

**DOCUMENT D'INFORMATION  
RELATIF À LA RÉFORME FÉDÉRALE  
DES TRANSPORTS**

Direction du secrétariat  
Janvier 1996

# RÉFORME FÉDÉRALE DES TRANSPORTS

MODE	POLITIQUE	LÉGISLATION	MISE EN OEUVRE
<b>AÉRIEN</b> POLITIQUE NATIONALE DES AÉROPORTS  COMMERCIALISATION SYSTÈME NAVIGATION AÉRIENNE (SNA)	JUILLET 1994  CONSULTATION: ETE 1995	DÉPÔT DE LA LOI SUR NAVCAN FÉVRIER 1996	AÉROPORTS RÉGIONAUX/LOCAUX 1995-2000 PETITS AÉROPORTS 1996-1997  MISE EN PLACE NAVCAN AVRIL 1996
<b>FERROVIAIRE</b> RÉVISION DE LNT-87 LOI C-101  COMMERCIALISATION CN: C-89	ORIENTATION DE D. YOUNG DÉCEMBRE 1994	C-101: MARS 1996 (adoption)  C-89: JUIN 1995 (sanction)	PROCESSUS D'ABANDON 1996  NOVEMBRE 1995
<b>MARITIME</b> SYSTÈME PORTUAIRE CANADIEN  GARDE CÔTIÈRE	ORIENTATIONS PORTUAIRES DÉCEMBRE 1995  PROPOSITIONS TARIFICATION JANVIER 1996	LOI MARITIME DU CANADA MARS/AVRIL 1996  RÈGLEMENT TARIFICATION FÉVRIER 1996	1996-2000  NOUVELLE TARIFICATION DE 20M\$ CAN AVRIL 1996

REÇU  
 CENTRE DE DOCUMENTATION  
 30 AVR 1998  
 TRANSPORTS QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
 DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
 SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
 700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage  
 Québec (Québec) G1R 5H1

# **POLITIQUE NATIONALE DES AÉROPORTS FÉDÉRAUX**

## **AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL**

- **AÉROPORTS MAJEURS DONT LA GESTION ET L'EXPLOITATION SONT CONFIEES À DES ORGANISMES LOCAUX**
  
- **DORVAL ET MIRABEL: CONFIÉS À ADM inc. EN 1992, SELON LA FORMULE "ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE LOCALE"**
  
- **SAINT-HUBERT SERAIT CÉDÉ EN TOTALITÉ (NÉGOCIATION EN COURS) À ADM inc.**
  
- **AÉROPORT JEAN-LESAGE (QUÉBEC):**
  - ▶ **Une société locale créée pour la prise en charge éventuelle selon la formule "administration aéroportuaire canadienne"**
  
  - ▶ **Un observateur du Ministère aux réunions de la Société aéroportuaire de Québec**
  
  - ▶ **Un représentant du gouvernement du Québec au sein du Conseil d'administration a été désigné, M. Brian Jenner de l'AQTA**
  
  - ▶ **Demande d'aide financière QC/Ottawa pour étude de prise en charge**

# POLITIQUE NATIONALE DES AÉROPORTS FÉDÉRAUX

## AÉROPORTS RÉGIONAUX ET LOCAUX

- 10 AÉROPORTS AVEC VOLS RÉGULIERS À TRANSFÉRER D'ICI L'AN 2000

Alma  
Bagotville  
Baie-Comeau

Gaspé  
Havre-St-Pierre  
Mont-Joli

Rimouski  
Rouyn  
Sept-Îles  
Val d'Or

- RETRAIT GRADUEL DU SOUTIEN AUX OPÉRATIONS SUR 5 ANS
- PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS CÔTÉ PISTE
- RATIONALISATION DES OPÉRATIONS ET HAUSSE DE TARIFICATION
- RISQUES FINANCIERS VARIABLES ( $\pm 4M\$$ )
- CAPACITÉ DE PRISE EN CHARGE VARIABLE SELON MUNICIPALITÉS

## PETITS AÉROPORTS

- 6 AÉROPORTS SANS VOL RÉGULIER À TRANSFÉRER AVANT MARS 1997

Charlevoix  
Forestville  
Rivière-du-Loup

Saint-Jean-sur-Richelieu  
Sherbrooke  
Trois-Rivières

- CAPACITÉ DE PRISE EN CHARGE VARIABLE SELON MUNICIPALITÉS
- PERTINENCE DES INFRASTRUCTURES: VARIABLE
- INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES POUR REMISE EN ÉTAT DES INFRASTRUCTURES
- AÉROPORT DE TROIS-RIVIÈRES TRANSFÉRÉ EN MARS 1995

# **POLITIQUE NATIONALE DES AÉROPORTS FÉDÉRAUX**

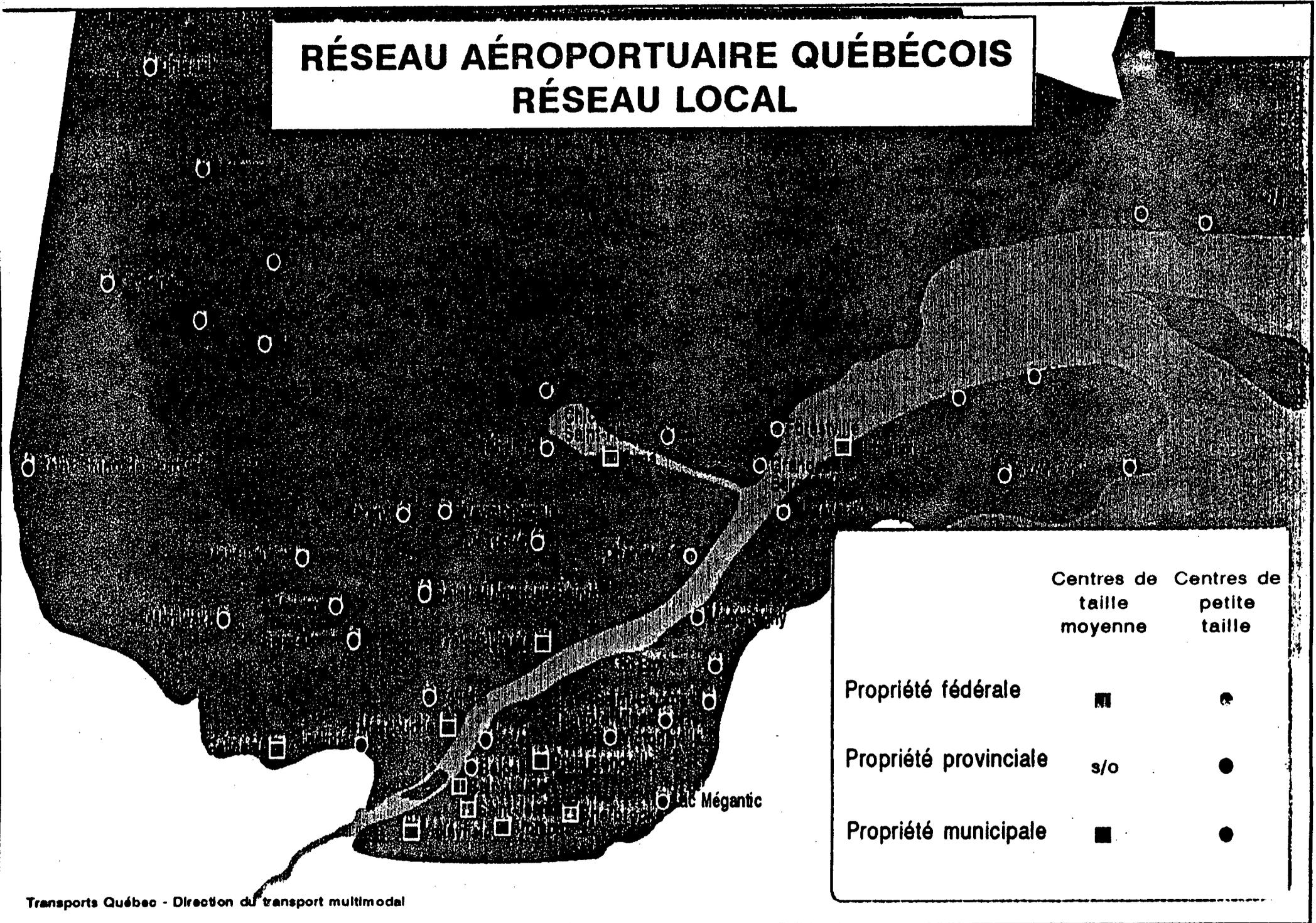
## **POSITION DU QUÉBEC (Décembre 1995)**

- ▶ **LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC NE SUPPLÉERA PAS AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DANS LE SOUTIEN FINANCIER DES AÉROPORTS SANS AVOIR LES POUVOIRS LÉGISLATIFS, RÉGLEMENTAIRES ET FISCAUX EN LA MATIÈRE**
- ▶ **ADOPTER DES ORIENTATIONS GÉNÉRALES SUR LA DÉVOLUTION FÉDÉRALE PLUTÔT QUE TRAITEMENT AD HOC**
- ▶ **LE GOUVERNEMENT SE RÉSERVE LE DROIT D'APPROUVER OU DE REFUSER CHAQUE PROJET DE CESSION**
- ▶ **CRITÈRES GÉNÉRAUX D'ÉVALUATION DES DEMANDES DE CESSION: Capacité de prise en charge du milieu et remise des infrastructures en bon état**
- ▶ **CRITÈRES PARTICULIERS POUR:  
Bagotville, Baie-Comeau, Mont-Joli, Gaspé,  
Rouyn, Sept-Îles, Val-d'Or  
Viabilité financière des infrastructures et risques financiers**
- ▶ **TRANSFERT DE LA GESTION ET DE L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT JEAN-LESAGE À UN ORGANISME LOCAL: SUIVI DE DOSSIER**



# RÉSEAU AÉROPORTUAIRE QUÉBÉCOIS

## RÉSEAU LOCAL



	Centres de taille moyenne	Centres de petite taille
Propriété fédérale	■	●
Propriété provinciale	s/o	●
Propriété municipale	■	●

# COMMERCIALISATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

## PROBLÉMATIQUE

- LE SNA ASSURE LE DÉPLACEMENT EFFICACE ET SÉCURITAIRE DES AVIONS EN VOL
- RATIONALISATION EN COURS PAR T.C.
- PROJET DE PRIVATISATION: **NAVCANADA**  
Vente des actifs: 1,5 milliard de dollars  
Autofinancement obligatoire du système
- PROBLÈMES  
Pas de représentation régionale obligatoire.  
Absence d'un organisme public de contrôle
- AUCUN CONTRÔLE ET PEU D'INFLUENCE DU QUÉBEC SUR LE PROCESSUS

## ACTIONS DU MTQ

- ÉCHANGES DE LETTRES DE MINISTRE À MINISTRE À L'ÉTÉ 1995
- SUIVI DU DOSSIER AUPRÈS DE T.C. ET AQTA  
Représentativité régionale  
Maintien du centre de contrôle régional à Montréal  
Présence d'un organisme public de contrôle et de supervision
- RÉACTION AU PROJET DE LOI LORS DE SON DÉPÔT EN DÉCEMBRE 1995, EN CONCERTATION AVEC LES PARTENAIRES DE L'INDUSTRIE ENTRE AUTRES, L'AQTA

# RÉFORME FÉDÉRALE DES TRANSPORTS C-101 ET VIA RAIL

## PROJET DE LOI C-101 LOI DES TRANSPORTS AU CANADA

### ● LOI FACILITERA LES ABANDONS FERROVIAIRES

### ● PROBLÉMATIQUE

Déplacement des activités ferroviaires vers l'Ouest  
Mauvais état des lignes régionales et faible trafic

### ● ENJEUX POUR LE QUÉBEC

Menace sur le maintien du réseau ferroviaire de base  
Pression pour la prise en charge par le Québec des  
lignes abandonnées, impact du transfert du siège  
social CP et fermeture des ateliers du CN  
Création de la région Est du CP

## RATIONALISATION DE VIA RAIL

### ● PLAN CORPORATIF QUINQUENNAL

Compressions budgétaires de 100M\$ de 1995 à  
1997, options de rationalisation dont privatisation

### ● ENJEUX

Maintien des services passagers en région  
(Gaspésie, Abitibi et Lac-St-Jean)  
Menace pour les emplois de VIA au Québec,  
40% des effectifs, compressions en cours

# RÉFORME FÉDÉRALE DES TRANSPORTS C-101 ET VIA RAIL

## RECOMMANDATION /ÉCHÉANCE

### ● C-101

Lettre signée le 1995-11-22 par le Ministre transmettant le mémoire portant sur:

*Mécanisme d'abandon plus long*  
*Participation à un programme d'aide à la*  
*réhabilitation*  
*Valeur nette de récupération des lignes*  
*abandonnées*  
*Droit de circulation des CFIL sur lignes*  
*CN/CP*

Prise de position du QUÉBEC sur les lignes essentielles en danger: Thurso/St-Augustin, Québec central, CP Rive Nord  
Politique sur aide financière et soutien à la prise en charge - AVRIL 1996

### ● VIA RAIL

Régions enclavées, maintien de service ou examen d'options (CFIL-voyageurs, construction de routes), avec compensation financière: AVRIL 1996

# RÉFORME FÉDÉRALE DES TRANSPORTS

## TRANSPORT MARITIME

### RÉFORME DU SYSTÈME PORTUAIRE

#### ● PROJET FÉDÉRAL: DEUX SYSTÈMES

- A Ports avec liens fédéraux: les très grands ports et les collectivités éloignées
- B Ports SANS lien fédéral: tous les autres ports sont offerts aux provinces, municipalités, privé, autres formules ou fermés

#### ● PROBLÉMATIQUE

Fardeau de la prise en charge, pressions du milieu, impacts financiers potentiels pour le gouvernement du Québec, activité économique en région, désorganisation accrue de l'économie portuaire

#### ● ENJEUX

Position compétitive des ports industriels et commerciaux.

Financement des infrastructures de service (traverses)  
Avenir des sites maritimes (pêche, tourisme, plaisance)

### RECOMMANDATION / ÉCHÉANCE

- ▶ RÉACTION AU PROJET FÉDÉRAL: FÉVRIER 1996
- ▶ PORTS + INFRASTRUCTURES DE SERVICE  
ORIENTATIONS DU MTQ MARS 1996
- ▶ SENSIBILISATION/CONCERTATION  
MILIEU RÉGIONAL ET LOCAL  
FÉVRIER/MARS 1996
- ▶ AUTRES SITES MARITIMES: COORDINATION  
INTER-MINISTÈRES PERMANENTE

# RÉFORME FÉDÉRALE DES TRANSPORTS

## TRANSPORT MARITIME

### RECOUVREMENT DES COÛTS DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

#### INTENTIONS FÉDÉRALES

Recouvrer 20M\$ dès 1<sup>er</sup> avril 1996, 40M\$ en 1997  
et 1998, 60M\$ en 1999

Moyen: imposer tarifs à tout navire commercial  
fréquentant les eaux canadiennes

#### PROBLÉMATIQUE

Impact financier pour transporteurs  
maritimes/expéditeurs

Équité de la méthode de recouvrement au sein de  
l'industrie et entre les régions du Canada

#### ENJEUX

Compétitivité des ports du St-Laurent, des  
transporteurs, des industries

### RECOMMANDATION / ÉCHÉANCE

 DÉMONTRER QUE LA COMPÉTITIVITÉ DU ST-LAURENT  
ET DES INDUSTRIES EST MENACÉE

 ACTION:  
LETTRE DU 21 DÉCEMBRE 1995 À M. TOBIN/M.YOUNG  
COMMUNIQUÉS MINISTÉRIELS (14/12/1995 ET 11/01/1996)  
*(Consultation du MTQ, bénéfiques du Saint-Laurent hors  
Québec, formules de tarification, étude fédérale des  
impacts, traitement BCN = région éloignée)*

 FÉVRIER/MARS 1996:  
ACTION CONJOINTE AVEC L'INDUSTRIE/  
AIDE FINANCIÈRE POUR ÉTUDE D'IMPACT

# **PORTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX DU QUÉBEC**

---

<b>MONTRÉAL</b>	<i>PC - SPL</i>
<b>QUÉBEC</b>	<i>PC - SPL</i>
<b>SAGUENAY</b>	<i>PC - PD</i>
<b>SEPT-ÎLES</b>	<i>PC - PD</i>
<b>TROIS-RIVIÈRES</b>	<i>PC - PD</i>
<b>BAIE-COMEAU</b>	<i>HP</i>
<b>GASPÉ</b>	<i>HP</i>
<b>CAP-AUX-MEULES</b>	<i>HP</i>
<b>GROS CACOUNA</b>	<i>HP</i>
<b>HAVRE-SAINT-PIERRE</b>	<i>HP</i>
<b>MATANE</b>	<i>HP</i>
<b>POINTE-AU-PIC</b>	<i>HP</i>
<b>SOREL</b>	<i>HP</i>

*HP: Havres et Ports de Garde côtière*

*SPL: Société portuaire locale*

*PC: Ports Canada*

*PD: Port divisionnaire*

## TRAVERSES INTRAPROVINCIALES

TRAVERSES	PROPRIÉTÉ DES TERMINAUX		
	FÉDÉRALE	PROVINCIALE	PRIVÉE
SAINT-JOSEPH-DE-LA-RIVE ÎLE-AUX-COUDRES	SAINT-JOSEPH-DE-LA-RIVE ÎLE-AUX-COUDRES	GARE	
RIVIÈRE-DU-LOUP SAINT-SIMEON	RIVIÈRE-DU-LOUP SAINT-SIMEON	GARE	
BAIE-STE-CATHERINE TADOUSSAC		BAIE-STE-CATHERINE TADOUSSAC	
TROIS-PISTOLES LES ESCOUMINS	TROIS-PISTOLES LES ESCOUMINS		
ÎLE-VERTE N-D-DES-SEPTS-DOULEURS	ÎLE-VERTE N-D-DES-SEPTS-DOULEURS		
MATANE/BAIE-COMEAU/ GODBOUT	BAIE-COMEAU	MATANE/GODBOUT	
NOTRE-DAME-DU LAC ST-JUSTE-DU-LAC	NOTRE-DAME-DU LAC ST-JUSTE-DU-LAC		
RIVIÈRE-AUX-RENARD/ANTICOSTI/ HAVRE-ST-PIERRE/B.JOHAN BEETZ	RIVIÈRE-AUX-RENARD/ HAVRE-ST-PIERRE/B.JOHAN BEETZ	PORT-MENIER	
CAP-AUX-MEULES ÎLE-D'ENTRÉE	CAP-AUX-MEULES ÎLE-D'ENTRÉE		
ST-AUGUSTIN/AÉROPORT/ POINTE-À-LA TRUITE	POINTE-À-LA TRUITE	ST-AUGUSTIN/AÉROPORT	
CARILLON POINTE-FORTUNE			CARILLON POINTE-FORTUNE
OKA HUDSON		OKA (BRISE-LAMES)	OKA HUDSON
ST-ROCK-SUR-RICHELIEU ST-OURS			ST-ROCK-SUR-RICHELIEU ST-OURS
ST-PAUL-DE-L'ÎLE-AUX-NOIX FORT LENNOX			ST-PAUL-DE-L'ÎLE-AUX-NOIX FORT LENNOX
ST-MARC-SUR-RICHELIEU ST-CHARLES-SUR-RICHELIEU			ST-MARC-SUR-RICHELIEU ST-CHARLES-SUR-RICHELIEU
DORVAL ÎLE DORVAL			DORVAL ÎLE DORVAL
LAVAL-SUR-LE-LAC ÎLE-BIZARD			LAVAL-SUR-LE-LAC ÎLE-BIZARD
SOREL ST-IGNACE-DE-LOYOLA	SOREL ST-IGNACE-DE-LOYOLA		
ST-DENIS ST-ANTOINE-SUR-RICHELIEU			ST-DENIS ST-ANTOINE-SUR-RICHELIEU
QUÉBEC LEVIS		QUÉBEC LEVIS	
ÎLE-AUX-GRUES MONTMAGNY	ÎLE-AUX-GRUES MONTMAGNY	GARES	

# RÉFORME FÉDÉRALE DES TRANSPORTS

## RÉFORME DU PILOTAGE

### PROBLÉMATIQUE POUR LE QUÉBEC

● SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE

● ZONE DE PILOTAGE DU QUÉBEC TRÈS LONGUE COMPARATIVEMENT À D'AUTRES RÉGIONS (Vancouver, Halifax)

● IMPACT SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES TRANSPORTEURS NATIONAUX PUISQUE LES COÛTS DU PILOTAGE REPRÉSENTENT UNE GRANDE PARTIE DE LEURS COÛTS TOTAUX

● ABSENCE DE POSITION COMMUNE DES ARMATEURS

NATIONAUX: Contre le pilotage obligatoire, coûts trop élevés.

INTERNATIONAUX: Service indispensable, efforts de réduction des coûts

### RECOMMANDATION / ÉCHÉANCE

▶ ACTION PERMANENTE

SOUTENIR UNE OUVERTURE DU SYSTÈME ACTUEL POUR FAVORISER LA COMPÉTITIVITÉ DU SAINT-LAURENT, SANS COMPROMIS SUR LES EXIGENCES DE SÉCURITÉ

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 113 925