire de la voie navigable, et ce, à une population diversifiée et de plus en plus importante.

Améliorer l'état de l'infrastructure de la voie navigable – Les éléments les plus importants dans nos estimations de coûts sont, de loin, l'entretien, la réparation et le remplacement de l'infrastructure matérielle. Nous proposons à cette fin un investissement de 170 millions de dollars sur une période de dix ans, à commencer par une augmentation budgétaire immédiate de 7,5 millions de dollars, somme qui irait en s'accroissant jusqu'en 2013, à partir de quand elle serait de 21 millions de dollars.

D'où l'argent devrait-il provenir?

La voie navigable Trent-Severn est un bien fédéral et un trésor national, et nous croyons qu'elle doit être financée, dans une large mesure, par son propriétaire, le gouvernement fédéral. Notre examen des voies navigables ailleurs dans le monde confirme que des biens publics similaires sont principalement financés par les fonds publics administrés par leurs gouvernements fédéraux respectifs. La seule exception est la New York State Canal Corporation, qui est soutenue par le gouvernement de l'État.

Nous n'avons trouvé aucun exemple où une part importante des coûts d'exploitation et d'entretien étaient assumés grâce à des recettes perçues quoique, dans bien des cas, certains aspects de l'exploitation étaient soutenus financièrement par des droits d'utilisation des canaux et des terres appartenant à des sociétés d'exploitation.

Il convient de souligner que, tel que montré au chapitre 8, tous les ordres de gouvernement tirent des avantages et des recettes substantielles de la voie navigable sous forme de taxes sur le carburant consommé par les plaisanciers, de droits liés aux permis de pêche et de taxes municipales sur les propriétés riveraines. Il est également raisonnable de supposer que des recettes sont perçues par chaque ordre de gouvernement par le biais d'activités économiques rendues possibles par l'exploitation des barrages et des écluses présentes un peu partout dans les deux bassins hydrographiques. Bon nombre de municipalités profitent aussi de sources fiables d'approvisionnement en eau qui sont garanties par le régime fédéral de gestion de l'eau.

Nous croyons que d'autres ordres de gouvernement ont à la fois un intérêt matériel dans un avenir durable pour la voie navigable et une obligation morale d'y contribuer. À notre avis, il est raisonnable de souhaiter que les contributions financières aux nouvelles initiatives proposées dans ce rapport proviennent de la province et des municipalités. En plus des 270 millions de dollars que coûterait la mise en oeuvre de nos recommandations sur dix ans, nous proposons un investissement d'environ 260 millions de la part du gouvernement fédéral, de 7,3 millions de la province et de 2,3 millions des municipalités. Nous croyons toutefois que la contribution la plus importante que les autres ordres de gouvernement puissent faire n'est pas de nature financière, mais prendrait la forme d'engagements en matière de durabilité et de participation à divers partenariats essentiels pour assurer l'avenir de la voie navigable.

Nous sommes aussi d'avis que les personnes qui tirent de la voie navigable un avantage de nature privée devraient payer leur juste part. Certains de nos présentateurs ont indiqué que Parcs Canada devrait suivre l'exemple de l'État de New York qui a récemment éliminé les droits d'éclusage. Mais l'accès aux écluses est un avantage extraordinaire pour les plaisanciers – un avantage dont la majorité des Canadiens ne profitent pas. Nous croyons donc, par principe, que les utilisateurs des écluses devraient payer un droit raisonnable pour cet avantage.

Plusieurs personnes nous ont fait observer que les taxes sur le carburant perçues par les marinas fédérales et provinciales le long de la voie navigable devraient servir à assurer son entretien. Un présentateur a suggéré que les marinas de la voie navigable membres de l'Ontario Marine Operators Association perçoivent annuellement 24 millions de dollars en paiements de TPS. À notre avis, consacrer une partie de la taxe sur le carburant provenant des ventes de carburant à usage maritime à l'entretien des voies navigables – de façon similaire à ce qui se fait pour les routes et les réseaux de transport – est une idée intéressante à examiner plus à fond.

On a aussi proposé l'établissement d'un régime provincial de permis d'embarcation de plaisance comme source de revenus. L'enregistrement des embarcations de plaisance est courant aux États-Unis et les fonds récoltés sont alors affectés à l'amélioration des plans d'eau récréatifs. Au Michigan, par exemple, les recettes provenant de l'enregistrement des embarcations aident à soutenir un réseau de marinas appartenant à l'État sur les Grands Lacs.

Nous suggérons que les gouvernements fédéral et provincial envisagent l'idée d'un régime de permis d'embarcations de plaisance. Un régime de permis de motoneiges a été mis en place en Ontario au cours des dernières années et les recettes obtenues ont été consacrées à l'entretien du réseau de pistes et à l'éducation axée sur la sécurité. Une approche similaire pour les embarcations pourrait fournir une source financière pour des initiatives d'amélioration de la santé de nos lacs et rivières navigables. Tous les citoyens, y compris les plaisanciers, en profiteraient.