



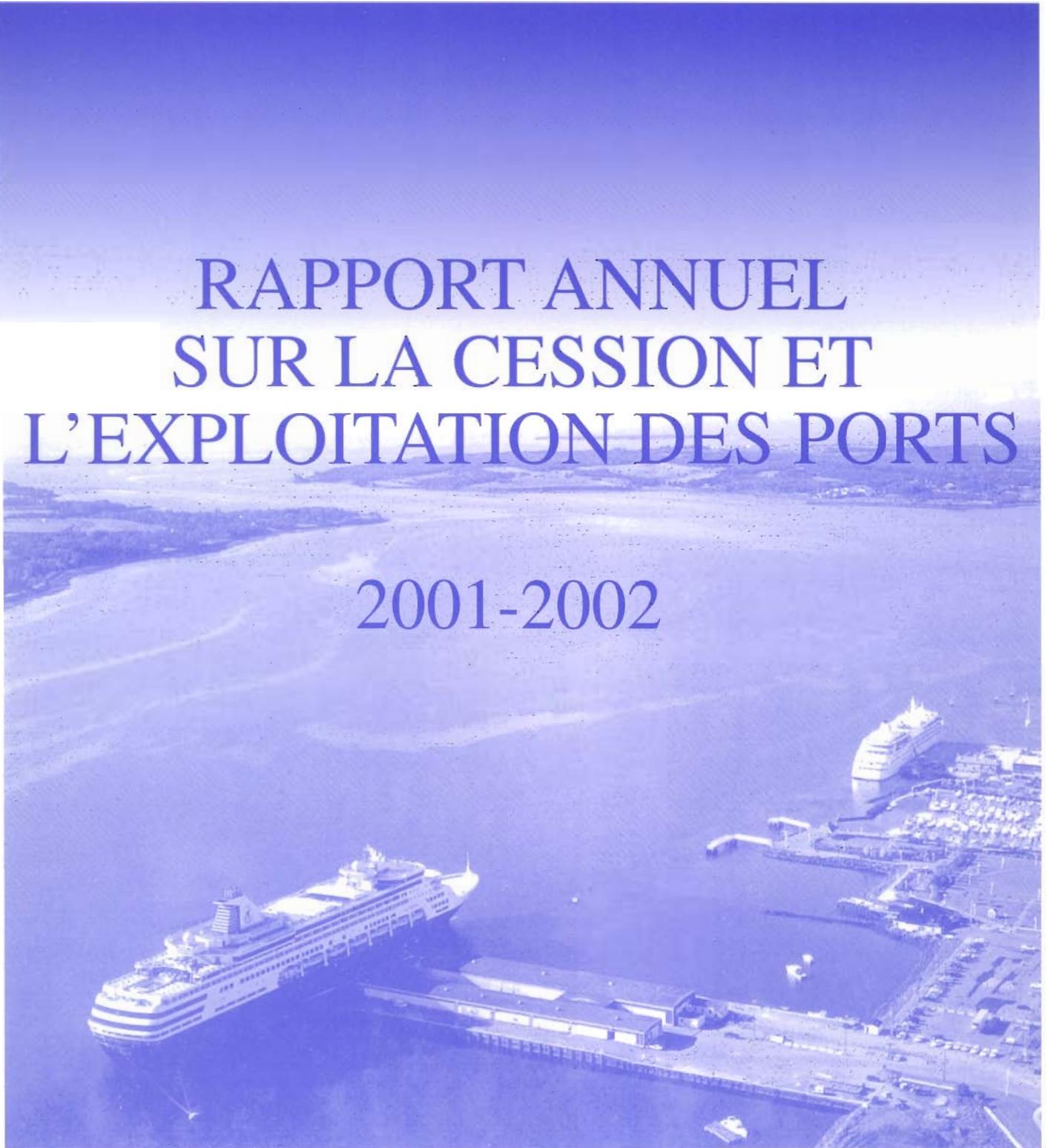
Transports  
Canada

Transport  
Canada

TP 6165

# RAPPORT ANNUEL SUR LA CESSION ET L'EXPLOITATION DES PORTS

2001-2002



Canada

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Avant-propos</b> .....	3
<b>Cession des ports</b> .....	4
<b>Description du programme</b> .....	4
Cession des ports .....	5
Progrès réalisés .....	5
Cession des lits de ports .....	6
Prorogation du Programme de cession des ports .....	7
<b>Financement du programme</b> .....	7
Fonds de cession des ports .....	7
Fonds de transfert des ports .....	7
Revenus de la vente des ports .....	8
<b>Enjeux du programme</b> .....	8
Préoccupations concernant les Premières nations .....	8
Questions provinciales .....	9
<b>Opérations portuaires</b> .....	10
<b>Objectifs du programme</b> .....	10
Administration .....	10
Droits d'utilisation .....	10
Nouveau règlement .....	11
<b>Examen financier - Opérations</b> .....	12
Recettes et dépenses pour 2001-2002 .....	12
Financement de F et E .....	12
Immobilisations .....	13

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2002.

Cette publication peut être reproduite sans autorisation pour usage interne seulement dans la mesure où la source est indiquée en entier. Toutefois, la reproduction multiple de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, Ottawa (Ontario) Canada K1A 0S5.

CAT : 0-662-66486-8

ISBN : T36-1/1-2002

Transports Canada

Programmes portuaires et cession

Place de Ville, Tour C, 18<sup>e</sup> étage

330, rue Sparks, Ottawa (Ont.) K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-3061

Télécopieur : (613) 954-0838

Site Web : <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm>

Imprimé au Canada sur papier recyclé.

# AVANT-PROPOS

J'ai l'honneur de déposer au Parlement, en vertu du paragraphe 72(7) de la *Loi maritime du Canada*, le *Rapport annuel sur la cession et l'exploitation des ports – 2001-2002*.

L'importance que revêtent les ports du Canada pour l'intérêt national est claire. Le réseau portuaire public appuie la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires et des marchandises, et est essentiel à la prospérité économique des régions.

La cession des plus petites installations portuaires publiques régionales/locales aux communautés et autres groupes intéressés permet aux personnes les mieux placées pour juger des besoins locaux de se charger de la prise de décisions. Ceci permet le développement d'un réseau portuaire plus efficace et efficient assorti d'une reddition de comptes locale.

J'ose croire que l'information contenue dans ce rapport permettra une meilleure compréhension du Programme de cession des ports et de l'exploitation par Transports Canada des ports publics et installations portuaires publiques régionales/locales qui n'ont pas encore été cédés.



---

L'honorable David M. Collenette, C.P., député  
Ministre des Transports

# Cession des ports

## Description du programme

Le 14 décembre 1995, le gouvernement du Canada énonçait dans la Politique maritime nationale son intention de rationaliser le réseau national de transport maritime. Ce cadre de politique englobe le Programme de cession des ports. Au 31 mars 2002, 433 ou 79 % des 549 ports publics et installations portuaires publiques régionales/locales exploités initialement par Transports Canada ont été cédés, démolis ou ont perdu leur statut de port public.

Selon la Politique maritime nationale, les ports sont répartis en trois catégories :

- les sites qui étaient admissibles immédiatement au statut d'administration portuaire canadienne (APC); \*
- les sites qui ont été désignés ports régionaux/locaux et qui doivent être cédés;
- les sites qui sont désignés ports éloignés, pour lesquels Transports Canada continuera d'assurer l'exploitation, sauf si des intervenants locaux sont intéressés à les acquérir.

Le 18 avril 1996, le ministre des Transports a reçu du Conseil du Trésor l'approbation des conditions régissant le Programme de cession des ports, y compris l'autorisation de créer le Fonds de cession des ports. De plus, le Fonds de transfert des ports, un fonds séparé, a été mis sur pied pour financer les activités du Ministère liées à la cession des ports. Une description des deux fonds est donnée plus loin (page 7).

Le programme comporte la souplesse nécessaire pour céder des ports à d'autres ministères fédéraux, à des gouvernements provinciaux ainsi qu'à des intérêts locaux, y compris des municipalités. Le directeur général, Programmes portuaires et cession, exerce l'autorité fonctionnelle pour la prestation du Programme de cession des ports en collaboration avec les équipes régionales de cession dans tout le pays. Ce programme de six ans, prévu initialement jusqu'au 31 mars 2002, a récemment été prorogé d'un an jusqu'au 31 mars 2003.

Le Programme de cession des ports est conforme à une stratégie de transfert de terrain et chatels garantissant les principes suivants :

- toute offre qui entraînerait des pertes financières pour l'État à la suite d'une cession sera refusée;
- l'État obtient le meilleur prix pour les terrains portuaires et autres biens;
- le nouveau propriétaire de port ne pourra pas profiter d'un gain fortuit issu de la vente subséquente des terrains, des biens et/ou des chatels;
- Transports Canada maintiendra ses responsabilités fiduciaires à l'égard des Premières nations.

---

\* Les APC sont régies par la partie I de la Loi maritime du Canada et ne sont pas visées dans ce rapport.

## Cession des ports

La cession des ports compte six étapes de base au niveau des localités et des communautés :

1. Les fonctionnaires régionaux de Transports Canada entament les discussions sur la cession des ports avec des intérêts locaux.
2. Les intérêts locaux forment ensuite une personne morale qui signe une lettre d'intention non exécutoire pour négocier avec Transports Canada le transfert de port et la conclusion d'une entente sur la divulgation des renseignements confidentiels ayant force obligatoire afin de protéger les renseignements de tiers.
3. Transports Canada fournit à l'entité locale des données financières, des statistiques sur le tonnage et sur le trafic, ainsi que des renseignements pertinents sur les questions suivantes : environnement, aspect technique et génie, biens immobiliers et location.
4. L'entité locale suit un processus de diligence raisonnable financé habituellement par Transports Canada.
5. Transports Canada et l'entité locale négocient les modalités financières et autres modalités de cession.
6. Les deux parties signent un accord de cession.

Ce programme est favorable à tous. La cession des ports publics permet aux communautés d'être propriétaires des installations locales, de contrôler l'usage de ces installations, d'établir leur propre structure tarifaire (s'il y a lieu) et de déterminer les niveaux de service et d'entretien propres aux situations locales. Transports Canada peut, quant à lui, atteindre son objectif, qui est de se désister de l'exploitation directe des ports régionaux/locaux à l'échelle nationale.

## Progrès réalisés

Au 31 mars 2002, 433 des 549 installations des Programmes portuaires et cession à travers le Canada avaient été cédées ou supprimées d'une autre façon du répertoire original de Transports Canada.

- 211 ports publics ont été déclassés;
- 64 sites ont été cédés à d'autres ministères fédéraux;
- 40 sites ont été cédés aux gouvernements provinciaux (Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Québec, Ontario et Colombie-Britannique);
- 97 sites ont été cédés à des intérêts locaux;
- 3 installations portuaires ont été démolies;
- 18 sites ont vu leurs baux ou licences de Transports Canada résiliés.

Le Ministère a en fait déclassé 265 ports publics depuis le début du programme. De ce nombre, 26 ports ont été trouvés au cours de recherches dans les archives qui ont eu lieu après la publication de la Politique maritime nationale et, par conséquent, ont été omis des 549 ports identifiés au départ. De ces ports publics, 28 étaient adjacents à des installations portuaires qui avaient été cédées et, par conséquent, avaient déjà été supprimées du répertoire original.

En outre, trois ports de la Société canadienne des ports situés à Churchill (Man.), ainsi qu'à Port Colborne et à Prescott (Ont.), ont été cédés. De plus, Ridley Terminals Inc. (C.-B.) est devenue une société d'État mère.

Au 31 mars 2002, 82 sites régionaux/locaux et 34 sites désignés ports éloignés à travers le Canada relevaient encore des Programmes portuaires et cession.

**Tableau 1 - Progrès réalisés par Région (en date du 31 mars 2002)**

Région	Répertoire original	Cédés* dans les années antérieures	Cédés* en 2001-2002	Total	Ce qui reste
Atlantique	262	226	7	233	29
Québec	72	36	0	36	36
Ontario	57	37	5	42	15
Pacifique	158	92	30	122	36
<b>Total</b>	<b>549</b>	<b>391</b>	<b>42</b>	<b>433</b>	<b>116</b>

\* Comprend également les ports déclassés ou démolis ou les sites ne relevant plus de Transports Canada.

Note : Il est possible de trouver des mises à jour de ce tableau sur le site Internet suivant : <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/sommaireprogres.htm>

### Cession des lits de ports

La cession des lits de ports fait partie intégrante du programme et est entièrement conforme à ce dernier. C'est-à-dire, afin d'atteindre l'objectif de la Politique maritime nationale voulant que Transports Canada cesse de posséder et d'exploiter des ports régionaux/locaux, le Ministère doit renoncer à tous ses intérêts de propriétaire dans ces ports, y compris la propriété des lits de ports, s'il y a lieu. Dans plusieurs cas, les droits de port, qui sont imposés aux navires utilisant un port, doivent être perçus même aux sites où aucun service n'est offert. Transports Canada pourra retirer le statut de port public au port et cesser d'exiger des droits de port seulement lorsqu'il aura renoncé à tous ses intérêts de propriétaire.

Il est important de noter que Transports Canada possède seulement 43 lits de port et que les provinces détiennent déjà la vaste majorité des lits de port dans des centaines de petits ports à l'échelle nationale. Les 43 lits de port que possède Transports Canada sont répartis comme suit dans les provinces :

Terre-Neuve	12	Nouveau-Brunswick	1	Manitoba	1
Île-du-Prince-Édouard	4	Ontario	8		
Nouvelle-Écosse	15	Colombie-Britannique	2		

Les négociations fédérales et provinciales pour le transfert des lits de port sont présentement en cours.

## **Prorogation du Programme de cession des ports**

Le gouvernement du Canada a récemment prorogé d'un an le Programme de cession des ports, jusqu'au 31 mars 2003. Afin de permettre une meilleure utilisation du financement et des ressources ministérielles, Transports Canada cherchera à céder les sites qui, selon lui, pourront être cédés à un coût abordable au cours de la prochaine année. Transports Canada se concentrera ainsi sur les sites pour lesquels il a reçu une indication positive de la collaboration de la province, au besoin, et où des négociations étaient en cours le 31 décembre 2001.

Depuis 1996, cette initiative a fait économiser plus de 100 millions de dollars aux contribuables canadiens. Avant le 31 mars 2003, Transports Canada évaluera les progrès du programme et ses options en ce qui concerne les ports qui n'auront pas encore été cédés.

## **Financement du programme**

*Note : Veuillez prendre note que toutes les données financières présentées dans ce rapport sont fondées sur les prévisions de l'année financière 2001-2002, en date du 31 mars 2002.*

### **Fonds de cession des ports**

Le programme de cession dispose d'un fonds de cession des ports de 125 millions de dollars, financé par Transports Canada. Ce fonds conçu pour faciliter le processus de cession en diminuant les répercussions économiques initiales liées aux cessions de ports.

Ce fonds est utilisé, par exemple, pour fournir une aide afin de rendre les installations portuaires existantes conformes à des normes minimales de sécurité ou d'exploitation, ou pour effectuer des paiements forfaitaires afin de faciliter la prise en charge d'un port. En outre, ce fonds peut servir à payer une partie des coûts engagés par le nouveau propriétaire ou le nouvel exploitant afin de rendre le port conforme aux exigences en matière de réglementation et d'assurance, de financer des études de faisabilité ou de réduire la responsabilité potentielle. Enfin, le fonds peut aider des groupes, des collectivités ou d'autres intérêts locaux à prendre en charge un ensemble de ports et à réduire les coûts grâce à la rationalisation des infrastructures.

Quand personne ne manifeste de l'intérêt pour le transfert d'une installation, le port est offert au public au moyen d'un appel d'offres. Si cette démarche ne suscite aucun intérêt, Transports Canada prend alors une décision concernant le besoin futur de l'installation.

Les dépenses pour le financement de la cession des ports en 2001-2002 s'élèvent à 23,1 millions de dollars pour un total global, depuis le début du programme, de 102,4 millions de dollars.

### **Fonds de transfert des ports**

Un fonds de transfert des ports distinct de 40 millions de dollars établi à partir des ressources ministérielles est utilisé par Transports Canada pour financer les dépenses du Ministère liées à la cession des ports, notamment l'arpentage, la recherche de titres, l'évaluation de la propriété, l'évaluation environnementale, l'embauche des conseillers financiers et autres frais d'administration. Si l'on compte les dépenses de 5,6 millions de dollars prévues pour 2001-2002, la somme totale du Fonds de transfert des ports déjà versée ou affectée depuis le début du programme est de 38,8 millions de dollars.

**Tableau 2 - Dépenses liées au Programme de cession des ports**

(en millions de dollars)

Fonds/Année	96-97	97-98	98-99	99-00	00-01	01-02	Total
Fonds de cession des ports	13,1	1,5	1,3	16,9	46,5	23,1	102,4
Fonds de transfert des ports	6,6	7,2	7,1	6,4	5,9	5,6	38,8

**Revenus de la vente des ports**

Depuis le début du programme, les ventes de propriétés et de biens portuaires ont permis de recueillir 8,4 millions de dollars.

**Enjeux du programme****Préoccupations concernant les Premières nations**

En 1997, la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Delgamuukw c. la Reine du chef de la Colombie-Britannique* a eu une incidence négative, non seulement sur la capacité du Ministère de réaliser la cession des ports publics, mais également sur les activités gouvernementales de cession de terrain. La décision a eu une incidence sur la cession des ports dans tout le pays, en particulier en Ontario et en Colombie-Britannique. Certaines revendications territoriales des Premières nations sont inscrites aux greffes des cours, ce qui complique donc davantage l'exécution du Programme de cession des ports.

Transports Canada a élaboré un modèle de consultation pour les négociateurs qui exige que la Couronne détermine l'existence possible de droits ou de titres autochtones légitimes, avant de conclure une transaction. Dans bien des cas, une consultation est nécessaire avant la cession. Dans quelques cas exceptionnels, les négociateurs du Ministère pourraient avoir à obtenir l'accord des Premières nations touchées avant de finaliser une cession.

Le modèle de consultation de Transports Canada se veut un mécanisme pour évaluer les questions concernant les Premières nations et aider à formuler une réponse appropriée. L'utilisation de ce modèle permet au Ministère de réaliser des transactions, comme la cession des ports, même si ces dernières se font plus lentement que prévu au lancement du programme en 1996.

### **Questions provinciales**

Le consentement des provinces dans le but de conclure une transaction de cession de port est obligatoire dans la plupart des cas à Terre-Neuve et au Labrador, au Québec ainsi qu'en Colombie-Britannique puisque les ports de ces provinces se situent sur des terrains fournis au gouvernement fédéral par les provinces dans le but d'exploiter des ports publics. Les terrains doivent revenir à la province si Transports Canada n'en a plus besoin à cette fin. Le gouvernement fédéral ne peut donc pas transférer les terrains aux autres parties sans l'approbation spécifique du gouvernement provincial compétent.

À l'heure actuelle, un processus a été mis en œuvre par le gouvernement de la Colombie-Britannique par lequel la province conclut un bail avec le nouvel exploitant à la suite du transfert. Une coopération provinciale semblable n'a toutefois pas été apportée par les gouvernements de Terre-Neuve et du Labrador ainsi que du Québec, ce qui a pratiquement fait disparaître les cessions dans les deux provinces.

# Opérations portuaires

## Objectifs du programme

Aux ports publics qui n'ont pas encore été cédés, les politiques et programmes portuaires de Transports Canada visent la création d'un réseau portuaire qui :

- contribue à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de commerce international de même qu'aux objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;
- soit efficient;
- fournisse aux utilisateurs des ports des services de transport accessibles et équitables;
- soit coordonné avec les autres activités maritimes, ainsi que les réseaux de transports terrestres et aériens.

## Administration

Le programme est administré par la Direction générale des programmes portuaires et cession de Transports Canada, en coopération avec les bureaux régionaux situés à Dartmouth (N.-É.), Québec (Qc), Toronto (Ont.) et Vancouver (C.-B.).

L'administration d'un port local varie selon les opérations locales. Les trois sites suivants sont supervisés par des fonctionnaires à temps plein : Charlottetown (Î.-P.-É.), Cap-aux-Meules (Qc) et Victoria (C.-B.). Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté localement par des personnes nommées à leur poste et dont la rémunération consiste en une commission basée sur un pourcentage des droits perçus des utilisateurs du port. Ces personnes, que l'on appelle directeurs de port et gardiens de quai, sont nommées par le ministre des Transports et leurs activités sont fonction des exigences du trafic local.

## Droits d'utilisation

En vertu de la *Loi maritime du Canada* (LMC), le ministre des Transports peut fixer les droits à payer dans les ports publics sans suivre le processus réglementaire. Par contre, les fonctionnaires du Ministère continuent de consulter les utilisateurs et les intervenants et de les informer de tout ajustement des droits des ports publics.

En vertu de la LMC, le Ministre peut fixer les droits à payer à l'égard :

- des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans les ports publics ou faisant usage des ports publics ou d'installations portuaires publiques;
- des marchandises soit déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans le périmètre portuaire, soit stockées dans ces installations portuaires ou passant par elles;
- des services fournis ou des avantages accordés en rapport avec l'exploitation des ports publics ou des installations portuaires publiques.

Transports Canada publie la liste des droits relatifs à tous les frais, à l'exception des frais de location.

Parmi les droits types, on retrouve les :

Droits de port	Droits sur un navire qui entre dans un port ou qui est utilisé dans les limites d'un port. Les droits sont fonction de la taille et de l'immatriculation du navire.
Droits d'amarrage	Droits afférents à l'occupation d'un poste à quai dans un port. Les droits sont fonction de la taille du navire et de la durée du séjour.
Droits de quaiage	Droits afférents au débarquement d'une cargaison sur un quai public. Les droits sont fonction du type de cargaison et sont établis à partir d'un tarif à la tonne ou au mètre cube.
Droits d'entreposage	Droits afférents à l'utilisation de hangars ou d'un espace ouvert pour l'assemblage ou la répartition des cargaisons. Les droits dépendent de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.
Frais de location	Loyer, habituellement en fonction de la valeur marchande de la propriété.

Lorsque Transports Canada doit améliorer des installations au profit d'un utilisateur important, le Ministère peut augmenter les droits ou les remplacer par des contrats visant à améliorer le taux global de récupération des coûts des immobilisations.

*Note : On peut obtenir des renseignements concernant les droits de ports publics au site Internet suivant : <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm>*

### **Nouveau règlement**

La partie 3 du *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques* est récemment entrée en vigueur, remplaçant ainsi le *Règlement sur les ports publics* et le *Règlement sur les quais de l'État*. Ce nouveau règlement porte sur la sécurité, l'ordre et l'exploitation aux ports publics et aux installations portuaires publiques de Transports Canada. De plus, des pratiques et procédures ont été élaborées en vue du contrôle de la circulation des navires et de la promotion d'une navigation sécuritaire et efficiente dans les ports publics.

*Note : On peut obtenir des renseignements concernant les règlements sur les ports publics au site Internet suivant : <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/loisreglements.htm>*

## Examen financier - Opérations

### Recettes et dépenses pour 2001-2002

Dépenses	millions \$
Exploitation et entretien (y compris commissions, A.-E. et RPC)	16,8
Immobilisations	6,8
<b>Dépenses brutes</b>	<b>23,6</b>
Recettes	
<b>Recettes</b>	<b>(13,8)</b>
<b>Total</b> (Dépenses nettes : exploitation, entretien, immobilisations)	<b>9,8</b>

*Note : Les montants des recettes et dépenses sont fondés sur les prévisions en date du 31 mars 2002.*

On prévoit que les recettes totales du programme en 2001-2002 s'élèveront à 13,8 millions de dollars. Selon les modalités de leur affectation, les directeurs de port et les gardiens de quai reçoivent une commission qui est en fonction d'un taux fixe appliqué aux recettes perçues au titre des droits à leur port. Le reste des fonds est porté en réduction des dépenses de fonctionnement et d'entretien.

En 2001-2002, environ 94 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans les ports publics. Dans le cas des personnes nommées à ces postes et recevant des commissions, la rémunération annuelle moyenne était de 12 900 \$. Il faut remercier toutes les personnes nommées qui ont su bien administrer les ports au profit des collectivités locales et à l'honneur du gouvernement fédéral.

### Financement de F et E

Au départ, la cession des ports régionaux/locaux appartenant à Transports Canada, telle qu'elle est décrite dans la première section du présent document, devait se dérouler au cours d'une période de six ans prenant fin le 31 mars 2002. Le programme a récemment été prorogé d'un an, jusqu'au 31 mars 2003. Le budget annuel pour les réparations d'entretien aux ports publics a été réduit tout au long du Programme puisque les fonds de Transports Canada pour l'entretien des ports ont seulement été utilisés pour les travaux d'entretien urgents reliés à la sécurité.

Avant le lancement du Programme de cession des ports, le Ministère dépensait approximativement 22 millions de dollars par année pour effectuer des travaux d'entretien. Par contre, 7,6 millions de dollars ont été attribués à l'entretien des ports pour 2001-2002.

## **Immobilisations**

Les dépenses d'immobilisations majeures engagées pendant l'année ont été limitées à Thunder Bay (Ont.) et à Cap-aux-Meules (Qc). Les deux projets sont en cours et se poursuivront au cours du prochain exercice financier. D'autres dépenses d'immobilisations mineures destinées à des travaux urgents reliés à la sécurité ont aussi été engagées à divers sites au pays, et se sont élevées à 500 000 \$.

*Note : Pour de plus amples renseignements sur les programmes portuaires, veuillez visiter le site Internet au : <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm>*