

Version imprimable du site de Transports Canada

Rapport annuel sur la cession et l'exploitation des ports 2003-2004

Table de matières	
Avant-propos	2
Cession des ports	2
Description du programme	2
Cession des ports	3
Progrès à ce jour	4
Cession des lits portuaires	5
Prorogations du Programme de cession des ports	5
Surveillance de la conformité	5
Financement du programme	6
Fonds de cession des ports	6
Fonds de transfert des ports	7
Revenus tirés de la vente des ports	7
Enjeux	7
Préoccupations suscitées par les Premières nations	7
Questions provinciales	8
Exploitation des ports	7
Objectifs du programme	8
Administration	8
Droits d'utilisation	9
Réglementation	9
Autres activités	9
Sûreté maritime	9
Sondage sur la sécurité-incendie	10
Examen financier – Exploitation	10
Recettes et dépenses en 2003-2004	11
Fonds de fonctionnement et d'entretien	11
Immobilisations	11

Avant-propos du *Rapport annuel* sur la cession et l'exploitation des ports

En tant que ministre des Transports, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport annuel sur la cession et l'exploitation*

des ports 2003-2004.

Le réseau de transport maritime du Canada apporte une contribution à l'économie et à la société canadienne et le réseau portuaire public en est une partie très importante. Les ports contribuent à la sécurité et à l'efficacité du mouvement des navires et du transport des marchandises, jouant ainsi un rôle crucial dans la croissance et la prospérité économiques des régions.

Le Programme de cession des ports a été conçu pour permettre aux localités et autres groupes intéressés d'acquérir certains ports publics dans leurs régions. Grâce à ce processus, les responsables de l'endroit qui comprennent les besoins locaux peuvent prendre des décisions judicieuses concernant leurs ports, contribuant ainsi au développement d'un réseau portuaire plus efficace et efficient.

Depuis son inauguration, le programme, qui a maintenant neuf ans, a permis à Transports Canada de transférer ou céder quatre-vingt-deux pour cent des ports publics qui étaient à sa charge.

J'espère que l'information contenue dans ce rapport permettra de mieux comprendre le Programme de cession des ports et l'exploitation par Transports Canada des ports publics et installations portuaires publiques qui n'ont pas encore été cédés.

L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

Cession des ports

Description du programme

C'est le 14 décembre 1995 que le gouvernement du Canada a annoncé dans la Politique maritime nationale son intention de rationaliser le réseau national de transport maritime. L'une des initiatives qui fait partie de ce cadre stratégique est le Programme de cession des ports. Au 31 mars 2004, 452 ou 82 % des 549 ports et installations portuaires publics exploités à l'origine par Transports Canada avaient été cédés, démolis ou déclassés.

Selon la Politique maritime nationale, les ports appartiennent à trois catégories :

- les ports immédiatement admissibles au statut d'administration portuaire canadienne (APC)¹;
- les ports désignés comme ports régionaux et locaux et dont on prévoit la cession;
- les ports désignés comme ports éloignés, dont Transports Canada continuera d'assurer l'exploitation, sauf si des intervenants locaux manifestent le désir de s'en porter acquéreurs.

Le 18 avril 1996, le ministre des Transports a reçu du Conseil du Trésor l'approbation des modalités régissant le Programme de cession des ports, notamment l'autorisation d'instituer le Fonds de cession des ports. Par ailleurs, un Fonds distinct de transfert des ports a été institué pour financer les activités qui se rattachent à la cession des ports. On trouvera plus loin une description détaillée de ces deux fonds.

Le Programme de cession des ports d'une durée de six ans, qui devait à l'origine prendre fin le 31 mars 2002, a été

prorogé d'un an jusqu'au 31 mars 2003, puis de trois ans supplémentaires jusqu'au 31 mars 2006. Depuis 1996, grâce à cette initiative, les contribuables canadiens ont économisé près de 146 millions \$.

Le programme est assez flexible pour permettre la cession des ports à d'autres ministères fédéraux, aux gouvernements provinciaux ou à des intérêts locaux, y compris des municipalités. À Transports Canada, le directeur général des Programmes portuaires et cession est investi du pouvoir fonctionnel relatif à l'exécution du Programme de cession des ports, de concert avec des équipes régionales de cession dans tout le pays.

Le Programme de cession des ports s'inscrit dans une stratégie de cession de terrains et de biens personnels qui s'appuie sur les principes suivants :

- toute offre qui entraînerait des pertes financières pour l'État à la suite d'une cession sera refusée;
- l'État doit obtenir le meilleur prix pour les terrains et autres biens portuaires;
- le nouveau propriétaire d'un port ne pourra pas dégager de bénéfices exceptionnels de la vente ultérieure des terrains, biens et (ou) biens meubles;
- Transports Canada assumera entièrement ses responsabilités financières à l'égard des Premières nations.

¹ Les APC sont régies par la partie I de la *Loi maritime du Canada* et ne sont donc pas visées par le présent rapport.

Cession des ports

La cession des ports se fait en six étapes de base au niveau des localités ou des collectivités :

1. les fonctionnaires régionaux de Transports Canada amorcent les discussions avec les groupes d'intérêts locaux sur la cession des ports;
2. les groupes d'intérêts locaux constituent ensuite une personne morale qui signe une lettre d'intention n'ayant pas force exécutoire pour négocier avec Transports Canada le transfert du port et la conclusion d'une entente exécutoire sur la divulgation de renseignements confidentiels afin de protéger les renseignements de tierces parties;
3. Transports Canada fournit à l'entité locale des données financières, des statistiques sur le tonnage et le trafic, ainsi que des renseignements utiles sur les questions ayant un rapport avec l'environnement, les paramètres techniques, l'ingénierie, les biens immobiliers et la location-bail;
4. l'entité locale suit une procédure de diligence raisonnable généralement financée par Transports Canada;
5. Transports Canada et l'entité locale négocient les modalités financières et autres conditions de la cession;

6. les deux parties signent un accord de cession.

Dans l'optique des collectivités locales, la cession des ports publics leur permet de devenir propriétaires de leurs installations, d'en contrôler l'utilisation, d'établir leurs propres barèmes tarifaires (le cas échéant) et de déterminer les niveaux de service et d'entretien propres aux circonstances locales. Dans l'optique de Transports Canada, la procédure décrite ci-dessus permet au Ministère d'atteindre son objectif, qui est de se désister de l'exploitation directe des ports régionaux et locaux dans tout le pays.

Progrès à ce jour

En date du 31 mars 2004, 452 des 549 installations relevant des Programmes portuaires et cession dans tout le Canada avaient été cédées ou radiées d'une autre façon de l'inventaire d'origine de Transports Canada :

- 211 ports déclarés publics ont été déclassés;
- 65 ports ont été cédés à d'autres ministères fédéraux;
- 40 ports ont été cédés aux gouvernements provinciaux (Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario);
- 113 ports ont été cédés à des intérêts locaux;
- 5 installations portuaires ont été démolies;
- les baux et licences de 18 ports de Transports Canada ont été résiliés.

En somme, le Ministère a déclassé 270 ports publics depuis le lancement du programme. De ce nombre, 26 ports ont été découverts au cours de recherches dans les archives qui ont été effectuées après la publication de la Politique maritime nationale et, de ce fait, ne faisaient pas partie des 549 ports inventoriés à l'origine. En outre, 33 de ces ports publics étaient attenants à des installations portuaires qui ont été cédées et qui, par conséquent, ont été radiées de l'inventaire originel.

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

Au 31 mars 2004, on dénombrait au Canada 67 ports régionaux et locaux et 30 ports éloignés qui relevaient encore des Programmes portuaires et cession.

Tableau 1 – Progrès à ce jour par Région (en date du 31 mars 2004)

Région	Inventaire originel	Cédés* dans les années antérieures	Cédés* en 2003-2004	Total	Port résiduels
Atlantique	262	235	1	236	26
Québec	72	36	1	37	35
Ontario	57	42	1	43	14
Pacifique	158	133	3	136	22
Total	549	446	6	452	97

* Ce qui comprend les ports déclassés ou démolis ou les ports dans lesquels Transports Canada ne détient plus d'intérêts.

Remarque : On trouvera des mises à jour de ce tableau à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/sommaireprogres.htm>

Cession des lits portuaires

La cession des lits portuaires fait partie intégrante du programme et est parfaitement conforme à ce dernier. Pour atteindre l'objectif de la Politique maritime nationale selon lequel Transports Canada doit cesser d'être propriétaire et d'exploiter des ports régionaux et locaux, le Ministère doit renoncer à tous ses intérêts relativement à la propriété de ces ports, notamment à la propriété des lits portuaires, le cas échéant. Dans un certain nombre de cas, les droits portuaires qui sont perçus des navires qui utilisent un port doivent être perçus même dans les ports où aucun service n'est offert, en dehors de ceux offerts par le directeur de port. Transports Canada peut uniquement déclasser le port et cesser de percevoir les droits portuaires qui s'y rattachent lorsqu'il a renoncé à tous ses intérêts de propriétaire.

Il importe de signaler que Transports Canada ne possède que 41 lits portuaires et que ce sont les provinces qui sont propriétaires de la vaste majorité des lits portuaires de centaines de petits ports à l'échelle nationale. Les négociations visant la cession des lits portuaires de Transports Canada se déroulent actuellement. Les 41 lits portuaires qui appartiennent à Transports Canada se trouvent aux endroits suivants :

Terre-Neuve-et-Labrador	11	Ontario	8
Île-du-Prince-Édouard	4	Manitoba	1
Nouvelle-Écosse	15	Colombie-Britannique	2

Prorogations du Programme de cession des ports

Le gouvernement du Canada a récemment prorogé le Programme de cession des ports jusqu'au 31 mars 2006.

Surveillance de la conformité

En vertu du Programme de cession des ports, pour la majorité des ports cédés, Transports Canada a versé une contribution au nouvel exploitant du port pour qu'il rende l'installation portuaire existante conforme aux normes minimales de sécurité ou d'exploitation, ou pour effectuer un paiement forfaitaire en vue de faciliter la prise en charge du port.

En vertu de la procédure de surveillance postérieure à la cession de Transports Canada, et selon les stipulations des ententes de cession, des états annuels de vérification sont présentés au Ministère par les nouveaux propriétaires du port pendant toute la durée de l'accord de contribution. L'objectif de cette vérification est de permettre à Transports Canada de donner l'assurance aux contribuables canadiens que toutes les dépenses ont été engagées conformément à l'accord de contribution.

En 2003-2004, 71 états annuels de vérification au total ont été reçus au sujet des ports dont l'exploitation continue est obligatoire. À l'exception de trois états annuels de vérification, au sujet desquels Transports Canada s'efforce de régler les problèmes décelés avec l'exploitant du port, aucun écart important n'a été décelé.

Outre les états annuels de vérification, Transports Canada se livre à des vérifications des ports cédés au moins une fois pendant la durée de l'accord de contribution. En 2003-2004, Transports Canada a ainsi procédé à 18 vérifications. Dès qu'une vérification est terminée, le Ministère établit au besoin un plan d'intervention de gestion qui tient compte des recommandations de la vérification. Les vérifications, de même que les plans d'intervention de gestion, sont transmis au Comité d'examen des vérifications de Transports Canada pour fins d'approbation et de publication ultérieure sur Internet.

Remarque : On trouvera des précisions sur les services de vérification et de conseils de Transports Canada à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm>

Financement du programme

Fonds de cession des ports

Transports Canada a institué le Fonds de cession des ports afin d'accélérer l'initiative de cession. L'enveloppe de 125 millions \$ prévue à l'origine, qui était financée par Transports Canada, a été portée à 175 millions \$ grâce à l'ajout de crédits provenant du cadre financier. Ces crédits ont pour but de faciliter la procédure de cession en atténuant les répercussions financières initiales des cessions portuaires.

Le Fonds de cession des ports procure une aide pour rendre les installations portuaires existantes conformes aux normes minimales de sécurité ou d'exploitation, ou pour effectuer des paiements forfaitaires en vue de faciliter la prise en charge d'un port. Le fonds peut aussi servir à défrayer une partie des coûts encourus par le nouveau propriétaire ou exploitant pour rendre le port conforme aux prescriptions en matière de réglementation et d'assurance, pour financer des études de faisabilité ou atténuer les éventuelles responsabilités. Enfin, le fonds peut servir à aider des groupes, des collectivités ou d'autres intérêts à prendre en charge un ensemble de ports et à réduire les coûts en vertu d'une rationalisation des infrastructures.

Lorsque personne ne manifeste le moindre désir de prendre en charge une installation, le port est alors offert au public par voie d'appel d'offres. Si cette démarche ne suscite toujours pas d'intérêt, Transports Canada prend alors une décision sur la nécessité future de l'installation.

En 2003-2004, les dépenses engagées par le Fonds de cession des ports se sont élevées à 1,8 million \$, ce qui porte le total des dépenses à 126,6 millions \$ depuis le lancement du programme.

Fonds de transfert des ports

Transports Canada se sert d'un fonds distinct, le Fonds de transfert des ports, institué à même les ressources du Ministère, afin de financer les dépenses qui se rattachent à la cession des ports. Ce fonds permet de défrayer des dépenses comme les études d'arpentage, les recherches de titres, les évaluations des propriétés, les évaluations environnementales, le recrutement de conseillers financiers et d'autres frais administratifs. Au total, une somme de 45,0 millions \$ du Fonds de transfert des ports a été déboursée depuis le lancement du programme.

Tableau 2 – Dépenses engagées dans le cadre du Programme de cession des ports

(en millions \$)

Fonds/Année	96-97	97-98	98-99	99-00	00-01	01-02	02-03	03-04	Total
Fonds de cession des ports	13,1	1,5	1,3	16,9	46,5	23,1	22,4	1,8	126,6
Fonds de transfert des ports	6,6	7,2	7,1	6,4	5,8	5,3	3,0	3,6	45,0

Revenus tirés de la vente des ports

Depuis le lancement du programme, les ventes de propriétés et de biens portuaires ont généré 8,8 millions \$, dont 0,4 million \$ a été perçu au cours de l'exercice 2003-2004.

Enjeux

Préoccupations suscitées par 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 des conséquences non seulement sur la capacité du Ministère à poursuivre la cession des ports publics, mais également sur les activités de cessions immobilières dans l'ensemble du gouvernement. Même si

cette décision a touché les cessions portuaires dans tout le pays, ce sont l'Ontario et la Colombie-Britannique qui en ont le plus ressenti les effets. Dans certains cas, les revendications territoriales des Premières nations ont été enregistrées devant les tribunaux, compliquant du même coup l'exécution du Programme de cession des ports.

Transports Canada a conçu un modèle de consultation pour les négociateurs dans le cadre duquel l'État doit déterminer l'éventuelle existence de droits ou de titres autochtones légitimes avant de conclure une transaction. Dans bien des cas, des consultations s'imposent avant de procéder à une cession. Dans quelques cas exceptionnels, il est possible que les négociateurs du Ministère doivent obtenir l'accord des Premières nations touchées avant de finaliser une cession.

Le modèle de consultation de Transports Canada est un instrument qui permet de déterminer les problèmes qui touchent les Premières nations et d'y apporter les réponses voulues. L'emploi de ce modèle permet la matérialisation des transactions du Ministère, comme la cession des ports, encore que plus lentement que ce que l'on prévoyait au moment du lancement du programme en 1996. Les cessions qui ont été réalisées à Victoria (C.-B.) illustrent on ne peut mieux le processus de consultation avec les Premières nations. Grâce aux efforts déployés par les négociateurs de Transports Canada, deux Premières nations font aujourd'hui partie du conseil d'administration de la « Greater Victoria Harbour Authority », propriétaire de plusieurs installations portuaires qui appartenaient antérieurement à Transports Canada.

Questions provinciales

Pour mener à bien la cession d'un port, le consentement des provinces est obligatoire dans la plupart des cas à Terre-Neuve-et-Labrador, au Québec et en Colombie-Britannique. Cela s'explique par le fait que les ports dans ces provinces sont situés sur des terres que les provinces ont mises à la disposition du gouvernement fédéral pour l'exploitation de ports publics. Or, ces terres doivent être rétrocédées à la province lorsque Transports Canada cesse d'en avoir besoin à cette fin. Cette disposition est connue sous l'appellation de clause réversive. C'est ainsi que le gouvernement fédéral ne peut céder les terres à d'autres parties sans l'approbation expresse du gouvernement provincial concerné.

Une procédure a désormais été adoptée avec le gouvernement de Colombie-Britannique en vertu de laquelle la province conclut un bail avec le nouvel exploitant au moment de la cession. Les cessions sont néanmoins au point mort au Québec et à Terre-Neuve-et-Labrador. Transports Canada poursuivra ses efforts avec Terre-Neuve-et-Labrador et le Québec pour lever les clauses réversives dans ces deux provinces.

Exploitation des ports

Objectifs du programme

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

- contribue à l'atteinte des objectifs de commerce international du Canada de même qu'aux objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;
- fonctionne avec efficacité;
- fournit aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables;
- est coordonné avec d'autres activités maritimes et avec les réseaux de transport de surface et aérien.

Administration

Le programme est administré par la Direction générale des programmes portuaires et cession de Transports Canada, avec le concours des bureaux régionaux de Dartmouth (N.-É.), Québec (Qué.), Toronto (Ont.) et Vancouver (C.-B.).

L'administration d'un port local varie selon l'exploitation locale. Trois ports, Charlottetown (Î.-P.-É.), Cap-aux-Meules (Qué.) et Victoria (C.-B.), sont placés sous la surveillance de fonctionnaires à temps plein. Dans la majorité des cas, cependant, Transports Canada est représenté localement par des personnes désignées dont la rémunération consiste en une commission représentant un certain pourcentage des droits perçus auprès des usagers des ports respectifs. Ces personnes, que l'on appelle directeurs de port et gardiens de quai, sont nommées par le ministre des Transports et l'ampleur de leurs activités est directement fonction de la densité du trafic.

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 la procédure réglementaire. Toutefois, les fonctionnaires du Ministère avisent les usagers et les intervenants de tout rajustement apporté aux droits des ports publics avant que ce rajustement n'entre en vigueur.

- des navires, véhicules, aéronefs et personnes qui entrent dans une installation portuaire ou un port public ou qui en font usage;
- des marchandises chargées à bord des navires, déchargées ou transbordées par eau dans le périmètre d'un port public, ou entreposées ou transitant par une installation portuaire publique;
- des services fournis ou des droits accordés à l'égard de l'exploitation d'un port ou d'une installation portuaire public.

Transports Canada publie un barème tarifaire de tous les droits, à l'exception des frais de location. Au nombre des droits types, mentionnons :

Droits de port	Droit perçu d'un navire qui entre dans un port public ou qui en fait usage - et qui est fonction de la taille et de l'immatriculation du navire.
Droits d'amarrage	Droit se rattachant à l'occupation d'un poste à quai dans un port - qui est fonction de la taille du navire et de la durée de l'escale.
Droits de quaiage	Droit se rattachant au débarquement d'une cargaison sur un quai public - qui est fonction du type de cargaison et est établi selon un tarif à la tonne ou au mètre cube.
Droits d'entreposage	Droit se rattachant à l'utilisation de hangars ou d'espaces ouverts pour y assembler ou y répartir des marchandises - qui est fonction de l'espace occupé et de la durée d'utilisation.
Frais de location	Loyer généralement fonction de la valeur marchande de la propriété.

Si Transports Canada doit entreprendre des travaux d'amélioration expressément au profit d'un usager important,

le Ministère peut alors majorer ou remplacer ces tarifs par des contrats négociés visant à accroître le taux général de recouvrement des coûts des immobilisations.

L'approbation récente par le Parlement du projet de loi C-212, *Loi sur les frais d'utilisation*, devrait avoir une incidence sur la façon dont les droits de port seront fixés à l'avenir. Transports Canada procède actuellement à une analyse de l'incidence que cette loi aura sur l'établissement des droits des ports publics.

Remarque : On peut obtenir des renseignements sur les droits des ports publics à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm>

Réglementation

La Politique maritime nationale prescrivait la réorganisation complète des ports et havres du Canada. Pour faire face aux changements prévus dans la structure du réseau portuaire, Transports Canada a remplacé intégralement le régime de réglementation visant les ports publics. Le *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques*, qui a remplacé le *Règlement sur les ports publics* et le *Règlement sur les quais de l'État*, a actualisé les responsabilités réglementaires de Transports Canada en ce qui concerne la sécurité, l'ordre et l'exploitation des ports publics. Ces règlements sont épaulés par des pratiques et des procédures visant à contrôler la circulation des navires et à promouvoir la sûreté et l'efficacité de la navigation dans les ports publics.

Remarque : On trouvera d'autres précisions sur la réglementation visant les ports publics à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/loisreglements.htm>

Autres activités

Sûreté maritime

Afin de se conformer au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et au Code international pour la sûreté des navires et des infrastructures portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui doit entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2004, Transports Canada s'emploie à établir des évaluations et des plans de sûreté pour le reste de ses installations portuaires publiques. Le Ministère est convaincu qu'il parviendra à respecter l'échéance de l'OMI, qui assurera le maintien des avantages économiques et des valeurs tirés du réseau portuaire canadien.

Remarque : On trouvera d'autres précisions sur la sûreté maritime à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/menu.htm>

Sondage sur la sécurité-incendie

L'an dernier, Transports Canada, avec le concours de l'Association canadienne de chefs de pompiers, du Bureau de la sécurité des transports du Canada, de l'Association des administrations portuaires canadiennes et de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, a élaboré et diffusé un sondage auprès des services d'incendie municipaux situés à proximité des ports ou des installations portuaires canadiens. Ce sondage avait pour but d'évaluer l'ampleur de la formation et de l'expérience que possèdent les services d'incendie basés à terre lorsqu'ils doivent intervenir pour lutter contre un incendie à bord d'un navire dans les ports canadiens.

Remarque : On trouvera d'autres précisions sur les résultats de ce sondage à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/sondageresultats.htm>

Examen financier - Exploitation

Recettes et dépenses en 2003-2004

Dépenses et recettes (millions \$)	2002-2003	2003-2004
Exploitation et entretien (y compris commissions, A-E et RPC)	17.1	18.2
Immobilisations	2.5	5.4
Dépenses brutes	19.6	23.6
Recettes	(13.3)	(12.4)
Total net	6.3	11.2

On prévoit que les recettes totales du programme se chiffreront à 12,4 millions \$ en 2003-2004. Selon les modalités de leur affectation, les directeurs de port et les gardiens de quai touchent une commission fixe qui est fonction des recettes tarifaires perçues par leurs ports respectifs. Le reste des fonds est affecté aux dépenses d'exploitation et d'entretien dans les ports publics de Transports Canada.

En 2003-2004, environ 83 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans les ports publics. Il convient de remercier toutes les personnes nommées qui ont su administrer judicieusement les ports au profit des collectivités locales, ce qui est tout à l'honneur du gouvernement fédéral.

Fonds de fonctionnement et d'entretien

Depuis le lancement du Programme de cession des ports en 1996, le budget annuel des travaux d'entretien dans les ports publics a été très minime, étant donné que les fonds d'entretien portuaire de Transports Canada ont servi uniquement à réaliser les travaux urgents ayant trait à la sécurité.

Avant le lancement du Programme de cession des ports, le Ministère dépensait en moyenne 22 millions \$ par an en travaux d'entretien. À titre de comparaison, à peine 5,4 millions \$ ont été affectés à l'entretien des ports en 2003-2004.

Immobilisations

Au cours de l'exercice 2003-2004, un grand projet d'investissement a été approuvé pour la reconstruction de l'installation de Blanc-Sablon (Qué.), lequel se poursuivra l'exercice prochain. En outre, on a entrepris et terminé la reconstruction du quai de Rimouski (Qué.) durant le présent exercice financier.

Remarque : On trouvera d'autres précisions sur les programmes portuaires à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm>