

EXAMEN DE LA LOI MARITIME DU CANADA

COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Transports
Québec 

10 DÉCEMBRE 2002

TABLE DES MATIÈRES

1.	Principes et vision du Québec en matière de transport	3
2.	Analyse de la mise en œuvre de la Loi maritime du Canada	4
	2.1 Absence d'une vision globale et intégrée	4
	2.2 État de la cession portuaire	5
	2.3 Pratiques non équitables en matière de cession portuaire au regard de la Loi maritime du Canada et de la volonté du gouvernement du Québec	6
	2.4 Légitimité du principe de négociations directes entre Transports Canada et le ministère des Transports du Québec	7
3.	Position du gouvernement du Québec	9
	3.1 Position quant au refus de céder au Québec les ports régionaux et locaux sollicités	9
	3.2 Position quant à la possibilité de transférer des ports publics aux Administrations portuaires canadiennes	10
	3.3 Autres points relatifs à l'application de la Loi maritime du Canada	10
	Conclusion	11
	ANNEXE : Ports régionaux et locaux du Québec relevant de Transports Canada et présentant des déficits d'entretien depuis l'entrée en vigueur du Programme fédéral de cession portuaire en 1996	12

1. Principes et vision du Québec en matière de transport

L'intervention gouvernementale en matière de transport consiste à offrir des infrastructures et des services de transport efficaces, sécuritaires, viables et accessibles répondant aux besoins de la collectivité, et cela, en recherchant un équilibre entre les besoins de la collectivité et ceux d'une économie plus compétitive.

L'exercice de révision de la Loi maritime du Canada donne au gouvernement du Québec l'occasion de préciser davantage sa vision dans le cheminement d'élaboration de sa politique en matière de transport. Cette vision s'appuie sur des perspectives économique, sociale et environnementale.

La perspective économique suppose d'accroître la productivité des ressources utilisées en transport et se traduit par une meilleure mobilité, des réseaux efficaces et intégrés et des coûts de transport concurrentiels.

La perspective sociale doit considérer *a priori* le bien-être collectif et individuel et, à cet égard, vise l'amélioration de l'accessibilité aux différents services et la recherche d'une plus grande équité sociale par les transports.

La perspective environnementale vise à contrôler les sources de pollution résultant du transport maritime de façon que les milieux, tant à l'échelle planétaire que locale, préservent leur intégrité et respectent les seuils de qualité environnementale reconnus.

C'est dans le contexte d'une telle vision qu'a été élaborée la première politique de transport maritime et fluvial du Québec. Eu égard à l'importance du transport maritime sur le Saint-Laurent dans le développement économique du Québec et à l'évolution des nombreux défis qui s'imposent aux principaux acteurs, le gouvernement du Québec s'est engagé à favoriser le développement du secteur maritime afin qu'il soit hautement compétitif. Pour ce faire, le Québec s'est donc doté, en juin 2001, de la Politique de transport maritime et fluvial dont il convient de rappeler les principales orientations au regard de la Loi maritime du Canada :

- accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce;
- utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socioéconomique des régions du Québec.

De telles orientations nécessitent, entre autres, une approche cohérente en matière d'infrastructures portuaires, laquelle s'articule autour de la volonté du gouvernement du Québec d'entreprendre une série d'actions concrètes :

- Le gouvernement tient à doter le Québec d'un réseau stratégique de ports, défini en collaboration avec le milieu, visant à favoriser son développement socioéconomique et celui de ses régions. Au-delà du rôle majeur joué par les cinq Administrations portuaires canadiennes ayant obtenu un tel statut du gouvernement fédéral, et compte tenu de la volonté du Québec de redynamiser les activités maritimes en général - et le cabotage en particulier - il

est impérieux de compléter la constitution d'un réseau stratégique par une prise en compte des réalités économiques de tout le territoire, en y incluant des ports commerciaux régionaux et locaux.

- Voulant s'assurer que les ports stratégiques reçoivent les investissements nécessaires au maintien de la compétitivité entre le Saint-Laurent et les routes maritimes concurrentes, le gouvernement du Québec a clairement exprimé sa volonté de négocier avec les autorités fédérales le transfert de la propriété d'un certain nombre de ports commerciaux régionaux.
- Le Québec entend proposer et soutenir un cadre de gestion locale approprié pour assurer la viabilité des ports stratégiques dans la mesure où ils demeurent des pivots dynamiques de développement économique des régions qu'ils desservent.

Compte tenu des besoins des régions et du retrait fédéral du champ des infrastructures portuaires, la Politique de transport maritime et fluvial du Québec a prévu la désignation d'un réseau portuaire stratégique : « Un réseau stratégique de ports québécois. Ayant comme objectif de s'assurer que le Québec dispose d'un instrument compétitif et adéquat pour soutenir le développement économique et les besoins en transport, le gouvernement déterminera un réseau portuaire commercial stratégique. »

Le Forum de concertation sur le transport maritime, qui a été mis sur pied dans le contexte de la Politique de transport maritime et fluvial et qui regroupe de nombreux partenaires des milieux maritime et portuaire québécois, a étudié la question et a procédé à la désignation d'un réseau de ports stratégiques.

Cette volonté du gouvernement du Québec de s'engager davantage en matière portuaire s'accompagne du Programme d'aide en transport maritime doté d'un budget de 20 millions de dollars sur cinq ans, destiné à soutenir, entre autres, des projets d'infrastructures portuaires soumis par les milieux concernés.

2. Analyse de la mise en œuvre de la Loi maritime du Canada

2.1 Absence d'une vision globale et intégrée

Pour une meilleure efficacité, la mise en œuvre des objectifs de la Loi maritime du Canada aurait nécessairement dû prendre en compte une vision intégrée et globale en matière de transport. Ainsi, pour un traitement équitable des différents modes de transport, le désengagement du gouvernement fédéral de ses responsabilités en matière de soutien financier aux infrastructures et aux services de transport devrait, le cas échéant, s'ajuster en fonction des contraintes de chaque mode de transport.

Or, la Politique maritime nationale, qui a inspiré l'adoption de la Loi maritime du Canada, ne découle pas d'une vision globale et intégrée des transports; il s'agit, au contraire, d'une politique sectorielle menée indépendamment. Une telle approche ne favorise pas la pleine et loyale concurrence entre les différents modes de transport ni la prise en compte des forces du marché et de la conjoncture économique dans leur ensemble.

2.2 État de la cession portuaire

Les répercussions majeures de la mise en œuvre de la Politique maritime nationale et de la Loi maritime du Canada sont sans nul doute le dessaisissement et le désengagement de l'État fédéral du domaine des infrastructures portuaires régionales et locales, qui se traduisent par la volonté de Transports Canada de transférer les 549 ports et installations portuaires des catégories visées, dont 36 situés au Québec. Un tel programme de transfert, d'une durée de 5 ans et assorti d'une enveloppe budgétaire de 125 millions de dollars pour tout le territoire canadien, devait prendre fin le 31 mars 2002; il a été prolongé d'une année, mais sans crédits additionnels.

Au 31 octobre 2002, 435 installations portuaires sur le total de 549 ont été touchées à travers le Canada, mais hors Québec. L'opération de transfert ayant connu ses limites à l'issue de la période quinquennale, Transports Canada a reconduit le programme pour un an, alors que monsieur Collenette a affirmé devant le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des Communes, le 22 mai 2002, qu'il ne restait que 17 millions de dollars, sur les 125 prévus initialement dans le fonds spécial, pour répondre aux besoins. Interrogé à ce sujet par un député québécois, le ministre fédéral des Transports a affirmé qu'il considérait cette somme comme étant suffisante pour couvrir le transfert des 114 ports non encore cédés. Il a ajouté que, si le Québec souhaitait acquérir les ports et réclamait une importante somme d'argent, il s'agirait alors d'une décision politique et qu'il demanderait, si cela était nécessaire et justifié, plus de fonds au cabinet : « *If we need more money, we can ask the Minister of Finance to add to the fund.* » (voir Compte rendu, Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales, 37^e Législature, 1^{re} Session, No. 065 du 22 mai 2002)

Entre-temps, les données officielles au 30 juin 2002 montrent que le montant disponible est passé de 17 millions de dollars à moins de 12 et qu'il faut s'attendre à moyen terme à l'amenuisement rapide des fonds du programme au fil des cessions qui s'effectuent ailleurs au Canada. C'est dire que, même en cas de déblocage des négociations, il restera à résoudre la délicate et incontournable question des fonds de compensation devant accompagner le transfert de ports au Québec.

Les conséquences, intentionnelles ou non, de la poursuite des objectifs de la Loi maritime du Canada ou découlant de l'application des lois et règlements connexes causent encore de nombreux irritants à l'industrie maritime canadienne et nuisent notamment à la promotion de la compétitivité de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent. Ainsi, pour atteindre pleinement les objectifs de rationalisation du secteur maritime visés sur la base de la Loi maritime du Canada, il est important que le Comité d'examen de la Loi maritime du Canada accorde une attention particulière, entre autres, à l'incidence sur la compétitivité portuaire des réalités suivantes :

- le système d'accréditation géographique de la main-d'œuvre en vigueur dans les Administrations portuaires canadiennes a montré ses limites en raison de sa rigidité;
- le gouvernement fédéral bloque les Administrations portuaires canadiennes dans leurs demandes de subventions ou de financement au Trésor;

- le recouvrement des coûts de la Garde côtière imposé à la navigation commerciale contribue à affaiblir la compétitivité de l'industrie;
- des pressions urbaines accrues provoquant des conflits d'usage risquent de compromettre le développement de certains ports;
- les redevances versées par les autorités portuaires au gouvernement fédéral et la taxation municipale nuisent à la compétitivité des ports canadiens;
- le sous-investissement et l'état de dégradation de certaines infrastructures du réseau portuaire secondaire constituent un manquement aux responsabilités fédérales en la matière.

Pour ces raisons entre autres, les objectifs de la Loi maritime du Canada mentionnés ci-dessus sont loin d'être atteints.

À cet égard, rappelons que la dernière Conférence des ministres provinciaux et territoriaux des Transports tenue le 20 septembre dernier à Winnipeg a fortement insisté sur la nécessité d' « un solide partenariat entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux [...] où toutes les parties, et surtout le gouvernement fédéral, s'engagent à s'investir pleinement de nouveau dans tous les modes de transport [...] » Plus spécifiquement, les ministres responsables ont unanimement admis la nécessité de « constituer un réseau intégré et multimodal » et des « programmes de financement durables ».

Or, la mise en œuvre de la Loi maritime du Canada par Transports Canada n'est pas le reflet de la volonté de partenariat qui est censée prévaloir.

2.3 Pratiques non équitables en matière de cession portuaire au regard de la Loi maritime du Canada et de la volonté du Québec en matière portuaire

Au printemps 2001, le gouvernement du Québec confiait au ministre des Transports et au ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime le mandat d'entreprendre des négociations avec le ministre des Transports du Canada en vue de la prise en charge par le Québec d'une dizaine de ports commerciaux régionaux parmi les 36 dont le gouvernement fédéral désire se défaire. Bien que le ministre des Transports du Québec ait multiplié depuis lors les efforts pour amener Transports Canada à amorcer des discussions en ce sens, ce dernier refuse jusqu'à présent d'accepter le principe même de cette négociation. Il s'agit donc là d'une attitude inéquitable envers le Québec, puisque le programme de transfert, qui s'adresse en priorité aux provinces, se poursuit ailleurs au Canada, y compris au bénéfice de gouvernements provinciaux.

En refusant de céder les ports visés au Québec, le gouvernement fédéral crée un dangereux précédent et compromet, par une application discriminatoire de la Loi maritime du Canada, la mise en œuvre de la Politique de transport maritime et fluvial axée sur le développement économique des régions du Québec, en particulier des zones riveraines dont les industries dépendent étroitement de l'accès à un réseau portuaire adéquat, sécuritaire et compétitif.

Le gouvernement du Québec et le milieu ne peuvent accepter l'attitude de refus qu'a adoptée le ministre des Transports du Canada. Les représentants des communautés portuaires concernées et le gouvernement du Québec sont toujours en attente d'un signe de bonne volonté de la part du gouvernement fédéral sur cette question.

Par ailleurs, en continuant à refuser de négocier toute cession avec le gouvernement du Québec, Transports Canada semble clairement envisager le transfert de ports publics régionaux et locaux aux Administrations portuaires canadiennes. Pourtant, cette option n'a pas été envisagée initialement dans la Loi maritime du Canada.

2.4 Légimité du principe de négociations directes entre Transports Canada et le ministère des Transports du Québec

La promotion des modèles de gestion d'un réseau portuaire stratégique est étroitement liée à la propriété des installations. À cet égard, la Politique maritime nationale prévoyait une période de six ans pour le transfert des ports régionaux et locaux aux gouvernements provinciaux notamment, aux organismes communautaires, à l'entreprise privée et à d'autres groupes. La volonté du Québec d'acquérir les ports visés par le programme de cession afin d'en proposer un cadre de gestion concerté et approprié est, par conséquent, conforme à l'esprit et à la lettre de la Loi maritime du Canada :

- aucune disposition de la Politique maritime nationale ou de la Loi maritime du Canada ne s'oppose au transfert d'infrastructures portuaires fédérales aux provinces. Bien au contraire, une telle possibilité y est prévue expressément. D'ailleurs, le Document d'orientation gouvernemental sur l'examen de la Loi maritime du Canada (Transports Canada, mai 2002) en fait état à plusieurs reprises, sans équivoque aucune;
- au 30 juin 2002, Transports Canada a procédé au transfert de plus de 40 installations portuaires à des provinces (Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et Ontario);
- il existe un précédent tout à fait positif en la matière entre les deux gouvernements, à savoir la cession de 10 terminaux de traversiers au ministère des Transports du Québec, en juin 2000, assortie d'une compensation de 36,4 millions de dollars;
- depuis le 5 avril 2001, date de la première demande du gouvernement du Québec pour l'acquisition de certains ports commerciaux régionaux, Transports Canada s'est contenté d'opposer une fin de non-recevoir. Pourtant, il a poursuivi le transfert ailleurs au Canada, soit au total 45 installations portuaires supplémentaires au 25 juin 2002;
- en contradiction apparente avec sa position officielle rigide s'opposant à toute négociation avec le gouvernement du Québec, les déclarations du ministre fédéral des Transports devant le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des

Communes en mai 2002, dont il est fait mention ci-dessus, laissent clairement entrevoir la possibilité d'un transfert « au Québec » avec éventuellement des crédits additionnels à titre de compensation pour « le Québec »;

- par ailleurs, il convient d'éviter ce qui s'est passé en matière de transfert d'aéroports fédéraux à plusieurs municipalités du Québec. Celles-ci font face en effet à des dépenses nouvelles en raison du renforcement de normes fédérales, notamment en matière de sûreté et de sécurité, ce qui mine la rentabilité, voire la survie, de certaines de ces installations aéroportuaires;
- malgré son refus manifeste de transférer au gouvernement du Québec les installations portuaires sollicitées, Transports Canada a réduit considérablement leur entretien un peu partout. Selon la Loi maritime du Canada, le ministre des Transports conserve la gestion des ports publics qui ne sont pas encore cédés. D'ailleurs, il est mentionné dans le Document d'orientation de mai 2002 (page 11) que : « Depuis l'entrée en vigueur de la Politique maritime nationale, les frais d'entretien ont été réduits au minimum en prévision de la cession de ports régionaux et locaux. » Il était plus logique et souhaitable que le gouvernement fédéral continue à bien entretenir ces installations afin de les transférer dans un état viable. Ce manque d'entretien a entraîné la détérioration des installations portuaires et, dans certains cas, leur fermeture.

C'est ainsi que les quais de Trois-Pistoles et des Escoumins ont été fermés, ce qui a entraîné l'interruption du service de traversiers entre les deux villes, privant de ce fait la Côte-Nord et le Bas-Saint-Laurent d'un tel service interrives, pourtant essentiel au tourisme. Outre ces deux sites, d'autres installations portuaires régionales et locales encore placées sous la gestion de Transports Canada accusent des déficits d'entretien considérables depuis l'entrée en vigueur de la Politique maritime nationale et de la Loi maritime du Canada. Il s'agit notamment des ports cités en annexe.

Tous ces manquements à l'entretien justifient la question d'un député québécois à monsieur Collenette à la Chambre des Communes en décembre 2001, à savoir : « Quand est-ce qu'il entend investir les sommes nécessaires pour permettre au Québec d'établir un réseau portuaire stratégique et efficace, soit près de 100 millions de dollars? » (tiré du compte rendu officiel, Hansard No. 128, 10 décembre 2001).

Tous ces éléments justifient l'urgence des négociations directes entre les deux gouvernements.

3. Position du gouvernement du Québec

3.1 Position quant au refus de céder au Québec les ports régionaux et locaux sollicités

Tant la Loi maritime du Canada, la Politique maritime nationale, l'intérêt public que l'harmonie intergouvernementale et le bon sens commandent une attitude d'ouverture de la part de Transports Canada et l'urgence d'entamer des pourparlers sérieux en ce qui a trait au transfert, moyennant une compensation financière raisonnable, d'un certain nombre de ports régionaux considérés comme stratégiques par le Québec. Entamer des négociations à cet effet s'impose à

Transports Canada, et ce, d'autant que la démarche du gouvernement du Québec est appuyée par le milieu concerné et que celui-ci collabore étroitement à l'établissement du réseau portuaire stratégique québécois. Ce réseau inclut d'ailleurs de nombreuses installations portuaires dont Transports Canada veut se dessaisir.

Recommandation 1 : Le ministère des Transports du Québec réitère sa position qui comprend les quatre volets suivants listés par ordre d'importance :

- 1.1** Que Transports Canada accepte de négocier de bonne foi avec le gouvernement du Québec le transfert de certains ports du Saint-Laurent faisant partie du réseau stratégique, visés par le programme de cession et que le Québec souhaite acquérir.
 - 1.2** Que Transports Canada consente à assortir une telle cession de fonds de compensation suffisants.
 - 1.3** Que le gouvernement fédéral ne fasse pas usage, *a posteriori*, de ses pouvoirs réglementaires pour alourdir le fardeau des redevances existantes ou pour imposer de nouvelles normes coûteuses, comme en matière de sécurité et de sûreté, aux entités ayant pris en charge des installations portuaires.
 - 1.4** Que le gouvernement fédéral veille, dans tous les cas, dans sa législation et ses politiques, à préserver et à améliorer véritablement la compétitivité des ports du Québec et du système de transport maritime sur le Saint-Laurent.
- 3.2** Position quant à la possibilité de transférer des ports publics aux Administrations portuaires canadiennes :

Il est surprenant de constater que le Document d'orientation gouvernemental sur l'examen de la Loi maritime du Canada mette de l'avant, « en guise de solution de rechange à la cession », la possibilité de céder les actifs et les responsabilités des ports non encore transférés, à des Administrations portuaires canadiennes.

Pour le Québec, une telle éventualité est inacceptable du fait qu'elle remet en cause tout l'exercice de définition et de désignation d'un réseau portuaire stratégique au service des régions. Le principal enjeu est la disponibilité d'infrastructures portuaires compétitives en région ou le maintien des portes régionales adéquates pour les utilisateurs.

En effet, il n'est pas sûr que l'option envisagée soit de nature à préserver certains ports publics d'envergure régionale, même si le document fait état de « dispositifs de protection afin de veiller à ce que les activités des ports ne soient pas compromises par le transfert de la responsabilité aux Administrations portuaires canadiennes ». Il est évident que celles-ci veilleront d'abord à leurs intérêts, utilisant à leurs fins propres les ports régionaux sous leur contrôle. Cette option peut s'avérer, par conséquent, très néfaste pour les régions éloignées. Enfin, l'incertitude est loin d'être levée en ce qui a trait au risque de voir s'étendre aux ports régionaux visés le régime de monopole

syndical et de certification géographique de la main-d'œuvre portuaire propre aux Administrations portuaires canadiennes.

Par ailleurs, l'orientation envisagée par Transports Canada va à l'encontre des positions clairement affirmées par les expéditeurs québécois au sein du Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique mis en place par le Forum de concertation sur le transport maritime. Pour les expéditeurs, il s'agit de faire en sorte que plus d'options de transport leur soient offertes et qu'il y ait plus de concurrence saine et loyale dans les secteurs maritime et portuaire. C'est cette approche que le gouvernement du Québec, de concert avec le milieu concerné, tente de faire valoir en matière maritime et portuaire depuis l'adoption et la mise en œuvre de sa Politique de transport maritime et fluvial.

Recommandation 2 : Le ministère des Transports du Québec s'oppose à cette nouvelle proposition de Transports Canada de transférer des ports publics régionaux et locaux aux Administrations portuaires canadiennes.

3.3 Autres points relatifs à l'application de la Loi maritime du Canada

En ce qui a trait au pilotage, le ministère des Transports du Québec s'en tient à la position traditionnelle et mesurée qu'il a toujours adoptée, à savoir la nécessité d'atteindre et de maintenir un juste équilibre entre la sécurité de la navigation (rendant le pilotage nécessaire) et la compétitivité des entreprises de transport maritime (devant payer des coûts raisonnables pour le service rendu).

De même, pour ce qui concerne les Administrations portuaires canadiennes, la Voie maritime et les traversiers, le Québec souhaite que l'orientation commerciale adoptée par Transports Canada en vertu de la Loi maritime du Canada ne se traduise pas par un refus absolu de toute possibilité de financement de la part du gouvernement fédéral quant à la réalisation de leurs objectifs de développement. La réduction de la participation de Transports Canada à la fourniture des services visés doit être proportionnelle à la capacité pour chaque entité de préserver les services essentiels, de s'autofinancer, de demeurer compétitive et de pouvoir faire face à la concurrence nationale et internationale.

Par ailleurs, la Politique de recouvrement des coûts de la Garde côtière canadienne entraîne la remise en cause de l'un des principaux objectifs de la Loi maritime du Canada, qui est de « garantir des services de transport maritime abordables ». En effet, en plus des nombreux autres frais découlant de l'application de l'ensemble des politiques fédérales, l'imposition de nouveaux coûts relatifs à la navigation commerciale, liés aux services d'aide à la navigation, au déglacage et au dragage, nuit à la compétitivité de l'industrie maritime canadienne face à la concurrence américaine et d'ailleurs.

Conclusion

La mise en œuvre efficace par le Québec des principales orientations de sa Politique de transport maritime et fluvial dépend nécessairement de la volonté du gouvernement fédéral d'exercer de façon équitable et rationnelle les pouvoirs qu'il détient.

Il faut se rappeler que, en vertu de la Loi maritime du Canada, Transports Canada est responsable de la gestion, du contrôle, de l'exploitation et de l'utilisation des installations portuaires publiques et que certaines de ces missions peuvent être transférées à d'autres entités. En principe, les objectifs officiels de la Loi maritime du Canada sont principalement l'atteinte d'un niveau d'amélioration optimal dans l'industrie maritime.

En somme, la position du gouvernement du Québec quant à la Loi maritime du Canada se résume ainsi :

- assurer l'équité dans le processus de cession portuaire;
- faire en sorte que l'entretien des installations portuaires soit effectué par leurs propriétaires;
- préserver les intérêts des ports cédés, comme l'a exprimé le milieu;
- favoriser davantage la disponibilité et la compétitivité des installations de transport maritime, notamment par l'allègement des coûts et du cadre réglementaire;
- adopter une approche globale et intégrée des transports; et par-dessus tout
- **accepter de négocier avec le Québec la cession d'une dizaine de ports régionaux commerciaux moyennant une compensation financière adéquate.**

ANNEXE : Ports régionaux et locaux du Québec relevant de Transports Canada et présentant des déficits d'entretien depuis l'entrée en vigueur du Programme fédéral de cession portuaire en 1996.

- **Chandler** : dépenses en projets mineurs réduites de 43 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire.
- **Gaspé** : dépenses en projets mineurs réduites de 39 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire.
- **Gros-Cacouna** : dépenses en projets mineurs réduites de 75 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire. Le dragage n'est plus effectué depuis 1993. Les coûts du dragage et de l'enlèvement d'un éperon rocheux sont estimés à environ 4,1 millions de dollars.
- **Matane** : dépenses en projets mineurs réduites de 62 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire. Le dragage n'est plus effectué depuis 1992.
- **Rimouski** : dépenses en projets mineurs réduites de 58 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire. Le dragage n'est plus effectué depuis 1997, ce qui génère des situations problématiques.
- **Baie-Comeau** : dépenses en projets mineurs réduites de 46 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire. Le dragage n'est plus effectué depuis 1995.
- **Havre-Saint-Pierre** : dépenses en projets mineurs réduites de 66 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire.
- **Pointe-au-Pic** : dépenses en projets mineurs réduites de 98 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire.
- **Portneuf** : dépenses en projets mineurs réduites de 99 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire. Le dragage n'est plus effectué depuis 1994.
- **Sorel** : dépenses en projets mineurs réduites de 31 % depuis 1996 par rapport à la moyenne des années précédant la mise en œuvre du Programme de cession portuaire. Le dragage n'est plus effectué depuis le milieu des années 80. Le dragage est pourtant dû à tous les quais de Sorel et un tel besoin est urgent pour certains d'entre eux, ce qui n'est pas sans conséquences.

(Compilation effectuée à partir d'états financiers de Transports Canada)

Tableau : Moyenne annuelle des dépenses d'entretien dans quelques ports régionaux et locaux relevant de Transports Canada entre 1990 et 2000 : projets mineurs et dragage (en \$)

Ports	Projets mineurs			Dragage		
	Avant 1996	Depuis 1996	Écart (%)	Avant 1996	Depuis 1996	Écart (%)
Chandler	27 755,50	15 730,90	(43,32)	s.o.	s.o.	s.o.
Gaspé	42 428,67	25 681,84	(39,47)	s.o.	s.o.	s.o.
Gros-Cacouna	96 461,74	24 492,44	(74,61)	8 884,16	0	(100)
Matane	47 266,34	18 039,31	(61,83)	33 745,66	0	(100)
Rimouski	81 880,51	34 516,46	(57,85)	116 910,33	0	(100)
Baie-Comeau	76 900,72	41 246,24	(46,36)	20 180,66	0	(100)
Havre-Saint-Pierre	49 476,74	16 935,00	(65,77)	s.o.	s.o.	s.o.
Pointe-au-Pic	29 182,57	600,00	(97,94)	s.o.	s.o.	s.o.
Portneuf	36 947,41	510,00	(98,62)	62 820,00	0	(100)
Sorel	38 820,24	26 841,78	(30,86)	*	0	(100)

Source : Transports Canada

* Le dernier dragage a été fait au port de Sorel-Tracy au milieu des années 80.