

Version imprimable du site de Transports Canada

Rapport annuel sur la cession et l'exploitation des ports 2004-2005

Table de matières

Avant-propos	2
Description du programme	2
Processus de 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	6
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	8
Objectifs du programme	8
Sûreté maritime	8
Administration	9
Droits d'utilisation	9
Réglementation	10
Examen financier – Exploitation	11
Dépenses et revenus	11

Avant-propos

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

des ports de 2004-2005.

Le réseau de transport maritime du Canada apporte une contribution essentielle 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 intérêts locaux d'acquérir des ports publics dans leurs régions. Grâce à ce programme, 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 dix ans, a permis à Transports Canada de transférer ou céder 84 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 des installations portuaires publiques qui n'ont pas encore été cédés.

L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député

Ministre des Transports

Description du Programme

Dans les années 1980 et 1990, la surcapacité et le manque d'efficacité dans le réseau portuaire canadien limitaient le commerce et compromettaient la capacité du Canada à livrer concurrence à l'échelle mondiale dans l'industrie du transport maritime. Seulement sept pour cent des ports traitaient plus de 80 pour cent du trafic maritime au pays, et les contribuables canadiens n'obtenaient pas un rendement suffisant pour les importants investissements publics effectués dans les projets d'infrastructure portuaire au fil des ans. Pour redresser cette situation, le gouvernement du Canada a annoncé en décembre 1995 la Politique maritime nationale qui exposait l'intention du gouvernement fédéral de moderniser et de rationaliser le réseau national de transport maritime.

Un élément clé de la stratégie de modernisation de la Politique maritime nationale est la répartition des ports de Transports Canada dans trois différentes catégories opérationnelles :

- les ports admissibles au statut d'administration portuaire canadienne (APC), soit les ports financièrement autonomes qui ont un trafic diversifié; *
- les ports désignés comme ports régionaux et locaux, soit les ports dont on prévoit la cession;
- les ports désignés comme ports éloignés, soit les ports qui fournissent le seul accès possible à des localités éloignées (Transports Canada continuera d'en assurer l'exploitation, sauf si des intervenants locaux manifestent le désir de s'en porter acquéreurs).

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

L'une des principales initiatives qui s'inscrit dans le cadre de la Politique maritime nationale est le Programme de cession des ports, qui vise à transférer la propriété et l'exploitation des ports régionaux/locaux de Transports

Canada à d'autres ministères fédéraux, aux gouvernements provinciaux ou territoriaux, à des intérêts locaux, y compris des municipalités. Le Programme de cession des ports a été mis en œuvre le 18 avril 1996, une fois ses modalités approuvées par le Conseil du Trésor, notamment l'autorisation d'instituer le Fonds de cession des ports de 125 millions \$. Par ailleurs, un Fonds distinct de transfert des ports a été institué pour financer les activités ministérielles qui se rattachent à la cession des ports. On trouvera plus loin une description détaillée de ces deux fonds.

À l'origine, le Programme de cession des ports devait durer six ans et prendre fin le 31 mars 2002, mais il a été prorogé d'un an jusqu'au 31 mars 2003, puis de trois ans supplémentaires jusqu'au 31 mars 2006. À la fin de l'exercice 2004-2005, soit l'avant dernière année du programme, 459 (84 pour cent) des 549 ports et installations portuaires publics exploités à l'origine par Transports Canada avaient été cédés, démolis ou déclassés. Depuis le début du programme, les contribuables canadiens ont économisé près de 165 millions \$ en frais d'exploitation, en dépenses d'entretien et en d'autres coûts directement liés à l'exploitation des ports publics.

Le Programme de cession des ports s'inscrit dans une stratégie de cession de terrains et de biens meubles 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.

Processus de cession des ports

Si un port ne suscite aucun intérêt au niveau fédéral, provincial ou territorial, Transports Canada procède à la cession dans la localité, comme suit :

1. Les fonctionnaires régionaux 2003-2004 de Transports Canada tiennent des réunions publiques pour discuter de la cession avec les intérêts locaux.
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 concernant 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 permet aux collectivités 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 adaptés aux besoins locaux.

Si la cession d'une installation ne suscite aucun intérêt, le port peut être mis en vente aux enchères publiques. Si l'installation ne suscite encore aucun intérêt, Transports Canada peut alors se prononcer sur l'utilité future de cette dernière et envisager la démolition des installations peu ou pas utilisées qui posent un risque à la santé et à la sécurité.

Progrès à ce jour

En date du 31 mars 2005, 459 des 549 installations relevant des Programmes portuaires et cession dans tout le Canada avaient été cédées ou radiées d'une autre façon du répertoire d'origine de Transports Canada :

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

En plus des 211 ports publics déclassés mentionnés ci-dessus, 60 autres ports publics qui ne figuraient pas dans les 549 installations portuaires énumérées à l'origine dans la Politique maritime nationale ont aussi été déclassés. 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 34 étaient attendants à des installations portuaires cédées et qui, par conséquent, avaient déjà été radiées du premier répertoire.

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.

Au 31 mars 2005, on dénombrait au Canada 64 ports régionaux/locaux et 26 ports éloignés à la charge de Transports Canada.

Tableau 1 — Progrès à ce jour par Région (en date du 31 mars 2005)

Région	Premier répertoire	Cédés* dans les années antérieures	Cédés* 2004-2005	Total	Ports qui restent
Atlantique	262	236	2	238	24
Québec	72	37	0	37	35
Ontario	57	43	2	45	12
Pacifique	158	135	4	140	19
Total	549	451	8	459	90

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

d'intérêts. Un port cédé a été remis à Transports Canada dans l'exercice 2003-2004, et il a été cédé à nouveau dans l'exercice 2004-2005. Les données de cession ont été adaptées pour refléter la cession finale en 2004-2005.

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 cesser d'être propriétaire et d'exploiter des ports régionaux et locaux, Transports Canada doit renoncer à tous ses intérêts relativement à la propriété de ces ports, notamment à la propriété des lits portuaires, le cas échéant. Transports Canada a transféré un certain nombre de ports et d'installations portuaires tout en demeurant propriétaire du lit portuaire et doit dans ces cas continuer de percevoir des droits portuaires auprès des navires qui utilisent ces ports. Transports Canada peut uniquement déclasser les ports 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 ce sont les provinces qui sont propriétaires de la vaste majorité des lits portuaires de centaines de petits ports à l'échelle nationale. Transports Canada ne possède que 40 lits portuaires, et des négociations visant leur cession se déroulent actuellement. Les lits portuaires qui appartiennent à Transports Canada se trouvent aux endroits suivants :

Terre-Neuve-et-Labrador — 10	Ontario — 8
Île-du-Prince-Édouard — 4	Manitoba — 1
Nouvelle-Écosse — 15	Colombie-Britannique — 2

Prorogations du Programme de cession des ports

Quand le Programme de cession des ports a débuté en 1996, Transports Canada s'est vu confier un mandat de six ans pour céder ses ports régionaux et locaux. Le programme a connu beaucoup de succès durant cette période, mais des facteurs indépendants de la volonté du Ministère entravaient les efforts déployés (p. ex., questions relatives aux terres des provinces, préoccupations suscitées par les Premières nations). Pour cette raison, une prorogation d'un an a été approuvée en 2001 et une autre prorogation de trois ans a été approuvée en 2003. Le Programme de cession des ports doit prendre fin le 31 mars 2006.

Surveillance de la conformité

Pour la majorité des ports cédés, Transports Canada a versé une contribution financière aux nouveaux exploitants afin de les aider à rendre les installations portuaires existantes conformes aux normes minimales de sécurité ou d'exploitation, ou de faciliter la prise en charge d'un port.

Dans le cadre de la procédure de surveillance postérieure à la cession, et selon les stipulations des ententes de cession, les nouveaux propriétaires de port remettent des états annuels de vérification à Transports Canada pendant toute la durée de l'accord de contribution. Grâce à ces états, le Ministère peut garantir que toutes les dépenses ont été engagées conformément à l'accord de contribution. En 2004-2005, 45 états annuels de vérification au total ont été reçus au sujet des ports ayant toujours des obligations opérationnelles. Même si aucun écart important n'a été décelé, Transports Canada a collaboré avec les exploitants pour régler les problèmes constatés.

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 2004-2005, Transports Canada a procédé à 15 vérifications. Dès qu'une vérification est terminée, on 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 le site Web du Ministère.

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 (FCP) afin d'accélérer l'initiative de cession. L'enveloppe de 125 millions \$ prévue à l'origine, qui était financée exclusivement par Transports Canada, a été portée à 175 millions \$ en 2003 grâce à l'ajout de crédits provenant du cadre financier. Ce fonds a pour but de faciliter la procédure de cession en atténuant les répercussions financières initiales des cessions portuaires.

Le FCP procure une aide pour rendre les installations portuaires existantes conformes aux normes minimales de sécurité ou d'exploitation, ou pour faciliter la prise en charge d'un port. Le fonds peut aussi servir à défrayer une partie des coûts encourus par le nouveau propriétaire 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 locaux, 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.

En 2004-2005, les dépenses engagées par le FCP se sont élevées à 17,9 millions \$, ce qui porte le total des dépenses à 144,5 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 (FTP), financé à l'intérieur des niveaux de référence du Ministère, afin de financer les dépenses ministérielles qui se rattachent à la cession des ports. Ce fonds permet de défrayer des dépenses comme l'arpentage, les recherches de titres, les évaluations de propriété, les évaluations environnementales, les évaluations financières et les frais administratifs. Au total, une somme de 46,6 millions \$ du FTP a été déboursée depuis le lancement du programme.

Tableau 2 — Dépenses engagées dans le cadre du Programme de cession des ports (en millions de dollars)

Année/ Fonds	96-97	97-98	98-99	99-00	00-01	01-02	02-03	04-05	04-05	Total
FCP	13,1	1,5	1,3	16,9	46,5	23,1	22,4	1,8	17,9	144,5
FTP	6,6	7,2	7,1	6,4	5,8	5,3	3,0	3,6	1,6	46,6

Revenus tirés de la vente des ports

Depuis le lancement du programme, les ventes de propriétés et de biens portuaires ont généré 9,7 millions \$, dont 0,8 million \$ a été perçu au cours de l'exercice 2004-2005.

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 cession de terres 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'existence possible de droits ou de titres autochtones légitimes avant de conclure une transaction. Il s'agit d'un mécanisme qui permet de déterminer les problèmes qui touchent les Premières nations et d'y donner suite. Les initiatives de cession des ports tiendront compte des responsabilités fiduciaires de l'État à l'égard des Premières nations et, où cela est justifié, des consultations se tiennent avec les Premières nations avant de procéder à la cession.

L'emploi du modèle de consultation de Transports Canada a permis de procéder à la cession des ports, mais 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 l'Administration portuaire du Grand Victoria, 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 ces ports 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 réversible. Le gouvernement fédéral ne peut donc céder ces terres à d'autres parties sans l'approbation expresse du gouvernement provincial concerné.

Une procédure a désormais été adoptée avec le gouvernement de la Colombie-Britannique en vertu de laquelle la province conclut un bail avec le nouvel exploitant au moment de la cession. À la suite de discussions tenues au Québec et à Terre-Neuve-et-Labrador, ces provinces sont maintenant plus ouvertes à envisager les cessions au cas par cas.

Exploitation des ports

Objectifs du Programme

Dans le cas des 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.

Sûreté maritime

Le Canada a déjà l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires et les plus sûrs au monde. De plus, Transports Canada s'est engagé à accroître la sûreté en demeurant à l'affût des besoins à cet égard. En juillet 2004, Transports

Canada a adopté le *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (code ISPS) de l'Organisation maritime internationale et a élaboré un règlement d'application, le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), pour tenir compte des exigences canadiennes quant à la sûreté du transport maritime.

La conformité avec le code ISPS fait en sorte que les ports, les navires et les installations maritimes respectent les exigences internationales reconnues en matière de sécurité et de sûreté. Le code ISPS constitue un régime de sûreté détaillé qui établit un cadre international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux et l'industrie du transport maritime afin de déceler les incidents portant sur la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international et d'intervenir. Le règlement d'application du Canada, le RSTM, est encore plus rigoureux et prévoit une surveillance et une reddition de compte accrues. Le Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM) a été établi afin d'aider les exploitants de ports et d'installations portuaires privés à assumer les coûts associés à la modernisation et au renforcement de leurs systèmes et programmes de sûreté, en vue de les aider à respecter les exigences du RSTM.

En 2004-2005, un montant de 2,5 millions \$ a été dépensé pour répondre aux exigences de sûreté aux ports qui appartiennent à Transports Canada.

Le PCSM, annoncé en mai 2004, est un programme de 115 millions \$ sur trois ans qui permet aux exploitants de ports et d'installations maritimes privés de demander des fonds fédéraux pour accroître la sûreté conformément à leurs plans de sûreté approuvés par Transports Canada.

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

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.). Dans la majorité des cas, 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.

Aux termes de la LMC, le ministre peut fixer les droits à payer pour :

- 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 public ou d'une installation portuaire publique.

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 – 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.

La *Loi sur les frais d'utilisation*, sanctionnée en mars 2004, a mis en place un processus strict pour établir et modifier les droits d'utilisation fixés en vertu d'une loi du Parlement. Cette loi prévoit un processus détaillé de consultation et d'analyse pour assurer la reddition de compte, la transparence et l'équité dans le rajustement des droits d'utilisation, et donne au Parlement un rôle de surveillance dans le processus. Même si les droits exigés aux ports publics sont établis à l'extérieur du processus réglementaire, les dispositions de la *Loi sur les frais d'utilisation* s'appliqueront à tout changement à l'avenir.

On trouvera des renseignements concernant les droits exigés aux 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.

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>

Examen financier — Exploitation

Dépenses et revenus (millions \$)	2003-2004	2004-2005
Exploitation et entretien	18,2	25,3

(y compris commissions, AE et RPC)		
Immobilisations	5,4	11,6
Dépenses brutes	23,6	36,9
Revenus	(12,4)	(13,6)
Total net	11,2	23,3

On prévoit que les revenus totaux du programme se chiffreront à 13,6 millions \$ en 2004-2005. Selon les modalités de leur affectation, les directeurs de port et les gardiens de quai touchent une commission fixe qui est fonction des revenus tarifaires touchés 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 2004-2005, 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.

Depuis le lancement du Programme de cession des ports, le budget annuel des travaux d'entretien et de réparation dans les ports publics a été considérablement réduit. Avant le Programme de cession des ports, le Ministère dépensait en moyenne 22 millions \$ par an en travaux d'entretien. À titre de comparaison, à peine 4,1 millions \$ ont été affectés à l'entretien des ports en 2004-2005. Le budget est plutôt modeste car le nombre de ports exploités par Transports Canada est passé de 549 à 90, et les fonds d'entretien portuaire de Transports Canada servent maintenant uniquement à réaliser les travaux urgents ayant trait à la sécurité.

La hausse globale des dépenses d'exploitation et d'entretien en 2004-2005 est attribuable en grande partie à un projet d'assainissement de l'environnement en Colombie-Britannique, le Projet environnemental des ports de Victoria et d'Esquimalt (PEVE). Ce projet pluriannuel s'inscrit dans le cadre de l'engagement de Transports Canada visant à protéger l'environnement et à garantir que toute propriété que Transports Canada détient et exploite n'aura pas d'incidence à long terme sur l'environnement.

On trouvera d'autres renseignements sur le PEVE à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/pacifique/maritime/portsdevictoriaesquimalt.htm>

Au cours de l'exercice 2004-2005, les travaux de réparation au quai de Blanc-Sablon (Qué.) se sont poursuivis et ont représenté un peu plus de 7,6 millions \$ des 11,6 millions \$ versés au titre des dépenses en immobilisations à l'échelle du pays. De plus, des réparations mineures et des améliorations de sûreté ont été apportées à un certain nombre de ports à l'échelle du pays par suite de la mise en œuvre du RSTM.

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