#49 FR

DIRECTION GÉNÉRALE DES TERRES

LANDS DIRECTORATE

CCIW
JUL 8 1987
LIBRARY

ADMINISTRATION ET GESTION FÉDÉRALE DES INSTALLATIONS MARITIMES ET TERRAINS PORTUAIRES AU CANADA

DOCUMENT DE TRAVAIL N° 49

HD
111
W67
no. 49F

ıvironnement
anada

Environment
Canada

Canada

ADMINISTRATION ET GESTION FÉDÉRALE DES INSTALLATIONS MARITIMES ET TERRAINS PORTUAIRES AU CANADA

A. Le Hénaff

Avril 1986

Division des services relatifs aux terres fédérales
Direction de la politique et de la recherche sur l'utilisation des terres
Direction des terres
Environnement Canada

Document de Travail n° 49

Également disponible en anglais sous le titre suivant:

Administration and Management of Federal Marine Facilities and Lands in Canada

Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1986
N° de catalogue EN 73-4/49F
ISBN 0-662-94065-2

ABSTRACT

This study was undertaken to examine the roles and responsibilities of federal departments involved in administration and management of marine facilities. Historical background on periodical reviews of use and function of marine lands and facilities is provided to further understand how complexities relating to marine facilities management and administration evolved. The roles of the individual agencies have been examined as well as administrative, structure and management process for marine lands. The last section of this document comprises a synthesis of facts, trends, issues concluding with the problems that still need resolutions.

RÉSUMÉ

Cette étude vise à discuter des rôles de tous les intervenants dans l'administration et la gestion des installations maritimes au Canada. Les diverses tentatives de rationalisation que certains d'entre eux ont entrepris sont identifiées et examinées dans un contexte historique. Pour éclaircir les complexités qui existent dans ce domaine, le rôle de chaque acteur est discuté. La structure administrative et le processus gestionnel du domaine foncier maritime font partis des aspects examinés. Une synthèse de tous les éléments identifiés au cours de l'étude est présentée en dernière partie et vise à mettre en valeur certaines tendances, préoccupations et problèmes qui existent encore à ce jour.

REMERCIEMENTS

Je désire remercier tous les individus contactés au cours de l'étude qui ont accepté de répondre au questionnaire et de se prêter aux entrevues. Leur collaboration ainsi que leur contribution dans la vérification et correction de leur section particulière a été inestimable.

J'exprime également ma reconnaissance à mes collègues de la Division des services relatifs aux terres fédérales qui m'ont fournis des critiques constructives et suggestions depuis la première ébauche jusqu'à la préparation finale du document.

Le travail toujours rapide, efficace et professionel de la compagnie APH (MICOT) Canada Inc. qui ont fourni les services de traitement de textes, mérite d'être souligné.

PRÉFACE

Bien des ministères fédéraux jouent un rôle fonctionnel ou opérationnel dans l'administration des installations maritimes. Au cours des 15 dernières années, on a tenté à plusieurs reprises de modifier le système d'administration des installations maritimes fédérales et de clarifier le processus de gestion des terrains sur lesquels elles sont situées. Il y a chevauchement dans les mandats de bien des ministères et organismes qui détiennent les terrains où se trouvent les installations maritimes. C'est pour éclaircir cette situation que la Division des services relatifs aux terres fédérales, Direction de la politique et de la recherche sur l'utilisation des terres, Environnement Canada, a préparé le présent sommaire dont les renseignements sont datés d'avril 1986. Les changements et les modifications qui suivent cette date n'y figurent pas.

TABLE DES MATIÈRES

		Page
RÉSUMÉ		iii
REMERCIEMENTS		iv
PRÉFACE		v
TABLE DES MATIÈRES		vi
Partie 1	INTRODUCTION	
	1.1 Définition des installations maritimes	3
	1.2 Notre approche	4
	1.2.1 Objectifs de l'étude	4
	1.2.2 Méthodologie de recherche	5
	1.2.3 Limites de l'étude et contraintes	5
	1.3 Présentation du rapport	6
Partie 2	APERÇU SUR LES INSTALLATIONS MARITIMES ET TERRAINS PORTUAIRES FÉDÉRAUX	
	2.1 Perspective historique	8
	2.2 Juridiction	11
	2.2.1 Fédérale	11
	2.2.2 Provinciale	12
	2.2.3 Privée	12
	2.3 Nature et étendue des installations maritimes	12
Partie 3	MINISTÈRES ET ORGANISMES: SOMMAIRES SUR L'ADMINISTRATION ET LA GESTION D'INSTALLATIONS MARITIMES	
	3.1 Transports Canada	17
	- Structure organisationnelle	
	- Inventaire	
	3.1.1 Havres et ports	23
	3.1.2 Garde côtière canadienne	29
	3.1.3 Commissions de port	35
	3.1.4 Société canadienne des ports	41
	3.1.5 Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	47
	3.2 Pêches et Océans Canada (Ports pour petits bateaux)	53
	3.3 Environnement Canada (Parcs Canada)	57
	3.4 Travaux publics Canada (Programme des travaux maritimes)	63
	3.5 Affaires indiennes et du Nord Canada	67
	3.6 CN Marine	71

Page

Partie 4 OBSERVATIONS

4.1 Sommaire de la situation 75
4.2 Superficie et inventaire foncier 77
4.3 Faits saillants 77
4.4 Points communs 81
4.5 Tendances 81
4.6 Questions et préoccupations en matière de gestion 82
4.6.1 Propriété 82
4.6.2 Juridiction 83
4.6.3 Inventaire des biens immobiliers 84
4.6.4 Gestions des installations maritimes 84
4.7 L'avenir 84

OUVRAGES DE RÉFÉRENCE 86

ANNEXES: Annexe 1 - Liste des personnes-ressources 88

Annexe 2 - Administration et gestion des installations maritimes au Canada .. 91
Grandes lignes du rapport 92

Annexe 3 - Grands principes de la gestion foncière fédérale 95

LISTE DES TABLEAUX 101

LISTE DES FIGURES 101

ABBRÉVIATIONS 102

PARTIE 1

INTRODUCTION

1.1 Définition des installations maritimes

Les voies navigables ont toujours joué un rôle important dans le développement du Canada. A l'époque de la colonisation, le transport de marchandises et de passagers se faisait par voies navigables qui étaient un moyen de transport rapide et fiable. Des lieux stratégiques ont été choisis le long des rives de rivières, lacs et océans pour servir de port - principalement les endroits qui pouvaient être utilisés comme havres naturels. A cause de leur emplacement stratégique, beaucoup de ces ports ont été le point central du développement économique et social; la majorité d'entre eux appartenaient à des particuliers ou à des municipalités qui en faisaient l'exploitation.

Depuis la dernière décennie, un accroissement du temps consacré aux loisirs, et la demande sans cesse croissante pour des changements technologiques ont nécessités l'agrandissement du réseau de certains services maritimes et portuaires parallèlement à la restructuration et la décentralisation de d'autres services. Les méthodes de transport et de manutention des marchandises ont évolué; de nos jours on fait de plus en plus appel aux conteneurs. De ce fait, les besoins en espaces et voies de navigation qui sont importants pour le transport maritime ont également changé. Voilà pourquoi on délaisse les anciens secteurs portuaires pour les lieux en eau profonde[1].

La navigation de plaisance et la pêche sportive sont deux activités récréatives importantes qui nécessitent également le recours aux installations maritimes et aux services de la Garde côtière. En 1982, on dénombrait 1,7 million d'embarcations de plaisance au Canada[2]. Leur nombre s'est accru d'environ 7 % au cours des derniers dix ans. D'autre part on comptait 41 750 bateaux de pêche commerciale. Certains des terrains qui sont utilisés ou réservés à des fins de transport maritime soit commerciales soit récréatives, ont une grande valeur du fait de leur localisation riveraine ainsi que leur proximité au coeur du centre-ville. Lorsque l'expansion d'un port et d'un havre est nécessaire, les répercussions sur les terrains et l'utilisation des terres peuvent être significatives, d'une part parce que ces ports ou havres occupent généralement de grandes superficies et qu'ils sont soumis à des contraintes sévères de localisation.

L'administration et la régie des installations maritimes au Canada ont été modifiés depuis la Confédération pour répondre aux besoins changeants ainsi qu'aux aspirations des administrations successives et du grand public. Le chevauchement de mandats et de programmes a semé une certaine confusion quant aux centres de responsabilités.

---

1 Ministère d'État aux Affaires urbaines. 1978. The Urban Waterfront. Growth and Change in Canadian Port Cities, p. 43.

2 Transports Canada. Budget des dépenses. 1984-1985. Partie III p. 3-13.

Les principaux organismes fédéraux intéressés sont: Transports Canada (Ports et havres, Garde côtière canadienne, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Société canadienne des ports, Commissions de port), Pêches et Océans Canada (Ports pour petits bateaux), Environnement Canada (Parcs Canada), Travaux publics Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada ainsi que CN Marine.

Étant donné la vaste gamme des organismes fédéraux impliqués et des objectifs diverses qu'ils remplissent, il importe tout d'abord de définir ce que nous entendons par installations maritimes : il s'agit de jetées, de rampes de lancement, de quais, de voies de glissement, d'aides à la navigation et de tout appareil ou site utilisé pour transporter des marchandises ou des passagers à des fins commerciales ou récréatives en eau salée ou en eau douce.

1.2 Notre approche

1.2.1 Objectifs de l'étude

Cette étude vise essentiellement à examiner et documenter la nature et l'étendue des rôles des divers ministères et organismes impliqués dans l'administration et l'opération d'installations maritimes jusqu'en 1986. Nous croyons donc ainsi (a) faciliter le processus décisionnel des organismes et ministères dans le contexte de l'application du principe de gestion foncière fédéral et (b) renseigner le public sur les grandes questions reliés à la gestion d'installations portuaires au Canada.

Afin d'atteindre ces objectifs nous avons effectué un compte rendu portant sur l'étendue des installations maritimes au Canada ainsi que sur tout programme et services mis en place afin de répondre aux besoins opérationnels. Les mandats, lois et politiques en vigueur de même que les changements qui se sont produits ainsi que ceux proposés dans l'administration sont identifiés (jusqu'en 1986). Précisons que les sous-objectifs destinés à faciliter la recherche sont les suivants:

a - identifier et répertorier les ministères/organismes responsables de l'administration et la gestion des installations maritimes.

b - identifier et récapituler l'évolution des mandats relativement à l'administration et gestion des installations maritimes et les limites des responsabilités.

c - identifier et décrire les objectifs des programmes de gestion d'installations maritimes et les limites des responsabilités.

d - identifier la nature et l'ampleur des besoins fonciers dans le programme d'installation maritime.

e - évaluer les tendances actuelles et les nouveaux développements et identifier les problèmes et préoccupations associés à l'administration et gestion des installations maritimes.

1.2.2 Méthodologie

Les grandes lignes du rapport qui figurent à l'Annexe 2 renferment les questions posées aux participants de l'étude. Ces personnes ressources ont été contactées par visite ou par téléphone au cours de la recherche. Ceux n'ayant pas subi d'entrevue ont reçu un questionnaire accompagné d'une lettre explicative.

Une fois les réponses recueillies et les autres sources d'information compilées, chaque section fut rédigée et envoyée à la personne ressource appropriée pour fin de correction afin d'assurer l'exactitude et la pertinence des informations.

1.2.3 Limites de l'étude et contraintes

Limites de l'étude

Tel que déterminé par une étude préliminaire, seuls les propriétaires et gestionnaires fonciers les plus importants ont été examinés. Certains gestionnaires comme la Société Immobilière du Canada et ses filiales n'ont pas été évalués à cause de leur domaine de responsabilité qui englobe la planification et l'aménagement des berges et terres riveraines, un aspect que nous ne voulions pas couvrir à ce moment.

Changement des programmes

Il est clair que certains changements dans les programmes ministériaux se sont produits pendant la préparation et la rédaction du présent rapport. En effet, il semble que des fonctions et responsabilités de certains ministères aient été transférées à d'autres ministères ou simplement consolidées. Le recueil d'information portant sur certains programmes est parfois moins détaillé que pour d'autres. Des changements additionnels sont prévus en lumière des réorganisations ministériels affectant certains programmes.

Données

Une première analyse du Répertoire immobilier central (RIC) dont la responsabilité d'entretien incombe à Travaux publics Canada (TPC) a permis d'identifier dans un premier temps la plupart des biens immobiliers et fonciers fédéraux sur lesquels les installations maritimes et portuaires sont présents. Nous avons sélectionnés les variables tels que le ministère propriétaire, la province, le code d'utilisation des terres, le régime foncier et le pourcentage des terres sous eau. Nous avons utilisé d'autres compilations de sources variées qui ont mis en lumière des différences entre l'inventaire DU RIC. Ces différences peuvent être expliqués par

un inventaire incomplet dans le RIC et par des erreurs dans le compte rendu des biens foncier (par exemple le pourcentage des terres sous eau et le code d'utilisation des terres). Notons également que les ministères ne rapportent pas régulièrement au RIC, les changements qui se produisent dans leur inventaire foncier.

1.3 Présentation du rapport

Ce rapport est constitué en 4 parties. La première partie vise à fournir au lecteur l'approche utilisée ainsi que l'optique dans lequel l'étude fut développée. La deuxième partie constitue un ouvrage de référence historique qui discerne l'évolution du système portuaire canadien à travers le temps. On identifie aussi le rôle fondamental de chaque ministère et organisme de divers niveaux impliquées dans l'administration et la gestion des installations maritimes au Canada. L'étendue et l'importance des installations maritimes au Canada est également indiqué.

Une discussion détaillée sur chaque ministère et organisme ayant une compétence dans l'administration et la gestion des installations maritimes constitue la troisième partie du document. Chaque discussion élabore 2 aspects, soit la structure administrative et la gestion immobilière dans laquelle l'inventaire foncier, les ententes financières et le processus de gestion sont examinés.

Enfin, un sommaire présentant les faits majeurs constitue la dernière section. Cette discussion porte sur les points communs, les tendances et préoccupations relatives à l'administration et la gestion des installations maritimes et portuaires au Canada.

PARTIE 2

APERÇU SUR LES INSTALLATIONS MARITIMES ET TERRAINS PORTUAIRES FÉDÉRAUX

2.1 Perspective historique

Les droits et la juridiction sur la navigation et le transport ont été confiés au gouvernement fédéral par la **loi sur la constitution** connu anciennement sous le nom de l'**Acte de l'Amérique du Nord britannique** (1867). Peu après l'entrée en vigueur de cette loi, la **Loi sur le ministère de la Marine et des Pêcheries** était promulguée (1868) et habilitait ledit ministère à gérer les havres, ports, jetées, quais ainsi qu'à nommer des commissaires et directeurs de port[3]. Depuis lors, on a tenté à plusieurs reprises de rationaliser l'administration et la direction des ports au Canada. En 1931, A. Gibb, à la demande du gouvernement du Canada, préparait le premier rapport important sur le sujet. Le rapport Gibb mettait surtout l'accent sur des questions ayant trait à de meilleures méthodes d'administration des ports. Il constituait également une première tentative de restructurer le développement des ports canadiens d'une manière logique. Gibb, essentiellement, proposait deux choses :

1. la création d'une structure de contrôle locale grâce à laquelle le directeur de port serait appuyé par un conseil consultatif local pour assurer que les intérêts municipaux et locaux seraient pris en compte dans l'administration du port (commissions de port).

2. la création d'une structure de contrôle centrale indépendante qui serait, par ex., responsable de la finance, de la comptabilité, des travaux de génie civil et de construction, de l'exploitation générale de même que du trafic maritime et de la statistique. Cette structure de contrôle centrale serait exploitée par une commission centrale des ports (Ports nationaux) qui relèverait du ministre de la Marine et qui serait investie de pouvoirs concernant les droits à payer, les salaires, les conditions d'emploi, l'adjudication et la surveillance des contrats, l'engagement d'experts techniques, le contrôle en général de la construction et de l'exploitation des ports; cette commission serait investie d'autres responsabilités comme le dragage des chenaux, la construction et l'entretien de jetées, le balisage et l'éclairage des chenaux. De plus, cette commission pourrait fixer les droits, frais et redevances en se basant sur la capacité du port à concurrencer les ports étrangers. Cette commission administrerait tous les ports principaux (intérieurs et maritimes).

Certaines des recommendations de Gibb furent intégrées dans la **Loi sur le Conseil des ports nationaux** entrée en vigueur en 1936. Seuls les ports administrés par des commissions fédérales, et non pas tous les ports importants, ont été placés sous l'administration du Conseil des ports nationaux. Cette loi permettait donc a permis de retirer la régie des ports des mains de l'administration locale pour la confier au gouvernement fédéral. Cette mesure visait a redresser la situation économique difficile qui prévalait dans ces ports. Les commissions de ports de Montréal, Québec, Trois-Rivières, Chicoutimi, Halifax, Saint-John et Vancouver furent

---

3 Ministère d'État aux Affaires urbaines, op. cit.

démantelés et mis sous la tutelle d'un nouvel organisme, la Commission des Ports Nationaux. Quant aux commissions comptant dans leur rang des représentants municipaux, ces dernières purent continuer d'exister en vertu de lois spécifiques du Parlement.

La construction du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent rendit nécessaire la mise sur pied de nouvelles commissions; en 1964, une consolidation de la **Loi sur les commissions de port** rendait possible la constitution de commissions par décret du Conseil plutôt que par adoption d'une loi du Parlement.

La période entre 1964 et 1972 en fut une difficile pour le système portuaire canadien. Les ports à cette époque pouvaient difficilement concilier les besoins des utilisateurs à leurs opérations, et moins encore de planifier et financer les améliorations requises leur permettant de rester compétitifs face aux changements technologiques. En effet, la compétition crée par les ports américain des côtes de l'est et l'ouest était à la source de ces difficultés. Le système portuaire canadien était réorganisé à la suite des pressions exercés par les intérêts locaux, régionaux et provinciaux qui désiraient une meilleure opération et développement portuaire. La mise en place de politiques et d'une planification assurant la meilleure utilisation des ressources, furent développés.

L'année 1973 fut marquée au coin de nombreux changements. Ainsi, Transports confiait certaines de ses responsabilités du programme de transport maritime concernant l'utilisation, la gestion et l'entretien de tout port dans lequel des installations ou des services sont fournis principalement à des bateaux de pêche ou de plaisance ou à leurs occupants à la Direction générale des ports pour petits bateaux (PPB).

Avec la rationalisation de 1973, le ministère des Travaux publics subissait lui aussi un changement dans ses responsabilités de programme. Ainsi, le dragage (conception et exécution) dont il assumait la pleine responsabilité - à l'exception des travaux exécutés pour certains organismes, comme les commissions de port, la Voie maritime, etc. - est passé sous la tutelle de Transports Canada qui l'assume toujours en théorie, encore que TPC conserve toujours des fonds pour répondre aux besoins de dragage de Pêches et Océans. Enfin, par le biais d'ententes de service conclues entre Travaux publics Canada (TPC) et des ministères, TPC dispense des services de dragage et des services techniques connexes à ces ministères.

En février 1974, à la suite d'un discours du trône, le gouvernement fédéral annonçait son intention de préparer une nouvelle politique portuaire pour le Canada de manière à éliminer les complexités juridiques, la fragmentation de la politique, planification et opération portuaire tout en s'assurant de conserver l'autonomie d'opération portuaire locale. Un comité interministériel spécial fut mis sur pied en vue d'évaluer la structure portuaire. Ce comité était sous la direction de G.A. Scott, sous-ministre adjoint sénior du Ministère des Transports. Dans son rapport, le comité Scott proposait la création d'une seule grande organisation portuaire; son administration reposerait sur une politique et une planification portuaire à

TABLEAU I : CHRONOLOGIE DES ÉVÈNEMENTS DANS LE PROCESSUS DE RATIONALISATION PORTUAIRE

1911 La **Loi sur la commission du havre de Toronto** est promulguée.

1912 La **Loi sur la commission du havre de Hamilton** est promulguée.

1931 A. Gibb, prépare un rapport sur le réseau portuaire de l'époque.

1936 On crée le Conseil des ports nationaux pour aider financièrement les ports importants. La création de ces conseils fait suite aux recommandations du rapport Gibb.

1964 La **Loi sur les commissions de port** entre en vigueur. Cette Loi renforce l'autonomie locale de tous les ports ne faisant pas partie du Conseil des ports nationaux.

1971 Création de conseils d'administration consultatifs pour à peu près tous les ports faisant partie du Conseil des ports nationaux.

1972 Transfert des canaux, de TC à Parcs Canada (faisant parti à ce moment au ministère des Affaires indiennes et du Nord).

1973 Transfert des installations portuaires récréatives, du ministère des Transports à la Direction générale des ports pour petits bateaux.

1974 Le gouvernement annonce son intention de restructurer la gestion des ports canadiens.

1975 Le comité interministériel sous la direction de M. Scott recommande d'accorder une plus grande autonomie locale aux ports importants. A cette fin, les ports doivent être regroupés en un seul système de gestion portuaire.

1976 Le gouvernement approuve les recommandations du rapport Scott et demande la préparation d'un projet de loi sur les ports. Le projet de loi est préparé par une commission sous la direction de l'Administrateur du transport maritime.

1981 Le projet de loi sur les ports n'est pas adopté par le Parlement mais une nouvelle politique dans laquelle on cherche à modifier les aspects qui semblent essentiels à l'autonomie et à la flexibilité locale est présentée.

1982 Le ministre des Transports dépose un autre projet de loi sur les ports canadiens à la Chambre des communes, accordant une plus grande autonomie d'exploitation et d'administration aux administrations locales des ports faisant partie du Conseil des ports nationaux.

1982 Le financement et la planification du programme des travaux maritimes de TPC sont confiés au ministre des Transports.

1983 Les dispositions de la **Loi sur la Société canadienne des ports** (La Loi a été proclamée le 24 février 1983) sont appliquées et les membres de la Société canadienne des ports (qui remplace le Conseil des ports nationaux) sont nommés. En juillet 1983, Montréal et Vancouver deviennent des sociétés de port locales.

l'échelle nationale, sur une autonomie locale substantielle pour les ports importants et sur la participation des régions au processus de planification et d'aménagement des ports. Ce comité recommandait également l'intégration du réseau à l'Administration canadienne du transport maritime (l'ACTM) pour permettre aux ports de mieux répondre aux besoins du réseau national de transport.[4] Le gouvernement acceptait en principe ce concept et exigeait qu'un groupe de travail sous la direction de l'ACTM développe les modalités organisationnelles, financières et du personnel de cette structure proposée. Les principes inhérents à la nouvelle législation sur les ports canadiens s'inspiraient d'ailleurs de ces recommandations; les buts de ces principes étaient de mettre sur pied un seul système de gestion pour tous les ports, ports publics et quais du gouvernement, d'intégrer la planification portuaire à la planification maritime nationale et, enfin, d'encourager les intérêts locaux à participer à l'aménagement et à l'exploitation des grands ports. La législation proposée n'a jamais été adoptée en Chambre et a même été remplacée par une autre loi, la **Loi sur la Société canadienne des ports**, promulguée en 1983. La Société canadienne des ports, dont la raison d'être et la composition reflétaient la nouvelle politique d'exploitation des ports, était née.

La **Loi sur la Société canadienne des ports** reconnait donc la représentation régionale dans les grands ports nationaux et reconnait l'importance des sociétés de port locales ayant une grande autonomie d'exploitation et de gestion du port selon les lignes directrices nationales. Cette nouvelle loi affecte à des degrées différents les trois types de ports commerciaux. Lorsque la nouvelle Loi est entrée en vigueur, les responsabilités administratives de divers ministères ont été modifiées afin de préciser leurs mandats. Il est maintenant clair que le ministre des Transports est responsable de l'entretien, de la réparation, de l'acquisition et de la construction de toutes les installations alors qu'auparavant, certaines de ces responsabilités étaient dévolues à TPC.

Depuis la mise en vigueur de cette loi, six sociétés de port locales ont été identifiés soient Vancouver, Montréal, Prince Rupert, Québec, Halifax et St. John's et aucune autre rationalisation substantielle du système portuaire canadien n'a été entrepris.

Le tableau I présente la chronologie des événements.

2.2 Juridiction

2.2.1 Fédérale

Le gouvernement fédéral a juridiction sur toutes les terres situées au-dessous de la laisse de basse mer ordinaire[5] ce qui le rend par conséquent responsable de toutes les eaux navigables,

---

4 Transports Canada, 1976, Les ports canadiens: une nouvelle direction, T.P. 344, p. 2.

5 B. Slack, 1975, Harbour Redevelopment in Canada. Un rapport presenté au ministère d'État aux Affaires Urbaines. p. 33.

des ports et havres publics et des activités connexes comme le déglaçage, les aides à la navigation, le dragage et les frayères en vertu de l'article 91 et de l'annexe III de la **Loi constitutionnelle** (1867). Cette Loi stipule que les lits de tous les ports publics sont de compétence fédérale et que ceux de la majorité des autres secteurs devraient être du ressort de la Couronne provinciale. Par contre l'ancien **Acte de l'Amérique du Nord britannique** ne spécifiait pas quels ports étaient des ports publics ni quelles étaient leurs limites géographiques. La **Loi constitutionnelle** ne règle toujours pas cette question. Fait intéressant, la propriété des plans d'eau et des lits des ports n'est pas automatiquement cédée à la Couronne fédérale lorsque le gouvernement déclare qu'un plan d'eau est un port public (il peut le faire en vertu de la **Loi sur la marine marchande du Canada** (1970)). Lorsque le gouvernement fédéral veut planifier l'ouverture d'un port, des ententes entre les couronnes fédérales et provinciales doivent être conclues. Il existe deux ententes du genre. La **British Columbia Six Harbours Agreement** (1924) et la **Ontario Harbours Agreement Act** (1963) en vertu desquelles la propriété des lits de 27 ports a été cédée au gouvernement fédéral. Aucune autre entente n'a été signée avec d'autres provinces.

2.2.2 Provinciale

Les gouvernements provinciaux jouent un rôle important dans la gestion des installations maritimes. Les gouvernements de Terre-Neuve et du Québec, par exemple, reçoivent une subvention directe de Transports Canada pour les services de petits traversiers provinciaux. Sur la côte ouest, le gouvernement de la Colombie-Britannique reçoit une subvention annuelle indexée au taux d'inflation pour l'exploitation de services de traversiers et de caboteurs. Les gouvernements provinciaux exercent également un contrôle sur toutes les terres sauf les terres fédérales qui s'étendent au-dessus de la laisse de pleine mer et administrent les gares maritimes; ils ont donc leur mot à dire dans l'aménagement des rives.[6]

2.2.3 Privée

Il existe des ports privés, tout particulièrement les installations de manutention du minerai de fer, du pétrole, du charbon, des céréales et de la pâte de papier. La compagnie Iron Ore Canada, Port-Cartier, Gulf Oil Canada, le Canadien Pacifique, la Compagnie d'aluminium du Canada Ltée possèdent partout au pays d'importants quais et installations connexes de manutention des marchandises qui sont habituellement compris dans les installations portuaires existantes.

2.3 Nature et étendue des installations maritimes

Au Canada, les installations maritimes et les terrains portuaires sont utilisés à trois fins: les activités récréatives, la pêche et le transport commercial.

---

6 B. Slack, 1975, Op Cit. p.33

Les ports à vocation commerciale représentent environ 90% du transport par voie d'eau au Canada. Les 15 ports sous la tutelle de la Société canadienne des ports (anciennement le Conseil des Ports Nationaux) est responsable de 50% des activités commerciales par voie d'eau. Quant aux Commissions portuaires qui opèrent de façon autonome, ces dernières manipulent 20% du tonnage portuaire canadien. Les installations publiques et autres quais gouvernementaux sont administrés par TC qui opère et gère environ 350 petits ports qui constitue 20% de la circulation maritime. Les installations privées comme on le sait, sont surtout orientées vers les ressources primaires, et représentent 10% de la circulation maritime.

Les autres types d'utilisation comprennent environ 2,500 installations destinées aux pêcheurs et plaisanciers dont la gestion incombe à la Direction PPB (POC).

Divers calculs issus de sources différentes ont donné des totaux différents en ce qui a trait aux terres fédérales utilisées comme terrains portuaires et installations maritimes. D'après les statistiques préparées par Foo (1984), les terres fédérales utilisées comme terrains portuaires et installations maritimes représentent 118 659 ha ou 33 766 ha (excluant les terres sous eau).[7] Le Répertoire immobilier central, autre source d'information utilisée, indique un total de 152,748 ha ou 53,376 ha (excluant les terres sous eau). Il est probable qu'un des facteurs significatifs dans ces différences demeure l'interprétation des données.

---

7 Janet Foo, 1984, "Water Transport". Contrat non publié. Environnement Canada.

PARTIE 3

MINISTÈRES ET ORGANISMES :
SOMMAIRES SUR L'ADMINISTRATION ET LA GESTION D'INSTALLATIONS MARITIMES

3.1 TRANSPORTS CANADA

Le gouvernement fédéral par l'entremise de Transports Canada assume de vastes responsabilités en matière de transport maritime au Canada. La Loi Constitutionnelle a dévolu à Transport Canada la responsabilité de coordonner, régulariser en vue "d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expéditions, des traversiers, des chemins de fer et des canaux.[8]

Les principales lois énonçant les responsabilités du gouvernement fédéral à l'égard des activités visant les voies navigables et les terminaux maritimes sont :

La Loi sur les transports nationaux
La Loi sur la marine marchande du Canada
La Loi sur la protection des eaux navigables
La Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques
La Loi sur la Société canadienne des ports
La Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
La Loi sur le pilotage
La Loi sur les commissions de port
La Loi sur les commissaires du havre de Toronto
La Loi sur les commissaires du havre de Hamilton
La Loi sur les ports et jetées de l'État
la Loi sur le transport de marchandises par eau
La Loi sur la discipline à bord des bâtiments de l'État.

Structure organisationnelle

ACTM

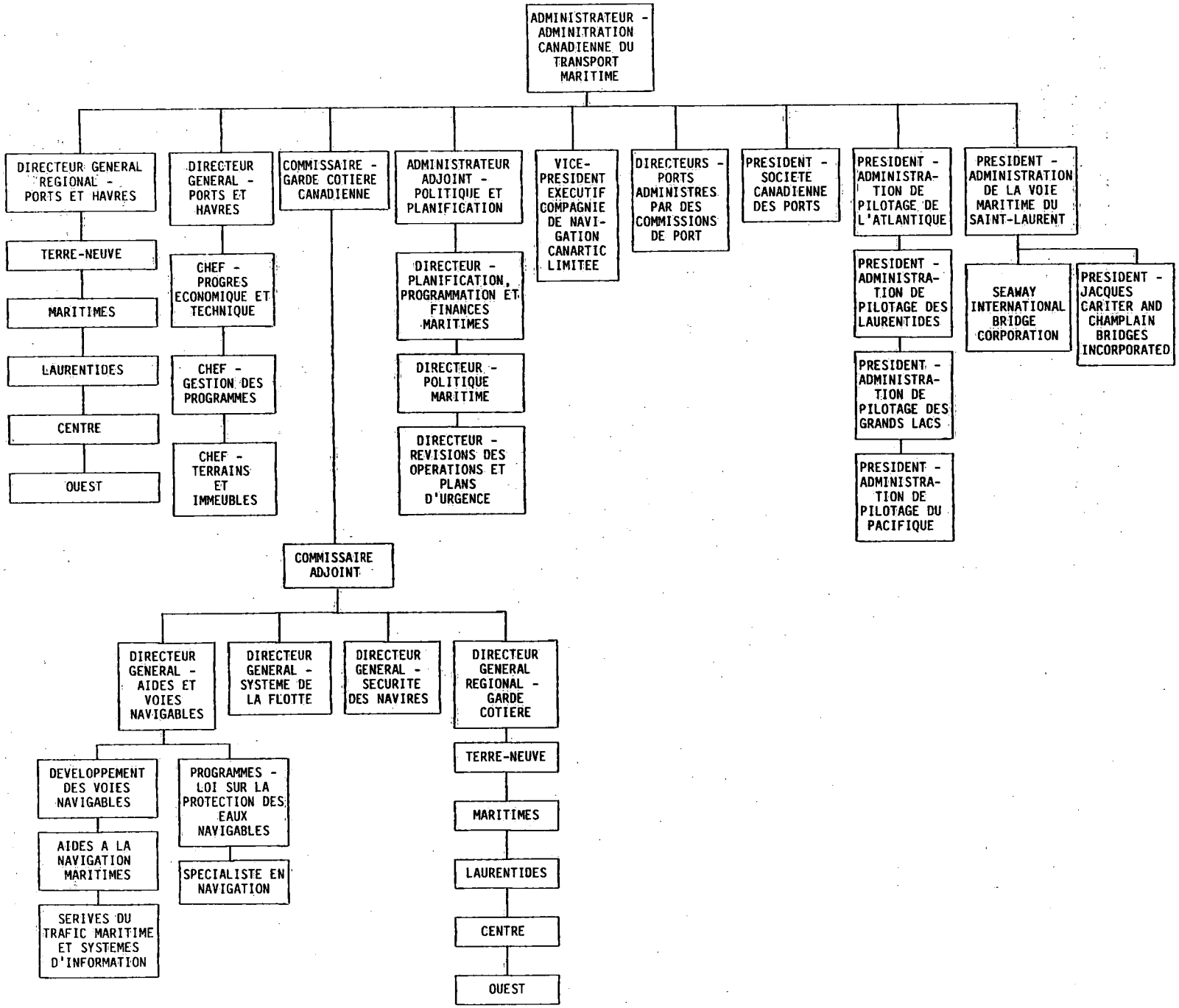
L'Administration canadienne du Transport maritime (ACTM) s'est vue délégué la responsabilité de gestion d'installations maritimes et portuaires par le Ministre du Transport. L'ACTM administre le Programme de Transport maritime (PTM).

Les responsabilités de l'Administration canadienne du transport maritime en ce qui a trait à l'application du programme visent à coordonner l'administration et la gestion des activités du gouvernement fédéral se rapportant aux voies navigables et terminaux maritimes. L'Administration maritime dirige la formulation et la mise en oeuvre des politiques et programmes. En outre, elle est responsable de la gestion de toutes les activités d'exploitation, de développement et de réglementation du Ministère, menées à l'appui du transport maritime et du développement des ports et du commerce par eau au Canada. Les diverses

---

8 Transports Canada, Budget des Dépenses 1984-1985, Partie III. Plan des dépenses, p. 1-2.

FIGURE 1 : ORGANIGRAMME DU PROGRAMME DU TRANSPORT MARITIME



composantes d'exploitation de l'ACTM (voir la figure 1) jouissent d'un degré élevé d'autonomie dans l'exécution de leurs activités, mais sont néanmoins assujetties à un contrôle central exercé par l'Administrateur en matière :

- d'établissement de politiques;
- d'affectation importante des ressources et de décision d'investissement;
- de décisions d'exploitation influant sur plus d'une composante;
- de planification, d'établissement de programmes, de budgétisation et de finances;
- de systèmes d'information de la haute direction; et
- de revues des opérations et de mesure de la performance.

D'après le budget de 1984-1985 de Transports Canada, plusieurs des activités de ce ministère sont axées sur la protection du milieu marin : ce sont la sécurité des navires, les urgences et la protection des eaux navigables. L'ACTM veille à l'administration de la **Loi sur la marine marchande du Canada** pour le compte du ministre des Transports. Afin de s'acquitter de ses nombreuses responsabilités l'ACTM s'occupe d'élaborer et de promulguer des règlements et des normes. Elle est également chargée de la surveillance, des enquêtes et de l'application des règlements visant la pollution par les navires. Elle s'occupe également du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressources lors d'incidents de pollution maritime d'autres sources. Enfin, l'ACTM fait l'évaluation, l'acquisition et l'entretien des équipements anti-pollution de la garde cotière ainsi que la préparation d'exercises régulier pour la garde cotière et autre personnel.

Les diverses composantes de l'ACTM et leurs mécanismes de gestion foncière ont été étudiées individuellement.

Programme de Transport Maritime (PTM)

Les principales activités dans le cadre de ce programme sont les suivantes:

- prestation de services de navigation (par ex., la gestion du trafic maritime, les services d'aides classiques à la navigation tels que les phares, les aides radio et les bouées et les services de pilotage),

- mise au point, exploitation et entretien d'un réseau portuaire national composé de 13 ports, de 9 commissions de port et de 366 havres et quais publics,

- développement et entretien des voies navigables (par ex., l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent),

- prestation de services de navigation commerciale dans l'arctique.

TABLEAU 2 : INVENTAIRE DES BIENS IMMOBILIERS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS D'APRÈS LE RIC

PROVINCE	TYPES D'INSTALLATIONS	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS	SUPERFICIE ADMINISTRÉE (HA)	RÉGIME FONCIER	SUPERFICIE POSSÉDÉE (HA)	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS EN PARTIE SOUS L'EAU	SUPERFICIE DES TERRAINS POSSÉDÉS (HA)
T.-N.	Port public, aide à la navigation, emplacement de phare, rampe de halage	259	14 020,9	15 locations 160 autres	13 986	4	7 128,8
I.-P.-E.	Dépôt maritime, brise-lames-droit de passage, feu d'alignement, emplacement de phare, alarme de brume	89	57,5	16 locations	56,2		56,2
N.-É.	Emplacement de phare, terminal de traversiers pour automobiles, emplacement pour l'accostage de bateaux, quai, centre d'aide maritime, rampe de halage, station de phare	405	5 081,3	30 locations	5 070,7	6	5 027,2
N.B.	Phare et accès, emplacement de phare, station avertisseuse de brume et servitudes, améliorations apportées aux quais	224	115,8	11 locations	109	2	97,3
Qc	Emplacement de phare, servitudes, aide à la navigation, station radio, plans d'eau, station de phare	591	6 606,8	107 locations	6 490,1	7	6 435,3
Ont.	Dock et installations pour bateaux, feu de navigation	285	13 335,2	52 locations	13 184,4	19	6 783,7
Man.	Phare	32	355,3	2 locations	344,5		355,35
Sask.	Phare, emplacement de radiophare à faisceaux	26	478,8		478,8		478,8
Alb.	Endroit d'appontement, entreposage d'équipement maritime et entrepôt, phare et site d'accès	7	5,7		5,7	2	3
C.-B.	Station avertisseuse de brume, emplacement de phare, aides aux navigateurs	1 359	2 477,2	608 locations	1 437,1	14	274
Yukon	Phare directionnel	11	772,5		772,5	36	772,5
T.N.-O.	Aide à la navigation, hydrobase	359	2 339,2		2 339,2		2 298,3
	Total	3 647	45 646,4	841 loca-	44 273,7	90	29 710,4

Responsabilités et autonomie

Transport Canada administre quatre types d'installations maritimes: les ports commerciaux sous la tutelle de la Société canadienne des ports, ceux sous la direction des commissions portuaires, les ports publics gérés par un Capitaine de port nommé par le Ministre et enfin les quais du gouvernement administrés par un garde-quai.

Les autres installations maritimes sous la direction de TC comprennent les aides à la navigation (GC), l'organisation, l'entretien et la navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent (VMSL).

Nous avons discuté des programmes de certaines sociétés de la Couronne telles que PC, VMSL, ainsi que des programmes de d'autres agences comme DPH, Commissions portuaires et ceux de la Garde-cotière. L'ensemble de ces agences et sociétés joue un rôle important dans le système portuaire canadien du fait que les fonctions se complémentent.

Inventaire

Les biens fonciers sous la garde de la Direction des havres et ports et de la garde cotière canadienne sont répertoriés dans l'inventaire de ACTM (TC) (Tableau 2). Ces biens représentent approximativement 3 647 propriétés d'une superficie totale de 45 646 ha. De ce total, 50 propriétés sont des propriétés sous eau. La superficie de terre ferme représente 29 706 ha.

La Société canadienne des ports et l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent détiennent quelques 36 000 ha et 11 000 ha. Leur inventaire est indépendant de celui de l'ACTM. Approximativement 92% des propriétés de la Société canadienne des ports est sous eau.

3.1.1 DIRECTION GÉNÉRALE DES HAVRES ET PORTS

Administration des installations maritimes

Les installations portuaires publiques de Transports Canada sont administrés par la Direction générale des ports et havres (DGPH) de l'Administration canadienne du transport maritime. Son rôle et ses responsabilités sont décrites de la façon suivante : "Transports Canada est chargé de planifier et de fournir des installations portuaires publiques adéquates pour desservir des intérêts commerciaux et d'améliorer ou de fermer progressivement des installations selon la croissance économique ou les changements de modèles de trafic à la suite de la venue de nouvelles industries, de l'utilisation de nouveaux types de navires et de nouvelles méthodes de manutention des cargaisons. Transports Canada fixe également les droits d'utilisation des installations portuaires et les perçoit auprès des usagers et tous les tarifs fixés pour les ports relevant du gouvernement fédéral sont soumis à l'approbation du Ministère."[9] En plus de gérer les ports publics, la Direction générale des ports et havres joue également un rôle opérationnel en offrant des services de dragage aux ports et havres sous sa juridiction.

Les responsabilités de la Direction générale des havres et ports sont réparties entre trois divisions : la gestion des programmes, le développement des ports et la Direction des terrains et immeubles. Le Développement des ports est responsable des études socio-économiques et de planification des ports et havres. La Direction des terrains et immeubles est responsable de la gestion de tous les actifs immobiliers pour le compte de la Direction générale de même que des conventions d'achat, d'aliénation et de location.

Ports et Havres a également des représentants régionaux qui voient à l'exécution des opérations et à la réalisation des objectifs de son programme. On les retrouve dans les régions de Terre-Neuve (y compris le Labrador), des Maritimes (y compris les Iles-de-la-Madeleine), dans les Laurentides, le Centre (Ontario et Manitoba) et l'Ouest (Sask., Alb., C.-B.).

Tous les quais publics sont gérés en vertu de la **Loi sur les ports et installations de ports publics**[10] et des règlements qui y sont associés[11]. Les installations portuaires incluent les quais, les jetées, les brise-lames ou autres ouvrages ou installations mis en place sur des eaux navigables ou adjacentes à celles-ci et tout terrain sur lesquels ils sont situés. La Loi englobe la partie XII de la **Loi sur la marine marchande du Canada** ainsi que la **Loi sur les ports et jetées de l'État**. Elle comporte des responsabilités accrues en ce qui a trait à la gestion des ports publics et installations portuaires à l'intérieur du réseau

---

9 C.E. Clarke. 1984. "Water Transport" dans Corpus Almanac and Canadia Sourcebook. Vol. 1. J. 10-13. Southam Communications Ltd.

10 S.R.C. c. G-9, amendé par S.C. 1977-78 c. 30 et 1980-81-82, c. 121.

11 C.P. 1983-2547.

portuaire national. Le ministre des Transports, de par cette nouvelle Loi, est responsable de l'entretien, de la réparation, de l'acquisition et de la construction de tous les ouvrages sous sa direction et gestion. L'article 7 de la Loi accorde le pouvoir de régir tous les aménagements à l'intérieur des ports publics. La Direction générale des ports et havres administre les ports publics qui n'ont pas les ressources d'autofinancement nécessaires pour appuyer le transport commercial comme par exemple les petits ports à faible achalandage et qui donnent accès à des collectivités éloignées. Il y a également des ports plus gros qui appuient des industries locales d'une importance vitale aux économies régionales. La Direction générale des ports et havres est responsable de la planification globale des installations privées et publiques à l'intérieur des ports publics. On a préparé une politique détaillée qui décrit ses rôles et objectifs. Au moment de la rédaction du présent rapport, cette politique n'était pas encore approuvée.

Le Contrat général de services entre Transports Canada et Travaux publics pour le programme maritime a été signée en décembre 1981. Il stipule les conditions auxquelles sont fournis les services immobiliers et de conception. Ces services comprennent la construction et la conception de quais et havres publics, jetées, terminaux de traversiers de même que les services de dragage à l'intérieur des limites des installations de TC.

Ports et havres joue également un rôle fonctionnel auprès des commissions de port principalement en tant que fournisseur de subventions et de prêts pour permettre l'expansion de ports importants (par le biais de travaux de construction). L'aide financière accordée aux commissions de port atteint 2,1 millions de dollars.[12]

Selon la **Loi sur les ports publics et installations portuaires**, un port public peut être proclamé par le Gouverneur en conseil; tout secteur recouvert d'eau à l'intérieur de la juridiction du Parlement du Canada peut être proclamé public et les limites peuvent être définies. Pour être proclamé port public, un port doit répondre à certaines conditions : le port doit être déjà en service; il doit satisfaire aux objectifs du système de transport; il doit répondre à d'autres objectifs du gouvernement concernant la protection de l'environnement ou le développement régional et économique et finalement l'infrastructure doit se trouver à l'intérieur des limites du port. (Direction générale des ports et havres, Circulaire sur la politique n° P1 1984).

A l'exception de l'Ontario (Ontario Harbours Agreement Act, 1963) et la Colombie-Britannique (British Columbia Six Harbours Agreement, 1924) la juridiction des fonds marins est assujetti aux négociations fédérales-provinciales. La propriété des fonds marins, terres adjacentes et autres infrastructures n'est pas un pré-requis à la proclamation d'un havre comme port public. Le ministère de la Justice a avisé le DPPB que toute améliorations ou construction dans le port aurait à recevoir l'approbation lorsque le titre a été garanti par le gouvernement fédéral.

---

12 Transports Canada. Budget des dépenses 1984-1985. Partie III. p. 3-35.

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

Les inventaires disponibles indiquent que Transports Canada administre des installations ou ports dans 667 endroits et de ce nombre 554 ont été proclamés ports publics.[13] Il est à noter que l'on retrouve dans la plupart des ports publics des installations fédérales de transport/de pêches/d'activités récréatives, mais certains n'en ont pas. Il a également été établi que certains ports n'ont pas de limites officielles et d'autres ne sont pas exploités.[14]

C'est la Division des immeubles qui tient des dossiers de l'immobilier. La Section des dossiers de l'immobilier de la Direction du contentieux du Ministère conserve également un exemplaire de ces dossiers. Certaines des lacunes dans les dossiers de l'immobilier sont dues au fait des transferts de propriétés du ministère des Travaux publics au ministère des Transports. Ces dossiers doivent être maintenant mis à jour ou encore vérifiés. Notons que la base de données est censée être informatisée. Les données du RIC incluent les propriétés qui appartiennent au Ministère dont les propriétés des commissions de port (celles qui appartiennent à Sa Majesté la Reine) de même qu'à Ports et Havres. Le tableau 3 donne une répartition par province des ports publics administrées par Transports Canada.

Arrangements financiers

Au cours des exercices financiers 1981-1982/1982-1983, Transports Canada a touché des recettes nettes de 39 millions de dollars sur un actif immobilisé de 3,4 millions de dollars et 685 000 $ respectivement provenant des droits perçus dans les quais et ports. En 1984-1985, on récupérera 6,7 millions de dollars en droits de quayage et d'utilisation des ports. Les recettes provenant de ces activités sont créditées au Fonds du revevenu consolidé.

Processus de gestion

Ports et havres gère ses immeubles selon sa propre politique de gestion portuaire. Cette politique a été rédigée à partir du Manuel de politique administrative dans lequel on décrit les principes de gestion des terres fédérales. Donc, on retrouve dans ce manuel, les mécanismes prévus pour des transactions comme l'acquisition ou l'aliénation des propriétés foncières. Par exemple, si l'on doit faire l'acquisition d'un terrain, un certificat de financement est fourni et les autorités de TC proposent par écrit l'achat du site. L'immeuble excédentaire est

---

13 Transports Canada. Administration du transport maritime, 1984. Background Paper. Proclamation of Public Harbours. inédit p. 1.

14 Idem p.1.

TABLEAU 3 : PORTS PUBLICS ADMINISTRÉS PAR TRANSPORTS CANADA

Provinces	Nombre de ports publics
T.N.-O.	22
Colombie-Britannique	111
Alberta	3
Manitoba	0
Saskatchewan	5
Ontario	68
Québec	65
Nouveau-Brunswick	11
Nouvelle-Écosse	34
I.-P.-É.	10
Terre-Neuve	60
TOTAL	389

Source : Havres et Ports. 1983. Inventaire de Transports Canada révisé au 15 décembre 1983.

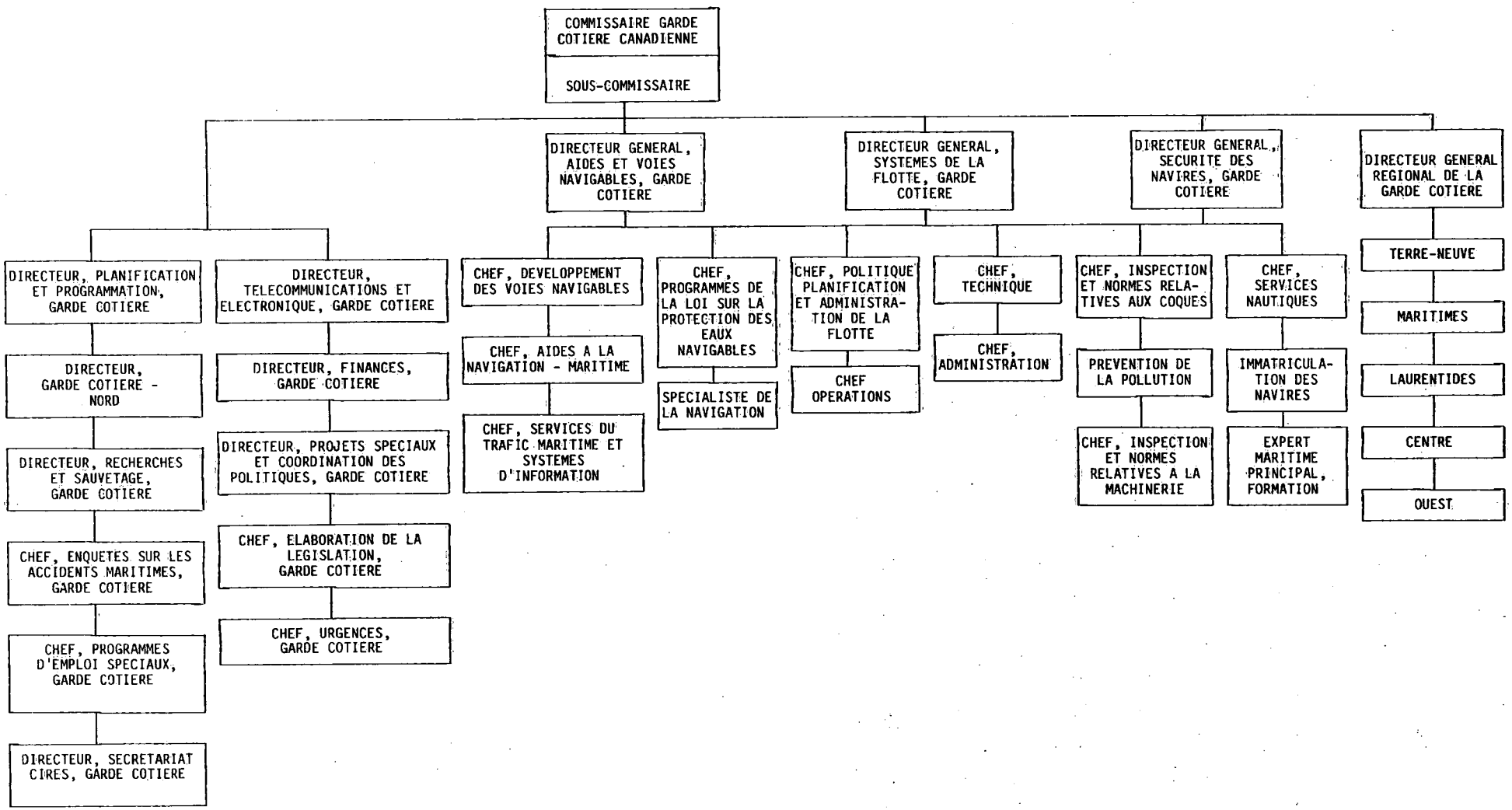
déclaré comme tel et un décret du conseil est préparé et doit être approuvé par le ministre des Transports pour compléter la transaction.

Ports et Havres administre quelque 1 200 ententes d'utilisation de terrains. Ces ententes incluent des baux et des locations qui doivent tous être approuvés par le ministre des Transports.

Les besoins opérationnels des installations sont déterminés suivant le processus de planification de la direction du Développement des ports. On a préparé, pour toutes les régions de l'ACTM, des études dans le but de déterminer les besoins en installations pour l'an 2002, d'élaborer une stratégie de développement à long terme et finalement un plan directeur complet. Ces études ont été préparées conjointement par une équipe composée de représentants de divers organismes comme Transports Canada, le Conseil des ports nationaux, Travaux publics Canada, le MEER, les Administrations de pilotage et d'autres ministères provinciaux intéressés. L'objet de ces études était de déterminer l'importance, au point de vue économique et social, de chaque port public et d'élaborer des politiques pour le développement et l'utilisation des ports.

La gestion locale des ports sous la direction de la DPPB est la responsabilité de garde quai et capitaines de port.

FIGURE 2: ORGANIGRAMME DE LA GARDE COTIERE CANADIENNE



3.1.2 GARDE COTIÈRE CANADIENNE

Administration des installations maritimes

La Garde côtière canadienne (GCC) est une composante de l'Administration canadienne du transport maritime et a été initié en 1962. Les responsabilités de la GCC en ce qui a trait aux installations maritimes incluent la prestation de services maritimes à l'appui de la navigation. Au nombre de ces installations, on a, par exemple, des stations radio, des aides visuelles, des bouées, des phares, des feux côtiers et des balises.

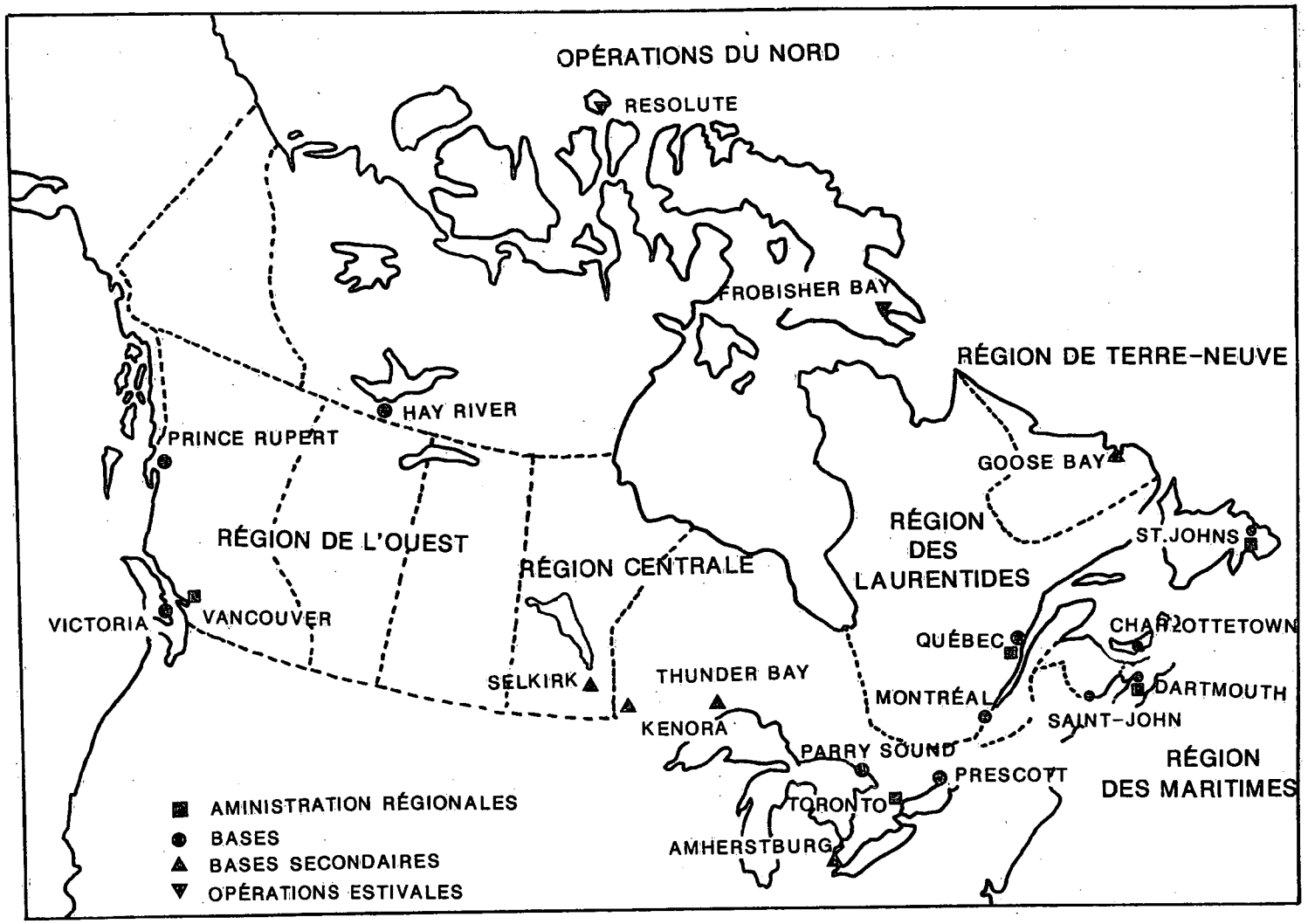
L'Administration de la Garde côtière a à sa tête un Commissaire assisté d'un sous-commissaire, d'un directeur général dans chaque région et de gestionnaires de district. Il y a trois directions à l'administration centrale (figure 2). La GCC, par l'entremise de la Direction de la sécurité des navires, administre certains règlements, par exemple, ceux qui ont trait à l'inspection des cargaisons, aux normes d'électricité pour les navires, à l'inspection des aides radio de même qu'aux opérations de recherches et de sauvetage. La Garde côtière établit également des normes pour l'entreposage de cargaisons et est également chargée d'établir les normes relatives au chargement et au déchargement des cargaisons.

La Direction des aides maritimes et la Division des aides à la navigation fixes de la Direction générale des aides et voies navigables est responsable de la gestion foncière et des normes opérationnelles relatives aux aides fixes. Les aides à la navigation font partie des installations maritimes qui lui appartiennent. Ce sont des dispositifs ou systèmes, en dehors du navire, fournis pour aider le marin à déterminer sa position et son cap, à le prévenir de dangers ou d'obstacles ou à lui conseiller la meilleure route à emprunter ou celle qu'il est préférable d'emprunter (stations de phares, balises diurnes, signaux de brume, bouées). D'autres types d'aides à la navigation installées sur des côtes rapprochées ou sur des piliers ou sur des rochers dans des chenaux de navigation (balises diurnes à fonctions, feux d'alignement) sont également incluses.

Le dragage des chenaux relève de la Direction du développement des voies navigables de la Direction des aides et voies navigables. La convention générale de services entre TPC et la GCC pour son programme porte sur le dragage des principaux chenaux par l'entremise de la Direction de la protection des côtes qui fait partie du programme de transport de Transports Canada administré par la Garde côtière.

Le Commissaire de la Garde côtière exerce une responsabilité fonctionnelle sur les Administrations de pilotage qui sont des sociétés de la Couronne établies en vertu de la **Loi sur l'administration du pilotage**. La Garde côtière fonctionne en vertu de la **Loi sur la marine marchande du Canada** dont l'adoption remonte à 1906. La Garde côtière a toujours joué un rôle dans la navigation en protégeant les chenaux de navigation et en agissant en qualité de Gardien du patrimoine maritime. La Loi sur la marine marchande du Canada est censée être

FIGURE 3: LOCALISATION DES BASES DE LA GARDE COTIÈRE CANADIENNE



remplacée par le **Code maritime** qui sera très utile pour la réglementation des activités maritimes commerciales. Toutes les responsabilités décrites dans les parties précédentes concernant les installations et services maritimes sont déléguées en vertu de l'actuelle **Loi sur la marine marchande du Canada**.

Le bureau régional de la Direction des opérations est chargé de l'exploitation, de l'entretien, du choix des sites et des tâches de conception des installations maritimes. Toutefois, les travaux de recherche immobilière de base concernant le numéro de lot, le titre de la propriété sont faits par TPC (Travaux publics). Ce ministère est responsable de l'acquisition des terrains et de la majorité des autres sites pour les bases. La figure 3 montre l'emplacement des bases et bases secondaires de la Garde côtière.

Inventaire des biens immobiliers

C'est la Section des services du contentieux du Conseil général ministériel de Transports Canada qui tient à jour les registres internes des biens immobiliers de la Garde côtière. Les informations sur les biens immobiliers sont conservées sur fichier cardex et parmi les renseignements, on retrouve les plans des lieux, la superficie, la valeur de l'immeuble, la date d'acquisition et le moyen utilisé pour faire l'acquisition et l'utilisation des terrains. Les régions de la Garde côtière conservent un exemplaire des dossiers de transactions de même qu'une copie sur chaque bien immobilier dans le secteur administratif.

Environ 272 phares sont utilisés par la GCC. Il y a 6 000 aides à la navigation. Le tableau 4 donne une répartition plus détaillée de l'ensemble des installations appartenant à la Garde côtière.

La Division des aides à la navigation songe actuellement à utiliser un micro-ordinateur pour établir une base de données sur les biens immobiliers loués et autres.

Processus de gestion

Les bureaux régionaux de la Direction des opérations sont responsables de l'exploitation, de l'entretien, du choix des sites et de la collecte des données ou de la conception des installations maritimes. La recherche préliminaire sur le numéro de lot et le titre de la propriété est faite par TPC puisque la responsabilité générale des transactions immobilières lui appartient. En effet, TPC est l'agent immobilier pour les ministères nécessitant des terrains pour réaliser leur programme selon la politique de gestion foncière établie par le Conseil du Trésor. Les besoins en terrains destinés aux installations maritimes sont établis dans le cadre du programme d'aides à la navigation.

Les besoins opérationnels sont déterminés principalement par les bureaux régionaux et révisés par le Comité de programmation des aides à la navigation qui analyse et évalue ces besoins

TABLEAU 4 : COÛTS DES AIDES A LA NAVIGATION MARITIMES ET NOMBRE EN 1982-1983

Types d'aides	Dépenses d'immobilisation et d'exploitation*	Nombre
1. Aides fixes	$49 M	
- Phares		234 gardiennés 38 non gardiennés
- Cornets de brune		384
- Feux côtiers		3,802
- Balises diurnes	$20 M	2,498
2. Aides flottantes		
- Bouées lumineuses	$80 M	2,779
- Bouées non lumineuses		10,803
- Piquets/Balises à rameaux		2,330
3. Aides électroniques		
- Loran C	$19 M	4
- Balises radar		64
- Radiophares		151
4. Services au trafic maritime		
- Systèmes STM	$20 M	12
- Système de réglementation		2
5. Stations radio		
- Gardiennées	$37 M	49
- Périphériques		50
6. Autres		
- Information sur les glaces	$29 M	
- Publications		
- Canaux		
- Sondages		
Total	254 M	23,200

* Évalués par la Garde côtière et établis d'après les prévisions de dépenses pour 1982-1983. En millions de dollars.

Source : Bureau du Vérificateur général. 1983. Rapport du Vérificateur général.

connexes. Une fois le besoin approuvé, on planifie l'acquisition d'un site particulier (ou) la construction selon des critères établis par la Division des aides à la navigation.

Les directeurs régionaux sont généralement autonomes et sont autorisés à louer des parcelles de terrain en autant qu'ils ne dépassent pas une superficie spécifiée (10 m^2) ou que l'usage proposé ne soit pas intensif. Dans ces cas, les directeurs régionaux, en principe, font affaire directement avec les bureaux régionaux de Travaux publics Canada sans que l'autorisation de l'administration centrale ne soit nécessaire.

En ce qui a trait à l'administration centrale, la Division des aides à la navigation est à préparer un manuel administratif sur la gestion immobilière. Le manuel n'est pas encore disponible mais on s'attend à ce qu'il soit terminé d'ici 1987.

3.1.3 COMMISSIONS DE PORT

Administration des installations maritimes

Les commissions de port ont été créées en vertu d'une loi spécifique, la **Loi sur les commissions de port** de 1964. Parmi les commissions de port on retrouve, Oshawa, Windsor, Thunder Bay (Ontario), Fraser Port, North Fraser, Port Alberni et Nanaimo (Colombie-Britannique). Toronto et Hamilton (Ontario) ont leur propre charte. Le système de gestion portuaire par le biais de commission de port remonte à la Confédération; selon ce système, la gestion du port est confiée à un conseil d'administration constitué de représentants fédéraux et municipaux. On établit des commissions de port là où il est démontré que les intérêts locaux manifestent un intérêt pour la gestion du port et qu'elles sont nécessaires pour que le port soit financièrement autonome. La commission de port relève du ministre fédéral des Transports. La commission est habituellement constituée de trois représentants fédéraux et de deux représentants municipaux. D'autres organismes qui s'occupent d'administration de terrains peuvent être représentés, mentionnons la Garde côtière canadienne (en vertu de la **Loi sur la protection des eaux navigables**), le ministère des Pêches et Océans (**Loi sur les pêches**), le ministère de l'Environnement (**Loi sur les pêches**) et, enfin, le ministère des Transports. La grande partie des biens immobiliers dans plusieurs ports appartient à un seul utilisateur ou groupe d'industries.

Les commissions de port sont chargées, en vertu de la Loi de 1964, d'administrer, d'exploiter et d'aménager le port d'une manière qui soit conforme aux objectifs des ports nationaux et qui soit rentable. Les commissions administrent également des baux fédéraux de même que l'avant grève provinciale, qui se trouvent dans les limites de leur juridiction en vertu d'une entente de bail principal. En établissant des règlements, la Commission peut, par exemple, réglementer la navigation et l'utilisation du port par les navires; réglementer les ouvrages et opérations à l'intérieur du port; réglementer la construction de quais, de docks et de jetées ainsi que le dragage des chenaux.

Sous réserve de l'approbation du ministre des Transports, les recettes excédentaires d'une commission de port provenant de la vente d'une propriété sont déposées et conservées dans un fonds d'aménagement des ports. Les ports de Toronto et de Hamilton, de par les lois qui les ont constitués, transfèrent leurs revenus excédentaires aux municipalités.

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

La majorité des commissions de port ont des plans de leurs propriétés et elles les conservent aux dossiers. La plupart d'entre elles conservent également aux dossiers les baux dont certains sont informatisés ou en voie de l'être. Au nombre des renseignements portés à l'inventaire, il

TABLEAU 5 : SUPERFICIE DES TERRAINS PAR COMMISSION DE PORT

COMMISSION DE PORT		TERRAINS POSSEDES (HA)	TERRAINS LOUES (HA)	TERRAINS LOUÉS ADMINISTRÉS PAR LA COMMISSION
ONTARIO :	THUNDER BAY	120	30	*
	PORT DE TORONTO	752.4	*	*
	HAMILTON	96.8	65.2	*
	OSHAWA	*	*	*
	PORT DE WINDSOR	*	*	*
C.-B.	FRASER PORT	**		200
	PORT ALBERNI	Aucun	6 409	29.6
	NANAIMO HARBOUR	*	*	*
	NORTH FRASER	**	*	*

Source : Commission de port - communication écrite, 1985.

* données non disponibles
** L'Administration publique est propriétaire des ports mais leur gestion est confiée à un autre organisme.

y a, entre autres, le lieu, le type, le nombre d'acres, la valeur estimée, le nom du locataire, le numéro du lot, la date d'expiration, le taux de location, la grandeur du terrain, la période de révision du taux de location. Le tableau 5 donne un aperçu de la superficie des terrains qui appartiennent aux commissions ou sont gérés par elles.

Processus de gestion

Les commissions de port peuvent faire l'acquisition de terrains en leur nom et peuvent détenir les titres des propriétés qui leur appartiennent. L'acquisition peut se faire soit par l'achat, ou encore par transfert. Les commissions se départissent des terrains qui ne sont plus d'aucune utilité pour le peuple canadien ou encore les échangent si un tel échange cadre avec leurs plans. La Commission portuaire de la rivière Fraser a le pouvoir en vertu de la section "C" de sa politique foncière de disposer de terrains. Cette disposition s'effectue par une résolution de la commission après avoir consulté le ministère des Transports (Ottawa). Avant de se défaire d'une propriété appartenant à la Couronne, il faut obtenir le consentement du Conseil privé. L'aliénation d'une propriété appartenant à la Commission peut se faire directement. Certaines commissions comme celle de Port Alberni n'ont aucun terrain en leur nom. Qu'il s'agisse de terrains appartenant à la Commission ou administrées par celle-ci, le locataire doit payer pour le programme d'investissement. La municipalité perçoit les taxes municipales. Si la Commission construit certaines installations d'intérêt national, elle ne paie alors habituellement pas de taxes municipales. La Commission peut également établir des baux pouvant aller jusqu'à 20 ans sous réserve de l'approbation du ministre des Transports. Les conditions du bail sont approuvées par résolution par la Commission. Les baux de plus de 20 ans doivent être approuvés par le gouverneur en conseil. La Commission doit également voir à confier des travaux à contrat pour répondre à des besoins opérationnels; le dragage, par exemple, est habituellement confié à des entreprises privées.

On encourage vivement les commissions de port à préparer des plans quinquennaux pour avoir une vision stratégique de la situation actuelle et des tendances et proposer des solutions pour résoudre des problèmes, des conflits et des préoccupations. Ces plans sont approuvés par l'Administration du transport maritime au nom du Ministre. Une fois le plan approuvé, la Direction générale et la Commission demeurent en communication pour toute précision. Le plan devrait également inclure la vocation du port (c'est-à-dire, s'il servira au transport de marchandises ou de produits ou encore à des activités récréatives et il devrait contenir des éléments comme : un énoncé des questions; les préoccupations en ce qui concerne l'environnement; le climat économique local; les politiques provinciales; les initiatives de planification locales et l'importance du port sur la scène internationale. Un autre point tout aussi important qui devrait être inclus dans ce plan, ce sont les immobilisations; une

---

1 Ministre d'État aux Affaires urbaines. 1978. The Urban Front. Growth and Change in Canadian Port Cities. p. 45

TABLEAU 6 : APERÇU SOMMAIRE DES COMMISSIONS DE PORT

COMMISSIONS DE PORT	LÉGISLATION	ADMINISTRATION	GESTION	INVENTAIRE DES BIENS IMMOBILIERS
THUNDER BAY	LOI SUR LES COMMISSIONS DE PORT 1964-1965	Terres fédérales administrées par la Commission de port de Lakehead		Plans cadastraux conservés aux dossiers; les baux sont conservés localement aux dossiers. Renseignements : li type, superficie, valeur au rôle, nom du locataire.
PORT DE TORONTO	LOI SUR LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO, 1911		Décisions relatives à la planification et à la gestion prises par le Bureau des commissaires du port de Toronto à la suite de recommandations faites par le directeur général.	Plans cadastraux conservés aux dossiers. Détails des baux sur fichiers informatisés.
HAMILTON	LOI SUR LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE HAMILTON, 1912	Questions liées à la politique d'utilisation des terrains étudiées par le Bureau des commissaires sur recommandation du gestionnaire des propriétés et de la planification par l'entremise du directeur du port.	Les questions relatives au transport et à la navigation et les lois fédérales relatives à l'utilisation des terres ont préséance sur les règlements municipaux locaux. L'acquisition d'une propriété est envisagée en fonction des avantages qu'elle offre et de son coût. La valeur est déterminée par une tierce partie et il y a négociations avec les propriétaires.	
OSHAWA	LOI SUR LES COMMISSAIRES DU PORT DE OSHAWA	Le secteur est administré par la commission de port qui reconnaît la nécessité de planifier l'aménagement futur du port, tout en tenant compte des divers intérêts. Elle a donc mis sur pied un groupe d'étude. L'objectif du groupe d'étude est d'élaborer un plan d'aménagement du secteur du port d'Oshawa pour les 20 prochaines années.	On prépare un plan provisoire identifiant l'aménagement prévu du secteur - orientation quant à l'utilisation du port.	
FRASER PORT	LOI SUR LES COMMISSIONS DE PORT (1964)	Au nombre des organismes s'occupant de l'administration foncière, il y a la GCC (LPEN), POC (Loi sur les pêcheries), EC (Loi sur les pêcheries et l'environnement) et TC à Ottawa.	Faire l'acquisition de terrains à même son fonds excédentaire pour l'aménagement futur du port. Habituellement, la ommission ne vend pas de terrain; elle préfère, compte tenu de ses plans à long erme, faire l'échange de propriétés. Pour l'aliénation de terrain, TC doit être consulté mais c'est la Commission qui approuve. Les recettes de la vente sont déposées dans le Fonds d'aménagement des ports et havres. Le locataire est responsable du programme d'investissements. Les taxes sont payées à la municipalité. Lorsqu'il s'agit d'un terrain répondant à un objectif ou une priorité nationale, la Commission ne paie pas de taxes.	Fichier cardex et mise à jour régulière.
PORT ALBERNI	LOI SUR LES COMMISSIONS DE PORT (1964)	Administrer les baux fédéraux, l'avant grève de régie provinciale comprise à l'intérieur des limites du port en vertu d'une convention principale de location. Les autorités locales comme la municipalité et le district régional de même que les ministères fédéral et provincial des pêches sont consultés.	La Commission ne possède aucun terrain. Il n'existe aucun plan d'acquisition. Tous les titres des terrains relevant de la Commission sont dévolus à la Couronne.	Fichier cardex interne : les renseignements consignés incluent : locataire, numéro de lot, permis/licence/bail, conditions, date d'expiration, taux de location, grandeur du terrain, période de révision du taux de location.

description des projets d'investissement importants accompagnée d'un sommaire du capital d'exploitation dans lequel on devrait signaler la participation fédérale.

Les Commissions de port poursuivent des objectifs qui reconnaissent l'utilisation du port comme un moyen d'appuyer le commerce canadien en aménageant, en offrant et en exploitant des installations portuaires. Bien des commissions jouent un rôle vital dans le développement régional.

Le tableau 6 donne un aperçu sommaire des commissions de port.

3.1.4 SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS

Administration des installations maritimes

La Société canadienne des ports (anciennement le Conseil des ports nationaux créé en 1936) est responsable de la gestion et de la direction, sur une base commerciale, de quinze ports au Canada.

Son mandat est établi en vertu de la loi C-92 qui est entrée en vigueur le 26 juillet 1982. Il s'agit de la **Loi sur la Société canadienne des ports SC 83-85** qui modifie trois autres lois soit, la **Loi sur le Conseil des ports nationaux**, la **Loi sur les ports et jetées de l'État** et finalement la **Loi sur les commissions de port.** Il est déclaré dans la **Loi sur la Société canadienne des ports** que l'objectif de la politique portuaire nationale du Canada est de créer un système portuaire. (A.3)

(a) qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs sociaux et économiques, tant au niveau national que régional et local;
(b) qui soit efficaces;
(c) qui offre à des conditions équitables des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;
(d) qui laisse aux sociétés de port locales une très grande marge d'autonomie dans l'administration et l'exploitation des ports à l'égard desquels elles ont été constituées, conforme cependant avec la responsabilité qu'a le Ministre d'assurer l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national et le meilleur déploiement de ses ressources;
(e) et dont les activités soient coordonnées avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

La Société canadienne des ports est constituée d'une conseil d'administration lui-même composé d'un président, d'un vice-président et d'administrateurs (8 à 14). Chaque administrateur est nommé par le Ministre avec l'approbation du gouverneur en conseil.

Il incombe à la Société d'établir la "ligne de démarcation" du port sous sa juridiction, soit une limite dans les eaux d'un port au delà de laquelle les ouvrages de construction ne peuvent se prolonger de la rive. La Société, avec l'autorisation préalable du gouvernement en conseil peut acquérir, vendre, éliminer et louer des biens immobiliers de même que construire et offrir des services connexes, comme il est nécessaire.

La Société peut établir des règlements sur l'utilisation du port, des propriétés portuaires de même que sur le lotissement des propriétés portuaires. Elle peut également réglementer la

TABLEAU 7 : REGISTRE DES BIENS IMMOBILIERS DE LA SOCIÉTÉ

PORT	SUPERFICIE
St. John's	102 A / 41.29 ha
Saint John	402 A / 164 ha
Belledule	2,142 A / 867 ha (principalement un plan d'eau)
Halifax	207 A / 83 ha
Sept-Iles	1,228 A / 497 ha
Trois-Rivières	79 A / 32 ha
Chicoutimi	A fermer - Construction d'un nouveau port
Baie des Ha!Ha!	6 A / 2.43 ha
Montréal	2,133 A / 863 ha
Québec	1,536 A / 621 ha
Prescott	155 A / 143 ha
Port Colborne	83 A / 33.6 ha
Churchill	41,552 A / 16,822 ha
Vancouver	22,123 A / 8,956 ha
Prince Rupert	3,962 A / 1,604 ha
TOTAUX	73,770 A / 29,866 ha

Source: Société canadienne des ports
10 novembre 1984

construction et l'entretien des quais, jetées, bâtiments et autres structures à l'intérieur des limites des ports (A. 14).

Pour ce qui est de la société de port locale, elle est responsable de tous les droits, engagements et dettes de la Société. En effet, dès qu'un port devient une société de port locale, tout lui est transféré. L'étendue des pouvoirs de la société de port locale est importante; elle peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir la ligne de démarcation du port.

La société de port locale peut acquérir, détenir, posséder, vendre, éliminer ou louer des biens immobiliers et personnels, des biens meubles et immeubles. Elle peut également entretenir et exploiter des routes, des chemins de fer, des navires, de l'équipement et, généralement, faire les choses et exercer les pouvoirs qu'elle juge nécessaire pour administrer, gérer et régir efficacement le port, les ouvrages et autres propriétés sous sa juridiction.

La société de port locale peut établir des règlements concernant la navigation dans le port; le mouillage; l'accostage; l'utilisation du port; la propriété portuaire; la location de propriétés portuaires; réglementer la construction et l'entretien des jetées; quais et bâtiments.

La nouvelle législation créant la Société canadienne des ports a permis un contrôle décentralisé par le biais de sociétés de port locales autonomes. Il existe actuellement six sociétés de port locales; il s'agit de Montréal, Vancouver, Prince Rupert, Québec, Halifax et St. John's.

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

Les dossiers internes de l'inventaire des biens immobiliers sont tenus par la Division des biens immobiliers - Ports Canada. Des données sont choisis au hasard et sont comparés à celles du RIC et lorsque les écarts sont importants, on fait enquête. La Société est consciente des lacunes et inconvénients que pose une base de données d'inventaire inexacte et a identifié des mesures pour corriger les déséquilibres évidents. Au bout du compte, les données seront informatisées de manière que non seulement les propriétés réelles seront mises en mémoire mais également les rapports bruts/nets, les estimations de la juste valeur marchande et les prévisions de rapport des loyers. Une fois le système établi, la mise à jour des dossiers se fera tous les deux ans. La Société estime que la période de deux ans prévue pour la mise à jour n'est pas irréaliste parce que les biens immobiliers sont concentrés dans quinze endroits.

Les biens immobiliers de la Société occupent une superficie totale de 115 mi^2 (environ 29 785 ha) (tableau 7). D'après le répertoire du RIC, 150 parcelles de propriétés sont administrées par Ports Canada pour un total de 36 673 ha. De ce nombre, 65 sont des parcelles sous eau ce qui ramène la superficie totale en surface à 3 243 ha. La province ayant le plus

TABLEAU 8 : INVENTAIRE DES BIENS IMMOBILIERS DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS D'APRÈS LE RIC

PROVINCE	TYPES D'INSTALLATIONS	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS	SUPERFICIE ADMINISTRÉES (HA)	RÉGIME FONCIER	SUPERFICIE POSSÉDÉE (HA)	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS EN PARTIE SOUS L'EAU	SUPERFICIE DE L'ENSEMBLE DES TERRAINS POSSÉDÉE (HA)
Terre-Neuve	postes de mouillage, quais	8	125,2		125,2	1	22,3
Nouvelle-Écosse	bassin, port, quais pour mises en rade	3	5 493,3		5 493,3	3	79,8
Nouveau Brunswick	ports, docks, terminaux, quais	17	1 832,9		1 832,9	1	985,7
Québec	port, bassin, quais, docks à cargaison et terminaux	61	5 246,4		5 246,4	18	242,2
Ontario	port, élévateur à grains	2	177,7		177,7	1	62,6
Manitoba	terminal, élévateur à grains	1	16 816,4		16 816,4	1	504,6
Colombie-Britannique	remblai pour voie ferrée, installations portuaires et terrestres, port et route d'accès	58	6 981,1		6 981,1	40	1 345,8
	Totaux	150	36 673		36 673	65	3 243,3

grand nombre de parcelles de terrains est la C.-B. avec 58 parcelles dont 40 sont sous eau. Le Québec vient en deuxième place avec 61 parcelles représentant 5 246 ha de terrains (tableau 8).

Arrangements financiers

En 1983, les immobilisations de la Société - au prix coûtant, se chiffraient à 893 millions de dollars et les recettes brutes provenant des opérations portuaires atteignaient 202,2 millions de dollars.

Les propriétés de la Société sont louées aux exploitants et usagers des ports et le taux de rendement général recherché est celui de la juste valeur marchande plus 11 % comme paiement annuel. Les recettes sont fondées sur des paiements de loyers directs ou sur une combinaison de loyers plus une participation aux profits que l'on appelle "des frais de consommation".

Les subventions tenant lieu de taxes sont conservées et administrées par le port et se chiffrent à 10 millions de dollars par année. Le locataires du port paient leur propre impôt foncier; ces paiements se chiffrent à environ 10 millions de dollars par année. Ce sont là des chiffres pour l'ensemble du pays.

Processus de gestion

En vertu du projet de loi C-24, loi qui modifie la **Loi sur l'administration financière** en ce qui a trait aux sociétés de la Couronne, la Société est classée parmi les organismes de la Partie II, Annexe "C". En tant qu'agent de Sa Majesté, elle est l'administrateur du portefeuille des biens immobiliers. Par conséquent, elle mène ses affaires immobilières selon les lignes directrices de la politique de gestion des terres du Conseil du Trésor. Les directives de la politique interne portent sur des domaines comme les taux de rendement, les périodes de location, les périodes de révision de la location et les dispositions des contrats de location.

L'utilisation opérationnelle des biens immobiliers est gérée par les sociétés de port locales qui sont guidées par les politiques relatives aux biens immobiliers de l'administration centrale. Selon le niveau de pouvoir délégué, on peut en venir à des ententes de location pouvant aller jusqu'à dix ans. Les périodes de dix et de vingt ans sont soumises à l'approbation de l'administration centrale et celles de plus de vingt sont soumises à l'approbation du Conseil du Trésor et du gouverneur en conseil.

Les besoins opérationnels d'un port sont déterminés au niveau local où toutes les mesures sont soumises à l'approbation du conseil d'administration de la société de port locale. Tous les plans, initiatives nouvelles, planification à long terme/coûts/projections de recettes doivent être incluses dans le plan global du port qui est soumis à l'approbation du Conseil d'administration de la Société canadienne des ports et ensuite au Conseil du Trésor. Les

activités que l'on retrouve dans le plan et qui ont été autorisées sont celles qui seront mises en oeuvre. Il arrivera, de temps à autre, que l'on s'écarte des plans approuvés parce que les conditions et possibilités du marché changent mais toujours sous réserve de l'approbation du conseil d'administration.

L'acquisition, l'échange ou l'élimination de biens immobiliers ne sont pas des activités déléguées mais elles sont soumises à l'examen de l'administration centrale, du conseil d'administration de la Société, du Conseil du Trésor et du gouverneur en conseil. On a adopté comme politique d'éviter la disposition de biens immobiliers à moins que ce ne soit en échange de biens immobiliers de valeur équivalente ou semblable.

Dans tout le système, il y a deux mille baux en vigueur échelonnés sur diverses périodes et répondant à diverses utilisations et besoins. Certains produisent des recettes annuelles se chiffrant en milliers de dollars, d'autres en centaines de milliers de dollars et certains en millions de dollars. La Société préfère le statut de locateur et de ce fait, loue à des organismes externes. Les critères fondamentaux de la location à des organismes externes sont les suivants : le projet doit être dans l'esprit et le but du mandat de la Société, commercialement viable et servir les intérêts de la Couronne.

3.1.5 ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Administration des installations maritimes

L'administration de la Voie Maritime du St-Laurent (VMSL) est une société de la Couronne aux termes de l'annexe C (Partie 1) et est responsable de la section canadienne de la voie maritime ainsi que du côté canadien des ponts des Milles-Îles. Il existe deux filiales à part entière qui sont les suivantes:

(a) La Corporation du pont international de la voie maritime Limitée, exploite le pont reliant Cornwall (Ontario) à Rooseveltown (New York) pour le compte de la VMSL, des États-Unis et de la St. Lawrence Seaway Development Corporation.

(b) Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporé, est un organisme responsable de l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain ainsi que la section de l'autoroute Bonaventure à Montréal (Québec).

L'administration de la Voie maritime a été constituée en société principalement pour construire, exploiter et entretenir les voies navigables en eaux profondes entre Montréal et le lac Érié dans le but de:

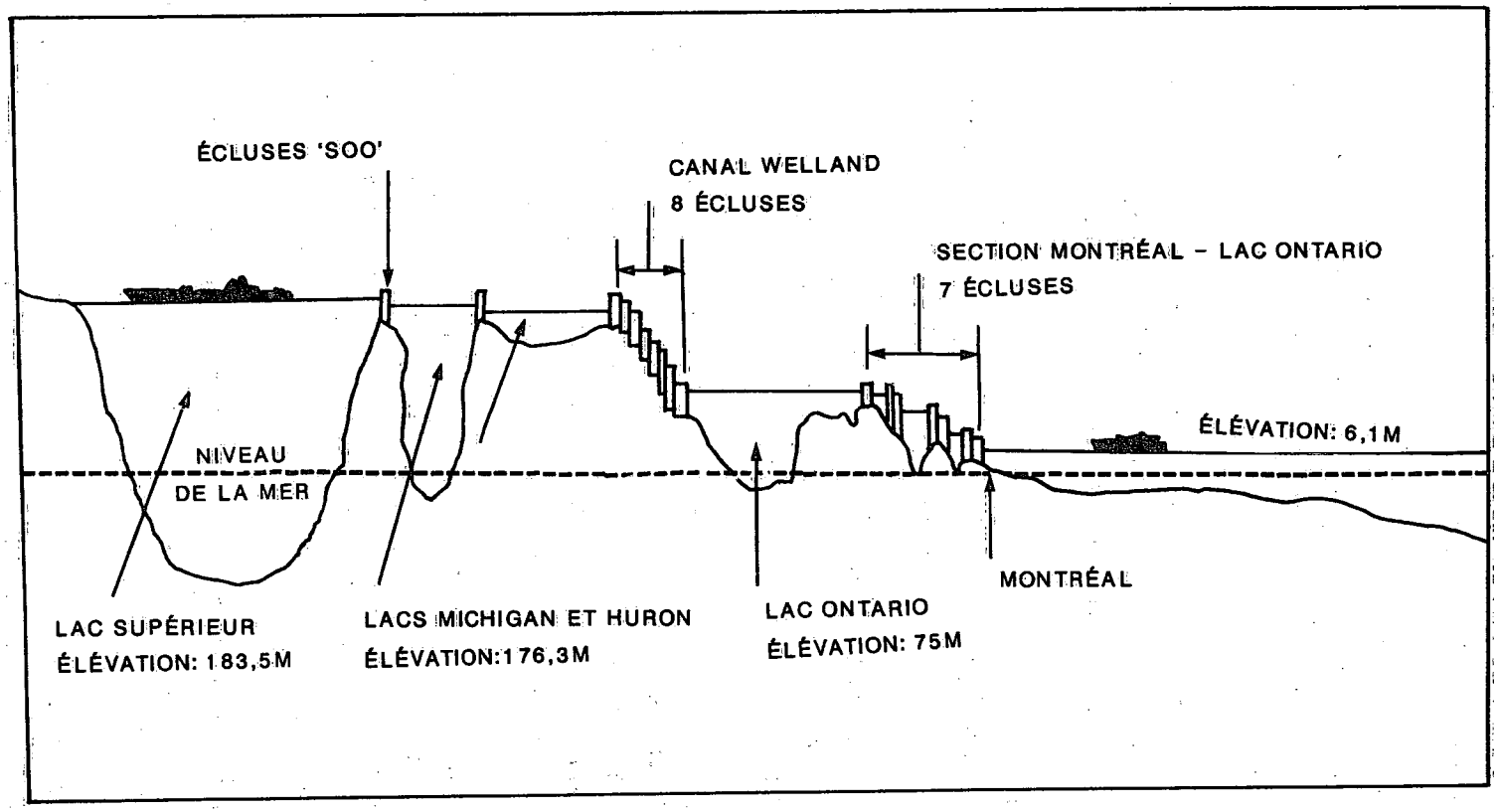
- veiller au mouvement sûr et efficace des navires, ainsi qu'à la protection de l'environnement.
- recouvrir les coûts de son exploitation et être autonome.
- évaluer les besoins associés aux améliorations de la voie naviguable et planifier leur mise en oeuvre tel que nécessaire.

La voie navigable permet l'accès des installations portuaires intérieures aux cabotiers nationaux et internationaux au leu de leur limiter l'accès qu'aux ports en aval de Montréal. Ainsi la voie navigable permet une efficacité accrue du transport de commodités de grain, fer, charbon et produits manufacturés et facilite l'exportation et échanges commerciaux. Les navires de plaisance de plus de 20' sont également accomodés.

Les principaux bénéficiaires de cette voie navigable incluent les cabotiers nationaux et internationaux, les communautés, les producteurs et autres industries dont les produits sont transportés par voie navigable.

On a entrepris la construction du tronçon Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime qui s'est ouvert en 1959, pour permettre aux navires ayant un tirant d'eau de 7,9 m de naviguer pendant 8 mois de l'année (d'avril à la mi-décembre) (figure 4). On peut considérer que le canal Welland a été le premier tronçon de la Voie maritime à avoir été construit et il fait partie intégrante de la Voie maritime. L'ouverture de ce canal remonte à 1829; il a été modifié

FIGURE 4: PROFIL DU SYSTÈME DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



au fil des ans pour faciliter le passage de navires de charge de plus en plus gros. En 1954, on a dragué le canal pour le rendre conforme aux normes de la Voie maritime. L'exploitation et l'entretien de certains canaux dont le canal Lachine, une partie du canal de Cornwall, le canal Welland et l'écluse canadienne de Sault Ste-Marie qui étaient la responsabilité de Transports Canada ont à ce moment-là été confiés à l'Administration de la Voie maritime en 1959. L'administration et la gestion du canal Lachine et de l'écluse de Sault Ste-Marie ont par la suite été confiées à Parcs Canada.

La **Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent** autorise également l'Administration établir des tarifs ou droits de péage devant s'appliquer à tout navire qui utilise les installations qu'elle administre (canal, quais, bâtiments, etc.) aux passagers et marchandises se trouvant à bord des navires, aux piétons et finalement aux véhicules qui utilisent les ponts qu'elle administre. L'Administration peut établir des règlements pour l'administration, la gestion et la régie des ouvrages et propriétés sous sa juridiction. Ce pouvoir de réglementation s'applique également aux navires qui passent dans un canal et aux équipements ou machines utilisés pour le chargement/déchargement des navires.

Le Règlement permet la saisie des navires n'ayant pas payé les péages; il existe également des règlements portant sur d'autres dispositions de la **Loi sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.**

Les biens fonciers de l'Administration incluent les canaux, écluses et terrains adjacents ainsi que des édifices en Ontario et au Québec ainsi que les routes et ponts ferrovières traversant les canaux dans les régions de Montréal et du canal Welland. Des réserves de terres ont été mis de côté en prévision de développement futur dans les régions de Montréal, Cornwall et de Welland.

Les coûts de construction inhérants à ces projets s'élèvent à approximativement $750 millions de dollars. La valeur courante estimée pour le remplacement est évaluée à $5-10 milliards. Le design et la construction des travaux importants s'effectuent généralement par contrat par le secteur privé. Le dragage est également effectué par les opérateurs du secteur privé à contrat.

La majorité des opérations de routine et d'entretien est effectué par les employés. Cependant, les travaux de réfection, rénovation et de modification sont préparé par des contractuels.

Les biens fonciers comprennent principalement les canaux, écluses et chenaux maritimes, ponts, tunnels et routes de service directement associés avec la voie maritime. es terrains vacants adjacents à la voie maritimes, les édifices à bureaux et édifices reliés à l'entretien font également partie de l'inventaire des biens immobiliers.

Dans l'exploitation des canaux et écluses placés sous sa juridiction, l'Administration essaie de protéger l'environnement en mettant l'accent sur l'application des règlements touchant les navires, la planification en cas d'urgence et les mesures préventives lors de la planification des nouvelles installations ou projets. Les règlements relatifs à la pollution des eaux par les navires sont appliqués à la lettre. Par exemple, le règlement interdit aux navires de vidanger leurs eaux usées ou tout autre polluants dans l'eau et de jeter des déchets par-dessus bord ainsi qu'émettre une fumée continue. Il y a également les règlements relatifs à la libération de gaz et le nettoyage des cales de navires transportant des contaminants. Certaines régions, en particulier dans celle de Welland, ont une désignation de "déchargement interdit dans cette zone" pour n'importe quel type de substance.

En cas d'accident, de déversement et d'autre urgence, la VMSL est responsable du nettoyage dans les secteurs de l'écluse et du canal tandis que les É.-U., la Garde côtière canadienne et les organismes environnementaux sont responsables du nettoyage des sections rivières et lacs. Pour tout nouveau projet, il faut présenter une demande d'évaluation de l'environnement à Environnement Canada pour obtenir conseils et approbation avant la mise en oeuvre.

La VMSL est divisée en deux régions; la région de l'est partant de Montréal jusqu'au Lac Ontario et la région de l'ouest qui est le canal Welland. La région de l'est comprend 5 écluses canadiennes ainsi que des terres et autres infrastructures qui y sont associés. La région de l'ouest comprent 8 petites écluses qui se rajoutent aux terrains et infrastructures. La gestion immobilière est contrôlée à partir de l'administration centrale à Cornwall ainsi que par les deux gérants régionaux à St-Lambert (Québec) et Ste-Catherines (Ontario). Le siège social est situé à Ottawa.

La **Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent** S.R.C. 1970 S-1 permet à l'Administration de planifier et de gérer ses propriétés et l'autorise à acheter et louer des propriétés. En vertu de l'article 12 de la Loi, un décret du conseil a été édicté en 1966 et modifié par la suite en 1972. Dans ce décret, le Gouverneur en conseil donne à l'Administration de la Voie maritime carte blanche pour ce qui est de la location et de l'acquisition de propriétés sous réserve de certaines restrictions, dont : une limite de la valeur en capital d'une propriété qui ne doit pas dépasser ¼ de million de dollars; les loyers doivent être équivalents à ceux du marché; et l'inclusion de clauses d'annulation dans les baux pour tout projet destiné au public. La politique du Conseil du Trésor sur la gestion des terres fédérales de même que les politiques et lignes directrices que la VMSL a élaborées il y a 25 ans et qui ont été modifiées depuis le temps, sont les outils utilisés par l'Administration pour gérer ses propriétés. L'acquisition importante de terrains en prévision de construction future s'est effectué en 1960.

TABLEAU 9 : INVENTAIRE DES BIENS IMMOBILIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT D'APRÈS LE RIC

PROVINCE	PROPRIÉTÉS	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS	SUPERFICIE ADMINISTRÉE (HA)	RÉGIME FONCIER	SUPERFICIE POSSÉDÉE (HA)	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS EN PARTIE SOUS L'EAU	SUPERFICIE DE L'ENSEMBLE DES TERRAINS POSSÉDÉS (HA)
Ont.	canal, écluse	30	5 395		5 395	13	3 678
Qué.	endroit d'accès, canal	25	5 362		5 362	13	2 019
Total		55	10 757		10 757	26	5 697

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

Le RIC tient un registre de toutes les propriétés de la VMSL. Ce registre indique qu'il y a actuellement 55 installations maritimes de la VMSL qui occupent un total de 10 757 hectares dont 5 697 hectares sont des terrains, le reste étant des plans d'eau. Le tableau 9 indique les installations et terrains à vocation maritime de l'Administration.

La VMSL possède un registre plus détaillé sous forme de fichier cardex et d'un ensemble de plans. Les dossiers sur les propriétés contiennent les baux, les permis, les lettres patentes, les actes, etc. Au nombre des propriétés administrées par l'Administration, il y a les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure, le canal de la Rive Sud, le canal Beauharnois, le canal de Cornwall (qui n'est pas ouvert), le pont international de la Voie maritime, l'écluse Iroquois, le pont des Mille-Iles (partie canadienne) et le canal Welland. Ces propriétés comprennent des terrains de réserve qui y sont rattachés.

Arrangements financier

La vente des terrains excédentaires qu'elle administre s'ajoute aux recettes de l'Administration.

Les immobilisations de la VMSL, selon le rapport annuel de l'Administration de 1983, étaient évaluées à 550 millions de dollars. Par immobilisations, on entend, des terrains, des chenaux, des canaux, des écluses et des ponts.

Processus de gestion

L'acquisition de terrains peut se faire soit par achat, entre particuliers ou par transfert aux autres ministères gouvernementaux. L'acquisition de terrains par achat peut être approuvée à la suite de la présentation d'une demande officielle faite par le vice-président régional à l'Administration. Un décret du conseil est nécessaire pour procéder à l'acquisition ou à l'élimination de terrains par le biais d'un transfert.

L'Administration loue des propriétés gardées en réserve pour utilisation future dans la mesure où le marché l'exige. Au total, entre 700 baux sont administrés par l'Administration. Généralement, lorsque la valeur des baux dépasse 25 000 $, il faut obtenir l'approbation de la VMSL; autrement, ils sont administrés directement par les bureaux régionaux.

3.2 PÊCHES ET OCÉAN CANADA - PORTS POUR PETITS BATEAUX

Administration des installations maritimes

La Direction des ports pour petits bateaux fait partie du ministère des Pêches et Océans. La Direction des ports pour petits bateaux n'a pas toujours été responsable du programme du même nom. Cette responsabilité était celle de TC avant 1973. Le transfert à la Direction des ports pour petits bateaux qui était à ce moment-là un programme du ministère de l'Environnement s'est fait par décret du conseil, C.P. 1973 - 1551, lorsque l'on s'est rendu compte que certains secteurs portuaires étaient utilisés pour la pêche et les activités récréatives. Le programme des ports pour petits bateaux vise à établir des réseaux portuaires "efficaces et utiles dans les régions afin de permettre au Canada de retirer le maximum d'avantages sociaux et économiques de la pêche commerciale et d'aider à fournir des installations portuaires aux plaisanciers"[15]. Il y a deux moyens d'attteindre ces objectifs, ce sont l'aménagement et l'entretien des ports ainsi que la gestion des ports.

L'élément Ports pour petits bateaux est une direction générale distincte qui relève directement du sous-ministre adjoint senior. Cette direction générale coordonne l'application de son programme dans six régions : Pacifique, arctique central, Québec, Golfe, Scotia-Fundy et, en dernier lieu, Terre-Neuve. La **Loi sur les ports de pêche et de plaisance** S.C. 1977-78 c.38 dans sa forme modifiée, est la loi qui régit la direction générale, notamment en ce qui a trait à son mandat touchant l'administration des ports.

La **Loi sur les ports de pêche et de plaisance** identifie les pouvoirs exercés par les divers éléments de la structure administrative. Tout d'abord, le ministre détient les pouvoirs les plus importants : il régit en fin de compte l'utilisation, l'aménagement et la gestion de tout port de pêche et de plaisance (inscrit en Annexe de la loi) en fournissant des accostages de protection, des installations de mise à l'eau et d'autres infrastructures portuaires d'une profondeur adéquate pour satisfaire aux besoins des utilisateurs. Le ministre peut également louer tout port inscrit, délivrer un permis à toute personne et il peut nommer des agents chargés de l'application de la Loi et des règlements.

Le programme des ports pour petits bateaux offre son aide dans l'entretien et l'opération des installations portuaires récréatives en particulier en Ontario où l'on retrouve 392 installations récréatives. Approximativement 10% des dollars de ce programme sont dépensés en rapport à la région récréative.

La Direction des ports pour petits bateaux a conclu des ententes avec plusieurs ministères pour l'occupation, l'utilisation et l'entretien de quais spécifiques à cause de ses responsabilités au chapitre de l'exploitation des quais. L'entretien des havres et installations maritimes des

---

15 Ministère des Pêches et Océans. Rapport annuel 1982-1983. p. 51.

ports pour petits bateaux nécessite des services de dragage qui sont exécutés par TPC. Dans le cas d'installations à responsabilités partagées, il y a habituellement partage des coûts de dragage également. Aucun problème particulier n'a été soulevé bien qu'il existe toujours des préoccupations relativement à la juridiction des ports publics à savoir les ports de pêche et de plaisance par opposition aux installations servant au transport.

D'autres problèmes touchent la juridiction des plans d'eau et les limites des terrains publics qui fait actuellement l'objet de négociations avec les provinces de l'Atlantique.

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

La Direction des ports pour petits bateaux est responsable d'environ 2 255 installations portuaires de pêche et de plaisance. De ce total, on dénombre quelques 1 415 installations portuaires de pêche ainsi que 840 qui sont récréatives. Les documents relatifs à l'immobilier (baux, permis, accord) de la direction générale sont stockés dans le Système d'information de gestion (SIG). Les renseignements contenus dans le système sont, entre autres, le numéro du document, le numéro de lot, la superficie et ainsi de suite. Les titres des documents sont conservés sur microfiches.

Arrangements financiers

Dans le cadre du programme des Ports pour petits bateaux, environ 500 nouveaux permis, baux et documents régissant l'occupation sont établis chaque année. Cette Direction générale administre environ 4 000 de ces baux, permis et accords.[16]

La DGPPB obtient des revenus de deux sources: frais de quayage et perception de frais de location, permettant à cette dernière de recueillir 44% de ses revenues.

La Direction générale des ports pour petits bateaux verse aux municipalités des subventions tenant lieu de taxes par le biais du Programme de subvention des municipalités. Lorsque la propriété est louée, c'est d'habitude le locataire qui paie les taxes.

Processus de gestion

Les personnes, promoteurs ou municipalités qui désirent mettre en place de nouvelles installations portuaires ou quais ou améliorer des services déjà offerts font appel au Programme des Ports pour petits bateaux. Leur demande sera acceptée si elle satisfait aux objectifs du programme.

---

16 Communication personnelle, M. Hosler (1985).

La Direction des ports pour petits bateaux a identifié, dans un plan pluriannuel, les possibilités d'aménagement de nouvelles installations portuaires et leurs emplacements éventuels. Dans ce plan, il est également question des responsabilités de gestion du site, de questions financières, de classification des ports. Une fois l'emplacement déterminé, le plan est envoyé à TPC qui l'étudie en fonction des répercussions éventuelles des exigences selon les procédures du CCCT/GFF avant de l'envoyer au CT pour étude finale et acceptation. Les ports pour petits bateaux doivent être gérés selon les Instructions administratives concernant les ports de pêche et de plaisance. Pour préparer ces instructions, on s'est inspiré des parties traitant de l'immobilier (généralités, utilisation, élimination et acquisition) du Manuel de la politique administrative.

La Direction des ports pour petits bateaux a négocié avec la province de l'Ontario le transfert de plans d'eau. Suite à ces négociations, le Cabinet provincial a décidé que certains plans d'eau de la province seraient transférés, à peu de frais, à la Direction générale. Ce transfert inclut une clause de rétrocession qui exige que la Direction générale retourne la propriété à la province, si elle vient à être déclarée excédentaire, plutôt que de la retourner à la réserve de bien-fonds de TPC, procédure normalement requise selon le principe de gestion foncière fédérale.

3.3 ENVIRONNEMENT CANADA - PARCS CANADA

Administration des installations maritimes

Dans le présent rapport, l'expression "installations maritimes" appliquée aux programmes de Parcs Canada s'entend des installations - quais, secteurs de mise à l'eau des bateaux, canaux, écluses et marinas - qu'elles soient en eau douce ou salée, mises à la disposition des plaisanciers et autres qui visitent les parcs nationaux ou les canaux historiques. Ces installations font partie de nombreux aménagements exploités et entretenus par Parcs Canada dans le cadre de son programme.

Le programme de Parcs Canada est géré par un sous-ministre adjoint (SMA) chargé de la coordination, de l'analyse et de l'évaluation des projets et de la préparation de la politique de gestion et des directives touchant l'élaboration des programmes, la gestion foncière et les questions techniques et architecturales. Le chef des opérations qui travaille à l'administration centrale s'occupe des opérations courantes. Sur le plan fonctionnel, l'administration centrale est responsable de la formulation des politiques générales, de la coordination des programmes et de la liaison fédérale-provinciale. Cinq directeurs régionaux et directeurs d'activité en poste à l'administration centrale relèvent du chef des opérations. Les régions sont chargées de la direction des services des parcs, des sites et canaux historiques, des opérations et de la recherche ainsi que de la planification des opérations. Les bureaux régionaux sont situés à Cornwall (Ontario) et Halifax (Nouvelle-Écosse), Québec (Québec), Winnipeg (Manitoba), Calgary (Alberta).

Deux programmes de Parcs Canada sont concernés par les installations maritimes : les sites et lieux historiques et les parcs nationaux. Ces derniers sont expliqués plus en détail dans les paragraphes qui suivent.

Sites et lieux historiques

La gestion des canaux historiques à Parcs Canada est passée de Transports Canada en 1972. On reconnaissait ainsi leur vocation de plus en plus grande sur le plan récréatif et leur importance à titre d'exemples des anciennes techniques de construction du Canada. Ces canaux historiques sont administrés par la Direction des parcs et lieux historiques nationaux.

L'objectif de ce programme est plus précisément le suivant : "stabiliser, restaurer, reconstruire et entretenir des canaux et des ouvrages historiques ainsi qu'offrir aux visiteurs des installations temporaires".[17] Parcs Canada a d'autres responsabilités liées aux canaux soit "entretenir les aides à la navigation le long des canaux et les bouées, draguer les chenaux et maintenir des niveaux d'eau adéquats dans le bassin hydrographique grâce à l'opération des

---

17 Ministère de l'Environnement. Budget des dépenses 1985-1986. p. 4-33

TABLEAU 10: LE RÉSEAU DES CANAUX HISTORIQUES

CANAL	COURS D'EAU	PROVINCE	LONGUEUR (KM)	ÉCLUSES	PONTS
Rideau	Rideau	Ontario	198.8	49	41
Trent-Severn	Trent-Severn	Ontario	387.1	45	60
Sault Ste-Marie	Grands Lacs	Ontario	1.9	1	2
Ste-Anne	Outaouais	Québec	0.6	1	0
Carillon	Outaouais	Québec	0.8	1	0
St-Ours	Richelieu	Québec	0.2	1	0
Chambly	Richelieu	Québec	19.0	9	12
Lachine	St-Laurent	Québec	13.7	0	0
St. Peters	Lac Bras d'Or	Nouvelle-Écosse	0.8	1	1

TABLEAU 11 : INVENTAIRE DES BIENS IMMOBILIERS DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT D'APRÈS LE RIC

PROVINCE	TYPES D'INSTALLATIONS	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS	SUPERFICIE ADMINISTRÉE (HA)	RÉGIME FONCIER	SUPERFICIE POSSÉDÉE (HA)	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS EN PARTIE SOUS L'EAU	SUPERFICIE DES TERRAINS POSSÉDÉS (HA)
N-É.	Plan d'eau, canal	(3)	14,36		14,36		14,36
N.-B.	Site de jaugeage des ruisseaux	(1)	,76		,76		,76
Qc	Canal, site de jaugage des ruisseaux	23 (11)	384,57		384,57	5	174,6
Ont.	Lots pour les canaux, station de jaugeage	332 (308)	21 161,49		21 161,49	110	2 749,5
Man.	Station météorologique	1	1,1		1,1		1,1
Sask.	Site de mise à l'eau, station météorologique	6	543,8		543,8		543,8
C.-B.	Station de jaugeage, station météorologique	22	32,88	5 louées	1,08		1,08
Yukon	Étude de l'eau	1	1,28		1,28		1,28
T.N.-O.		3	89,74		89,74		89,74
	Totaux pour Parcs	(323)	(21 561,18)		(21 561,1)	115	(2 939,2)
	Totaux pour le ministère	392	22 428	5 louées	22 198	115	3 576,2

( ) = totaux pour Parcs Canada

barrages et des réservoirs."[18] Parcs Canada élabore également des politiques, des règlements,[19] des directives et plans de gestion pour orienter l'exploitation des canaux assurant ainsi l'orientation sur place et la régie de l'exploitation quotidienne des neuf canaux historiques (voir le tableau 10).

Parcs nationaux

La création des parcs nationaux permet de conserver dans leur état naturel les aires qui représentent les principaux environnements naturels du Canada. Ces parcs nationaux sont assujettis aux lois fédérales, financés par tous les Canadiens et mis à leur disposition. Les objectifs de Parcs Canada en ce qui concerne les parcs nationaux sont "de sauvegarder à jamais des aires naturelles représentatives d'intérêt canadien dans le cadre d'un réseau de parcs nationaux et de favoriser chez le public la connaissance, l'appréciationet la jouissance de ce patrimoine naturel afin de le léguer intact aux générations à venir."[20]

Pour atteindre ses objectifs, Parcs Canada a élaboré une méthodologie pour sélectionner les aires naturelles qui pourraient devenir des parcs nationaux de même qu'un processus de planification pour leur création. Des programmes visant à intéresser et à sensibiliser le public aux parcs nationaux ont été mis sur pied, y compris l'offre aux visiteurs d'une foule d'activités de plein air. L'accès aux voies de navigation et la navigation de plaisance sont encouragés lorsque les ressources d'un parc national le permettent. Les plans d'aménagement des parcs identifient les types d'installations nécessaires (rampes de mises à l'eau, bassins de séjour, cales de lancement) et les utilisateurs visés (navigation de plaisance ou navigation commerciale).

Les zones du patrimoine à gestion conjointe sont des zones où diverses richesses naturelles et culturelles distinctives, réunies dans un même secteur, présentent un intérêt national. Il peut également s'agir de ressources d'intérêt national comme des routes terrestres et des voies fluviales. Les zones du patrimoine à gestion conjointe appartiennent à divers organismes qui les exploitent et les entretiennent collectivement. A l'heure actuelle, il existe deux zones du patrimoine à gestion conjointe. La première a été créée à la suite de l'accord Canada-Ontario-Rideau-Trent-Severn et concerne le corridor avoisinant le canal Rideau et le canal Trent-Severn; la deuxième concerne le corridor de la rivière Rouge, au nord de Winnipeg. Ces zones sont administrées suivant le programme des parcs nationaux.

---

18 Ibid. p. 4-33

19 Règlement sur les canaux historiques, 1984, édicté en vertu de la Loi sur le ministère des Transports.

20 Politique de Parcs Canada. p. 38

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

Parcs Canada gère à l'heure actuelle 224 ponts et écluses[21] (voir le tableau 11), 300 bâtiments, 2 000 aides à la navigation et 167 barrages qui régularisent les eaux d'un bassin hydrographique de 2,3 millions d'hectares. D'après le répertoire immobilier central[22], le nombre total de propriétés à vocation maritime est de 323 et représente 21 561 hectares (voir le tableau 11). La Direction de l'immobilier de Parcs Canada conserve et garde à jour les documents et registres relatifs à toutes les propriétés de Parcs Canada.

Processus de gestion

Au cours de 1982-1983, plus de 1,25 million de plaisanciers ont emprunté les réseaux de canaux. Pendant la saison de navigation de 1982, il y a eu, pour permettre le passage des bateaux, 41 580 opérations de pont et 178 571 opérations d'écluses sur les canaux.[23]

Pour répondre adéquatement aux besoins des utilisateurs des réseaux de canaux, l'aménagement de chaque canal historique et des terrains avoisinants est géré attentivement grâce à des plans préparés par le personnel régional. Ces plans incluent les utilisations actuelles et futures et assurent la sauvegarde du caractère historique de chaque canal selon la politique de Parcs Canada. La planification de ces terres fédérales ainsi que celle des terres avoisinantes se font concurremment par d'autres organismes ou individus responsables pour assurer l'intégration des canaux à leur milieu.

Accord Canada-Ontario-Rideau-Trent-Severn (CORTS)

Comme exemple d'un partage de responsabilités au chapitre de la gestion foncière entre deux ministères fédéraux, prenons l'accord signé en septembre 1975 entre EC et POC concernant le réseau Rideau-Trent Severn. Cet accord permet à Parcs Canada de réserver des plans d'eau et des terrains en bordure des plans d'eau pour les ports pour petits bateaux, et de construire, entretenir et exploiter des installations pour ports pour petits bateaux après entente avec le Conseil du CORTS, le cas échéant. On prépare également des cartes indiquant l'emplacement des zones spéciales, par ex., des écluses de canal, des chenaux étroits, des canaux de dérivation artificiels, des ponts, et des secteurs où sont offerts des installations ou aménagements spéciaux pour protéger des richesses historiques ou environnementales. D'autres documents

---

21 Ministère de l'Environnement. Budget des dépenses 1985-1986. p. 4-33

22 Code d'utilisation des terrains 800,700 pour le ministère de l'Environnement utilisant le numéro de code pour la Branche.

23 Ministère de l'Environnement. Budget des dépenses 1984-1985. p. 4-29

servant d'outils de gestion comme le Rideau Concept Plan (1977), le rapport du groupe de travail fédérale-provincial sur la qualité de l'environnement à l'intention du Conseil d'administration de l'accord CORTS (1977), les lignes directrices provisoires sur l'utilisation des terres CORTS 1978, la politique de Parcs Canada (1979) et l'énoncé de politique CORTS (1980) reconnaissent la valeur et l'importance des terres humides et régissent la gestion globale des ressources naturelles à l'intérieur du secteur.

3.4 TRAVAUX PUBLICS CANADA - PROGRAMME DES TRAVAUX MARITIMES

Administration des installations maritimes

Les responsabilités en matière de travaux maritimes de Travaux publics, telles qu'on les retrouve dans la **Loi sur les travaux publics** sont très précises : le Ministère, par l'entremise du ministre, est responsable de la gestion des "barrages, usines hydrauliques, de la construction des havres, jetées et ouvrages ayant pour objet d'améliorer la navigation sur certaines eaux, des vaisseaux, dragues, chalands, outils, instruments et machines employés à l'amélioration de la navigation".

Au début des années 1970, le ministre des Travaux publics a chargé les ministres d'autres ministères gouvernementaux de programmer et de financer les principaux éléments du Programme des travaux maritimes, en vertu de la **Loi sur les remaniements et les transferts dans la fonction publique.** En 1973, la responsabilité du programme des ports de pêche, quais et marinas destinés aux touristes a été transférée à EC (maintenant POC). En 1982, la responsabilité du programme de transport maritime, quais et havres publics et principaux ports a été confiée au ministre des Transports à qui ces tâches sont dévolues en vertu de l'article 5 de la **Loi sur les ports et jetées de l'État.**[24]

Le ministre des Travaux publics, en vertu de la Loi sur les travaux publics, conserve la responsabilité du programme des bassins de radoub, ponts, écluses et barrages sous sa juridiction de même que des besoins en capitaux pour le matériel de dragage et la flotte que le Ministère exploite comme propriétaire et avec des services lesquels il dispense à Transports Canada, Pêches et Océans, Environnement et certains autres organismes non fédéraux comme des commissions de port. Travaux publics est également responsable de l'amélioration des ports et des chenaux de navigation.

Sur les sept programmes que Travaux publics applique, un seul touche expressément les installations maritimes; il s'agit du Programme des travaux maritimes. Ce programme a comme objectif "d'aménager et d'entretenir, au meilleur coût, les installations maritimes nécessaires aux programmes fédéraux de développement de l'industrie et de régularisation des niveaux d'eau".[25] Le Programme des travaux maritimes, fondamentalement, se subdivise en deux secteurs de responsabilité : les activités de soutien de l'industrie et les travaux de régularisation des niveaux d'eau.

---

24 En vertu de la **Loi sur les ports et jetées de l'État** SRC 1970, c G-9 (article 5) et de la **Loi sur les travaux publics** SRC 1970 c. P-38 Gazette du Canada Partie II, vol. 116 article 9(1)).

25 Ministère des Travaux publics. Rapport annuel 1983-1984. p. 1.

TABLEAU 12 : INVENTAIRE DES BIENS IMMOBILIERS DES TRAVAUX PUBLICS D'APRÈS LE RIC

PROVINCE	TYPES D'INSTALLATIONS	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS	SUPERFICIE ADMINISTRÉE (HA)	RÉGIME FONCIER	SUPERFICIE POSSÉDÉE (HA)	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS EN PARTIE SOUS L'EAU	SUPERFICIE DES TERRAINS POSSÉDÉES (HA)
T.-N.	brise-lames, cale de halage, quai	114	66,6	15 parcelles sont des transferts avec restrictions.	66,6	15	16,5
I.P.-É.	site et approche du quai approche du brise-lames et installations de déchargement	37	259,8		259,8	21	187,5
N.-É.	site d'une voie de glissement, approche du quai	95	73,1	5 locations	70,7	26	46,7
N.-B.	site d'accès au quai, emprise, accès au brise-lames, pont	77	199,1	Quelques 20 parcelles sont des transferts sans restrictions.	196,7	19	178,6
Qc	accès au quai, site de déchargement, cale de halage, brise-lames	311	2 214,6	9 locations 87 sont des transferts (avec restrictions)	1 494,8	139	205,5
Ont.	endroit d'appontement et approche, pont, stations de jaugeage, ponceau de régularisation des crues	138	3 840,6	5 locations 54 sont des transferts sans et avec restrictions	3 837,5	88	966,1
Man.	endroit d'appontement et approche, hydrobase	27	7 095,7	1 location 8 sont des réserva-tions de la province	7 095,4	13	7 031,3
Sask.	endroit d'appontement, brise-lames, plan d'eau	15	6,0	6 sont des réserva-de la province	6,0	8	2,3
Alb.	endroit d'appontement, brise-lames, havre	6	12,3	3 sont des réserva-tions de la province	12,3	3	2,4
C.-B.	rampe de mise à l'eau, rampe et flotteurs, endroit d'appontement, plan d'eau, route de l'Alaska	332	2 386,3	6 locations, 125 réservations de la province, 6 transferts sans réservations	474,3	171	32,8
Yukon	hydrobase	4	2,01		2,01	1	,8
T.N.-O.	endroit d'appontement et approche, aides à la navigation, chaland, quai flottant.	17	1 835	2 locations	1 833,6	13	1 811
	TOTAUX POUR LE MINISTÈRE	1 173	17 991,1	29 locations	15 349,6	517	10 481,5

La Direction des travaux maritimes représente également le Ministère auprès d'organismes d'envergure nationale et internationale, par exemple, l'Association Internationale permanente des Congrès de Navigation et la Commission Internationale.[27]

Chaque bureau régional de TPC (Atlantique, Québec, Région de la Capitale nationale, Ontario, Ouest et Pacifique) est chargé d'exécuter le mandat de la Direction des travaux maritimes dans sa région respective. La Direction générale des services de l'immobilier fournit des services d'immobiliers à d'autres ministères fédéraux ayant des responsabilités liées au programme de travaux maritimes, y compris des études sur l'utilisation des terres, des analyses socio-économiques et financières et des études de marché, l'élaboration d'options d'utilisation de terres, l'analyse des solutions proposées, le choix des sites et finalement, la mise en oeuvre des décisions approuvées au chapitre de l'immobilier. Par ailleurs, l'administration centrale de TPC est chargée de l'élaboration de politiques, normes et lignes directrices sur les processus et transactions touchant l'immobilier.

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

Le ministère des Travaux publics est responsable des 1 173 parcelles de terrains requis pour les docks, jetées, marinas, cales de halage, brise-lames, quais, rampes de mise à l'eau ou routes d'accès aux rampes. Ces parcelles de terrains représentent, au total, une superficie de 17 991 hectares. Sur ce nombre, 517 propriétés ont une partie de leur superficie sous l'eau (tableau 12).

Sur le nombre total de propriétés, 29 seulement sont louées. Les propriétés acquises par suite de transferts d'autres ministères sont au nombre de 182. Quelques 142 parcelles sont des terres réservées des provinces.

Un inventaire des installations maritimes de chaque province a été effectué en 1970 sous les auspices d'un groupe interministériel spécial sur les installations maritimes. Cet inventaire incluait tout type d'installations maritimes par secteur administratif, qu'elles appartiennent au gouvernement fédéral ou au secteur privé, et les variables utilisées pour l'identification comprenaient une description, des coûts, la durée de vie utile prévue, l'utilisation actuelle et d'autres remarques ou observations jugées utiles. Cet inventaire n'est plus à jour aujourd'hui.

---

27 Ministère des Travaux publics. Rapport annuel 1983-1984. p.11.

Arrangements financiers

Pour 1983-1984, les données les plus récentes disponibles sont les dépenses du programme de travaux maritimes de TPC qui se chiffrent à 19,5 millions de dollars ou encore 1 p. 100 des dépenses totales du Ministère.

Processus de gestion

TPC doit inspecter chaque quai et autres installations maritimes deux fois l'an.

TPC, par l'entremise de son groupe Services immobiliers, fait l'acquisition de nouvelles propriétés pour le compte des ministères conformément aux politiques et procédures établies du gouvernement. Ces acquisitions incluent les terrains nécessaires pour les installations maritimes destinées à des organismes comme la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) et la Garde côtière canadienne (GCC).

Les pages qui précèdent décrivent les attributions de TPC eu égard aux installations maritimes pendant l'exercice financier 1984-1985. De l'avis des représentants de TPC, les fonctions et responsabilités de programme qui n'ont pas encore été transférées à d'autres ministères, seront appelées à changer lorsque l'on redéfinira le mandat du Ministère pour le transformer en organisme de services du gouvernement fédéral, avec pleine mission d'autofinancement.

3.5 MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD

Administration des installations maritimes

Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (AINC) est responsable de l'administration et de la régie de toutes les terres et eaux publiques au nord du 60e degré de latitude, à l'exception des terres détenues par les commissaires du Yukon et des T.N.-O., les autres ministères et organismes fédéraux ou des particuliers.

La Direction générale des ressources renouvelables et de l'environnement du Nord du Programme des affaires du Nord de AINC est chargée de la conservation et de la gestion des terres et eaux, ce qui fait qu'elle participe directement à l'aménagement et à l'administration des installations maritimes.

Les lois administrées par AINC et qui touchent l'aménagement des installations maritimes sont : La **Loi et le Règlement sur les terres territoriales**, la **Loi et le Règlement sur les concessions de terres publiques pour la location et la délivrance de permis** et, dans une moins grande mesure, le **Règlement sur l'exploitation de carrières dans les terres territoriales** et la **Loi sur les eaux intérieures du Nord.**

Bien entendu, quand on parle d'installations maritimes, on parle de quais, de bassins de mouillage, de jetées, d'installations terrestres d'appoint, et à la limite de brise-lames et de chenaux. Chacun de ces éléments doit être réglementé et les usagers, les propriétaires et le grand public doivent être protégés à divers niveaux. En vertu des lois susmentionnées, les propriétaires peuvent bénéficier de diverses options de location et de permis et toutes les activités sont réglementées pour minimiser les répercussions sur l'environnement. Divers comités d'évaluation et de revue ont été mis sur pied pour évaluer les opérations, ce qui permet à AINC de surveiller l'évolution des dossiers. Par exemple, les gouvernements fédéraux et territoriaux ont des représentants au sein du Comité consultatif sur les terres fédérales-territoriales (TLAC) tandis que tous les permis d'utilisation des terres sont examinés par le Comité consultatif sur l'utilisation des terres (LUAC), un comité régional des Affaires du Nord.

Les politiques et procédures mises au point par le Ministère permettent aux administrateurs d'orienter la mise en valeur des ressources d'une manière conforme à la législation habilitante. Pour ce qui est de l'administration des installations maritimes, la Direction générale des ressources renouvelables et de l'environnement du Nord a élaboré une politique pour l'administration des terres portuaires du fond marin de la mer de Beaufort. Cette politique établit les lignes directrices pour la location des terrains sous l'eau des ports et la délivrance des permis. Elle encourage un aménagement rentable par le partage des installations, des ententes avec les usagers. Enfin, elle demande que l'on accorde une attention aux

TABLEAU 13 : INVENTAIRE DES BIENS IMMOBILIERS DU MINISTÈRE DES AFFAIRES INEIDNNES ET DU NORD D'APRÈS LE RIC

PROVINCE	TYPES D'INSTALLATION	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS	SUPERFICIE ADMINISTRÉE (HA)	RÉGIME FONCIER	SUPERFICIE POSSÉDÉE (HA)	NOMBRE DE PROPRIÉTÉS EN PARTIE SOUS L'EAU	SUPERFICIE DES TERRAINS POSSÉDÉES (HA)
Ont.	Hangar à bateaux	2	,73		,73	1	,09
Alb.		1	1,4		1,4		1,4
C.-B.	endroit d'appontement	5	15,58	4 en location	,40		,4
Yukon	Site de mise à l'eau des bateaux	1	,28		,28		,28
T.N.-O.	Flotteur : base	1					
Total pour le Ministère		10	18	4 en location	3	1	2

revendications des autochtones, à la conservation et aux répercussions sur l'environnement ainsi qu'aux questions économiques.

La tâche la plus difficile à accomplir quand on parle de l'administration des installations maritimes, c'est de maintenir un bon équilibre entre les besoins en installations et les répercussions sur l'environnement. AINC n'est pas le seul organisme fédéral ou territorial à s'intéresser à double titre (mandat et intérêt particulier) à la question. Les autres principaux intervenants sont Pêches et Océans, Transports Canada, Énergie, Mines et Ressources, Environnement Canada et les gouvernements territoriaux, les groupes autochtones ainsi que les groupes et particuliers du Nord. Si on ajoute à cela le fait que l'on dispose de peu de ressources physiques pour les havres et ports, l'administration des installations maritimes devient une question complexe.

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

Les dossiers des transactions immobilières sont conservés aux bureaux régionaux de Yellowknife et de Whitehorse. On a récemment informatisé ces données. On dispose maintenant d'un système de mini-ordinateurs reliés à une unité principale (Phase IV/IST), appelé Northern Land Transaction System (NLST). D'après le RIC, la superficie totale des terrains est de 18 hectares (voir le tableau 13).

Processus de gestion

AINC est responsable de l'administration et de la régie de la majorité des terres et eaux publiques dans les territoires et qui n'ont pas encore été transférées au Commissaire du Yukon ou des Territoires du Nord-Ouest, à des groupes autochtones ou autres organismes et particuliers. Puisqu'il est responsable des secteurs terrestres (plage) et sous-marins nécessaires aux ports, AINC a, dans la directive sur les terres portuaires du fond marin de la mer de Beaufort (2-14), précisé les politiques et procédures d'administration pour la location et la délivrance de licences des terrains sous l'eau associés à l'aménagement et à l'exploitation des ports sur la côte de la mer de Beaufort.

Les principes énoncés dans la politique sont les suivants :

"(a) compte tenu du nombre limité de terrains pouvant être utilisés pour les ports, les terrains portuaires seront planifiés et gérés, en tenant compte de la capacité naturelle du port de répondre aux besoins actuels et futurs des usagers, y compris sans toutefois s'y restreindre ceux des sociétés pétrolières, des sociétés d'approvisionnement, de services, de transport et de construction et des organismes gouvernementaux;

(b) les politiques d'administration des terrains sous-marins du Ministère mettront l'accent sur la rationalisation de l'utilisation des ressources du port;
(c) on favorisera des accords avec des sociétés privées et des accords de coopération pour l'utilisation partagée des installations portuaires;
(d) on se départira des terrains sous-marins d'une manière juste et équitable, en tenant compte des investissements privés et selon les bons principes de planification de l'utilisation des terres à long terme."

La politique contient des éléments précis qui identifient ce qui peut être loué ou non. Par exemple, les fonds marins nécessaires pour les bassins de mouillage, les postes à quai, les îles artificelles, les aides à la navigation peuvent être louées. Au nombre des terrains à utilisation commune qui ne peuvent pas être loués, il y a les terrains pour accès commun et les chenaux de navigation même si une licence d'occupation peut être délivrée à une société privée pour la période pendant laquelle ces terrains lui sont nécessaires pour exercer son activité.

Les procédures concernant l'amélioration des fonds-marins portuaires incluent l'approbation de la demande d'un bail ou d'une licence d'occupation pour un terrain en surface par le Directeur régional du PAN. Il est également prévu dans la politique que le PAN :

"(a) étudiera la demande pour s'assurer de sa conformité aux plans et politiques d'utilisation des terrains du PAN;
(b) effectuera une évaluation environnementale de l'utilisation proposée du terrain en fonction de la Directive du Cabinet sur le PEEE;
(c) consultera tout locataire ou détenteur de licence d'occupation des terrains susceptibles d'être affectés à l'intérieur du secteur portuaire;
(d) consultera toutes les collectivités touchées; et
(e) effectuera une étude socio-économique sur l'activité proposée."

Le DGR prend une décision au nom du Ministre en ce qui concerne la signature d'un bail ou la délivrance d'une licence et les exigences rattachées à ce bail ou cette licence. Le DGR peut demander au requérant de fournir une preuve de l'accord avec les exploitants du port sur des questions comme la gestion et la régie du port et le partage du coût. Le DGR est également autorisé à inclure toute condition/disposition relative à l'utilisation des terrains et à la minimisation des répercussions sur l'environnement dans tous les baux/licences.

3.6 CN MARINE

Administration des installations maritimes

CN Marine, une filiale du CN, est chargée d'exploiter les services de traversiers de la Côte Est. Cette responsabilité découle d'une entente tripartite conclue entre Transports Canada, CN Marine et Les Chemins de fer nationaux du Canada (CN) en 1979 par laquelle on a résolu des problèmes relatifs à la propriété des actifs et à l'exploitation des terminaux de traversiers.

L'administration des transactions immobilières de CN Marine est faite, dans une grande mesure, par les services immobiliers du CN (Chemins de fer), (Région de l'Atlantique), pour le compte de CN Marine, sur la base d'un virement interne. Pour les questions essentielles, les dispositions sont prises entre les services administratifs et les services du Contentieux de CN Chemin de fer et CN Marine et les services immobiliers du CN se chargent de régler les détails et de tenir les registres. Maintenant, comme CN Marine deviendra une Société de la Couronne distincte, la fonction gestion/administration sera exercée par la Direction de la planification/ administration de CN Marine à partir de 1985.

La Société devra donc élaborer ses propres politiques, procédures et lignes directrices de gestion de cette fonction. L'objectif fondamental concernant la gestion des installations et terrains est de voir à ce qu'elle appuie l'exploitation des services de traversiers le plus possible et en même temps, à moindre coût.

Gestion immobilière

Inventaire des biens immobiliers

CN Marine, dans le cadre d'un projet immobilier, procède actuellement à l'inventaire de ses biens. Ce projet, une fois parachevé, lui donnera un portefeuille de tous ses engagements au chapitre de l'immobilier étayé du plusgrand nombre de documents, baux, actes, plans cadastraux, croquis etc. qui pourront être réunis pour chaque site.

A l'heure actuelle, tous les contrats de CN Marine, environ 200, sont conservés sur fichier cardex, locations d'immeubles incluses. Le fichier peut être étendu pour inclure les registres d'inventaire des biens. On prévoit utiliser un micro-ordinateur pour l'administration des contrats et, à ce moment-là, les registres immobiliers seront inclus.

CN Marine exerce des activités aux endroits suivants où elle a en outre des intérêts immobiliers :

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

St. John's
Port-aux-Basques
St. Anthony's
Argentia
Goose Bay
Lewisport
Terrenceville

NOUVEAU-BRUNSWICK

Cap Tourmentin
Saint-Jean

NOUVELLE-ÉCOSSE

Digby
North Sydney
Yarmouth

ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Borden

ÉTAT DU MAINE

Bar harbour

La majorité de ces installations sont situées sur des terrains des Chemins de fer du gouvernement, confiés au CN et loués par les Chemins de fer à CN Marine pour l'exploitation des terminaux de traversiers.

Processus de gestion

Les terrains associés aux opérations de CN Marine sont essentiellement des terrains des Chemins de fer du gouvernement canadien ou des Chemins de fer de Terre-Neuve qui ont été confiés au Canadien National par la Couronne et par lasuite loués à CN Marine pour ses opérations liées aux terminaux de traversiers. Les accords de location conclus entre CN Marine et le Canadien National couvrent les actifs immobiliers afférents aux chemins de fer, y compris les bâtiments et l'équipement, dans certains secteurs-clés.

Pour ce qui est des espaces de bureau loués à Moncton, Halifax, etc., CN Marine a signé des baux avec les divers propriétaires. Comme on l'a mentionné auparavant, l'acquisition se fait habituellement par la location des terrains des Chemins de fer du gouvernement canadien pour le compte du CN, lorsque ces terrains sont nécessaires pour les opérations des traversiers. Comme on songe à transformer CN Marine en société de la Couronne distincte, le gouvernement fédéral doit déterminer quelles propriétés sont nécessaires aux opérations des traversiers.

Pour ce qui est du partage des responsabilités entre les régions et l'administration centrale, il appartient aux régions de décider des terrains et installations qui lui sont nécessaires pour s'acquitter de leurs tâches. Ensuite, l'administration centrale négocie les accords et tient les registres.

PARTIE 4

OBSERVATIONS

4.1 Sommaire de la situation

Au Canada, on trouve divers types de ports et installations connexes. Tout d'abord, il y a des ports commerciaux administrés par des commissions de port et ceux qui sont administrés par la Société canadienne des ports, des ports publics dont certains sont administrés par la Direction générale des ports pour petits bateaux (POC) et les autres par TC (Administration canadienne du transport maritime - ACTM) et, enfin, tous les autres quais gouvernementaux relevant de TC et qui sont utilisés pour le transport commercial, y compris les traversiers pour automobiles et camions.

Toutefois, bien d'autres organismes s'occupent de l'administration de ces installations. Par exemple, CN Marine s'occupe de l'administration des terminaux des traversiers même si elle n'est pas propriétaire des terrains (la majorité de ses installations sont situées sur des terrains loués aux Chemins de fer nationaux du Canada ou au gouvernement fédéral ou cédés par ceux-ci). Cette politique de non-propriétaire est sujette à changement puisque CN Marine est en voie d'être transformée en société de la Couronne distincte. AINC est par ailleurs responsable des terres du Nord et des plans d'eau en titre de Sa Majesté. La gestion des fonds marins du Nord appartenant au fédéral incombe donc à ce ministère. La Garde côtière exerce une responsabilité fonctionnelle et territoriale sur l'entretien et la fourniture d'aides à la navigation de même que d'autres services maritimes comme le dragage des chenaux de navigation placés sous sa responsabilité. Pour ce qui est de la VMSL, elle est responsable de l'entretien de son réseau entre Montréal et le lac Érié et de toutes les aides à la navigation qui servent à faciliter le transport commercial des marchandises sur la Voie maritime.

En 1973, TPC était le principal responsable des travaux de dragage demandés par les ministères. En mars 1982, TPC cédait au ministère des Transports l'essentiel des responsabilités qui lui incombaient aux termes de l'article 5 de la **Loi sur les ports et jetées de l'État** et de l'alinéa 9(1) A de la **Loi sur les travaux publics**. Cette situation a engendré certains conflits administratifs: parce qu'il n'existe aucun décret du conseil précisant le transfert de responsabilité de TPC au ministère des Pêches et Océans, TPC conserve toujours des fonds pour répondre aux besoins de dragage de ce ministère. TPC joue toujours un rôle dans l'administration des installations maritimes en fournissant des services immobiliers et en étant toujours responsable de la conception, de la construction et de l'entretien des cales sèches, des ponts et quais sous sa juridication ainsi qu'en fournissant les installations nécessaires aux programmes fédéraux de développement et de soutien de l'industrie et de surveillance des niveaux d'eau.

Pour ce qui est de Parcs Canada, il est responsable de la gestion de certains canaux de même que de l'entretien des aides à la navigation et des bouées qui s'y trouvent.

D'autres ministères fédéraux jouent un rôle secondaire dans l'administration des ports (en particulier les ports d'entrées). Ce sont Douanes et Accise et la GRC qui participent à

TABLEAU 14: SOMMAIRE SUR L'ÉTAT DE L'ORGANISATION ACTUELLE

MINISTÈRES/ AGENCES	PORTS COMMERCIAUX MAJEURS	PORTS PUBLICS	QUAIS DU GOUVERNEMENT (recréatif/ commercial)	AIDES A LA NAVIGATION	TRAVER-SIERS	DRAGAGE	NAVIGATION MARITIME	LOIS SOUS-JACENTE
ACTM (TC)								
. Ports et havres		x	x			xx	x	Loi sur les ports et les installations portuaires (1977)
. Société canadienne des ports	x					xx xx	x x	Loi sur la société canadienne des ports (1983)
. Commissions portuaires	x							Loi sur la Commission des ports (1964)
. VMSL			x	x		x	x	Loi sur l'Administration de la voie maritime du St-Laurent (1970)
. CCG			x	x		x		Loi sur la Marine Marchande (1906) Loi sur les autorités de pilotage (1970)
Direction PPB (POC)		x	x			xx	x	Loi sur les ports de pêche et de plaisance
Parcs (EC)			x	x		x	x	Loi sur le Ministère de l'Environnement
Programme maritime (MTP)			x			xxx		Loi sur le Ministère des Travaux publics (1970)
AINC			x	x		x	x	Loi sur les terres territoires, Loi sur les Concessions de terres publiques, Loi sur les eaux intérieures du Nord.
CN MARINE					x		x	
D et A							x	
GRC							x	

xx responsabilité fonctionnelle mais service effectué par un autre ministère/agence
xxx offre service par entente

l'exploitation des ports situés aux frontières. Environnement Canada y participe également parce qu'il est responsable des questions d'hydrologie et de la qualité de l'eau. Leur rôle n'a, toutefois, pas été analysé.

Le tableau 14 donne un aperçu de la structure organisationnelle des ministères et organismes impliqués.

4.2 Superficie et inventaire foncier

Afin de mettre les installations maritimes et portuaires en perspective au Canada, certaines statistiques ont été compilées. La superficie foncière occupée par chaque ministère est examinée au tableau 15. On constate par exemple que TC administre approximativement 80,000 ha ce qui représente environ la moitié de la superficie totale des installations maritimes au Canada, faisant de ce ministère un des plus importants propriétaire d'installations maritimes au Canada. La figure 5 illustre l'importance de chaque ministère relativement au total d'installations maritimes à leur actif. La figure 6 démontre clairement que TC est le plus important propriétaire foncier d'installations maritimes et portuaires, suivi par PCA et POC. La figure 7 présente une comparaison de la superficie totale des propriétés foncières contre la superficie de terre ferme pour chaque ministère sélectionné. Les terres en location sont exclues des totaux. TC demeure le plus important propriétaire d'installations maritimes sur terre ferme tandis que la PCA, MDE et TPC possèdent respectivement une proportion importante de plans d'eau sur leur propriété.

4.3 Faits saillants

Puisque cette étude vise à donner un aperçu général des systèmes de gestion d'installations maritimes d'un ministère à l'autre, nous avons tenu à présenter une section identifiant les caractéristiques et similitudes entre chacun d'eux sans toutefois les évaluer.

En effet, nous avons pur constater que:

- La répartition du nombre d'installations maritimes classe TC au premier rang (44%) suivi par POC (32%) et TPC (14%). La superficie occupée par ces installations cependant est beaucoup plus importante pour TC suivi de PCA et MDE.

- Certains ministères possèdent plus d'installations dont la superficie est constituée par des plans d'eau que de terre ferme. L'AINC et le MDE en sont de bons exemples. On explique cette situation par la présence des canaux et stations de jaugeage faisant partie des inventaires. TC possède également une superficie importante de plans d'eau du fait de la présence de ports et de quais.

TABLEAU 15 : SOMMAIRE DÉTAILLÉ DES INSTALLATIONS MARITIMES FÉDÉRALES

Ministères	Nombre total de propriétés	Superficie Administrée (ha)	Superficie excluant les locations	Superficie excluant plans d'eau
TC[1]	3 647	45 646	44 273	29 706
POC	2 664	2 184	2 161	671
TPC	1 173	17 991	15 349	10 481
MDE	392	22 229	22 198	3 576
SCP	150	36 725	36 725	3 243
VMSL	55	10 757	10 757	5 697
CP	N/A	14 224	N/A	N/A
AUTRES[2]	131	2 974	N/A	N/A
AINC	10	18	3	2
TOTAL	8 222	152 748	131 466	53 376

1 Inclut les propriétés administrés par la DPH, GCC, CP et autres propriétés sous la tutelle de l'ACTM.

2 La catégorie 'autres' inclut par ordre d'importance les ministères suivants: CCN, MDN, STNL, SICM, MDC, GRC, D et A, SIC, SRC, SICQ, SCP, SBSC.

Source : Données compilées d'après les listes du RIC 1985-1986 en se servant du code d'utilisation des terres 700 (transport y compris les aides à la navigation) 800 (ports et installations riveraines). Le nombre de propriétés inclut les terrains et bâtiments.

FIGURE 5: RÉPARTITION DES INSTALLATIONS MARITIMES FÉDÉRALE PAR MINISTÈRE(%)

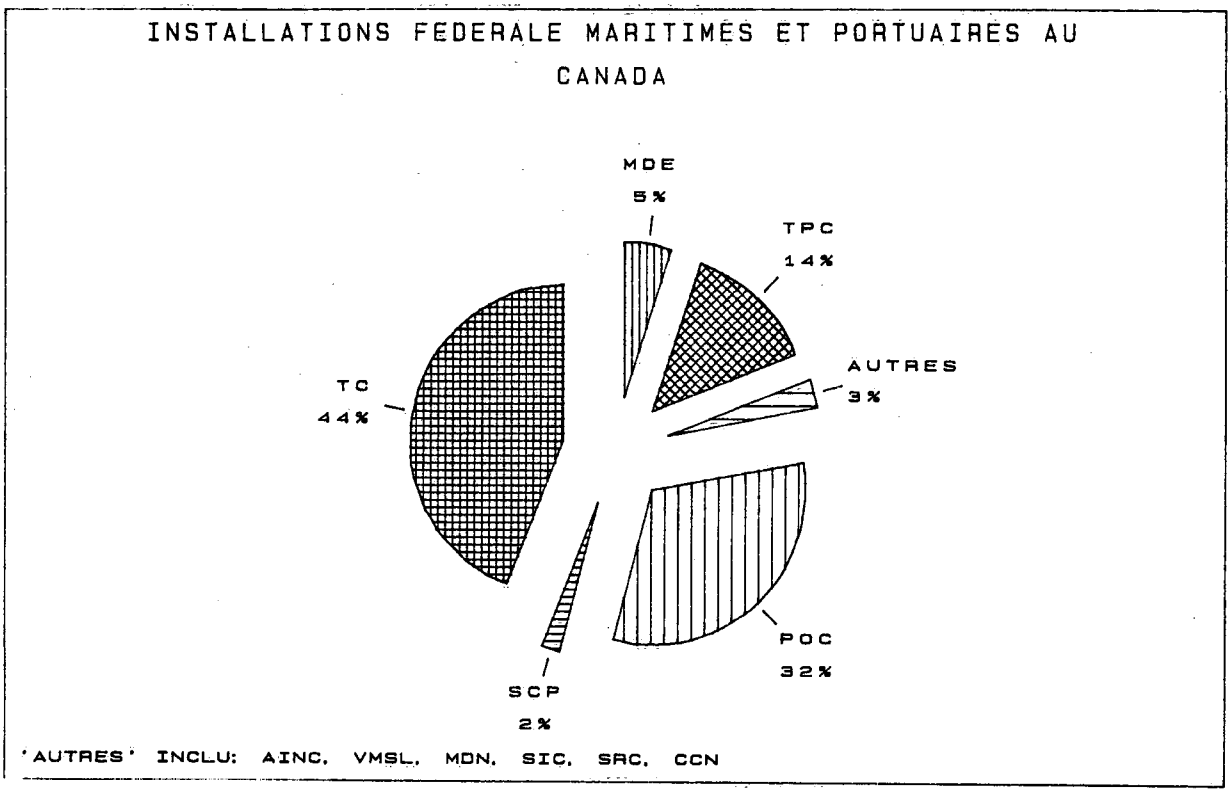


FIGURE 6: IMPORTANCE RELATIVE DE LA SUPERFICIE OCCUPÉE PAR LES INSTALLATIONS MARITIMES PAR MINISTÈRE(%)

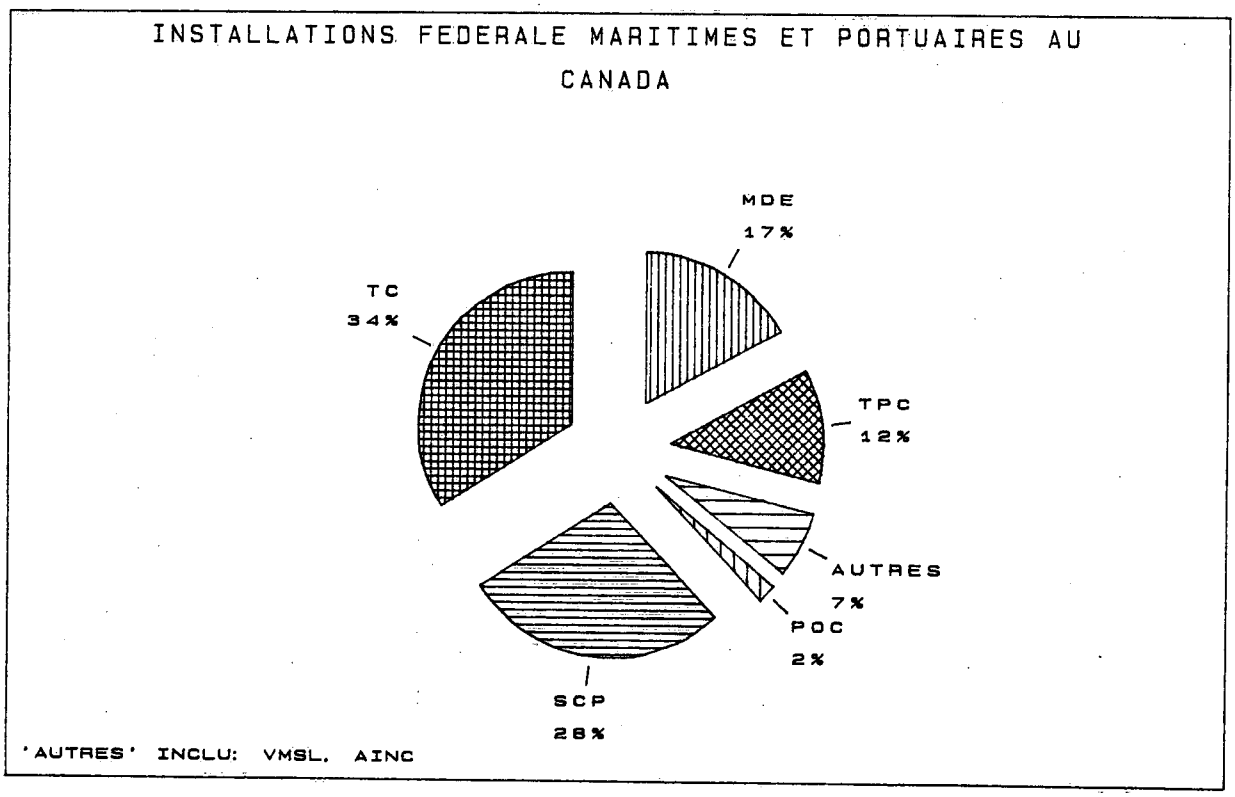
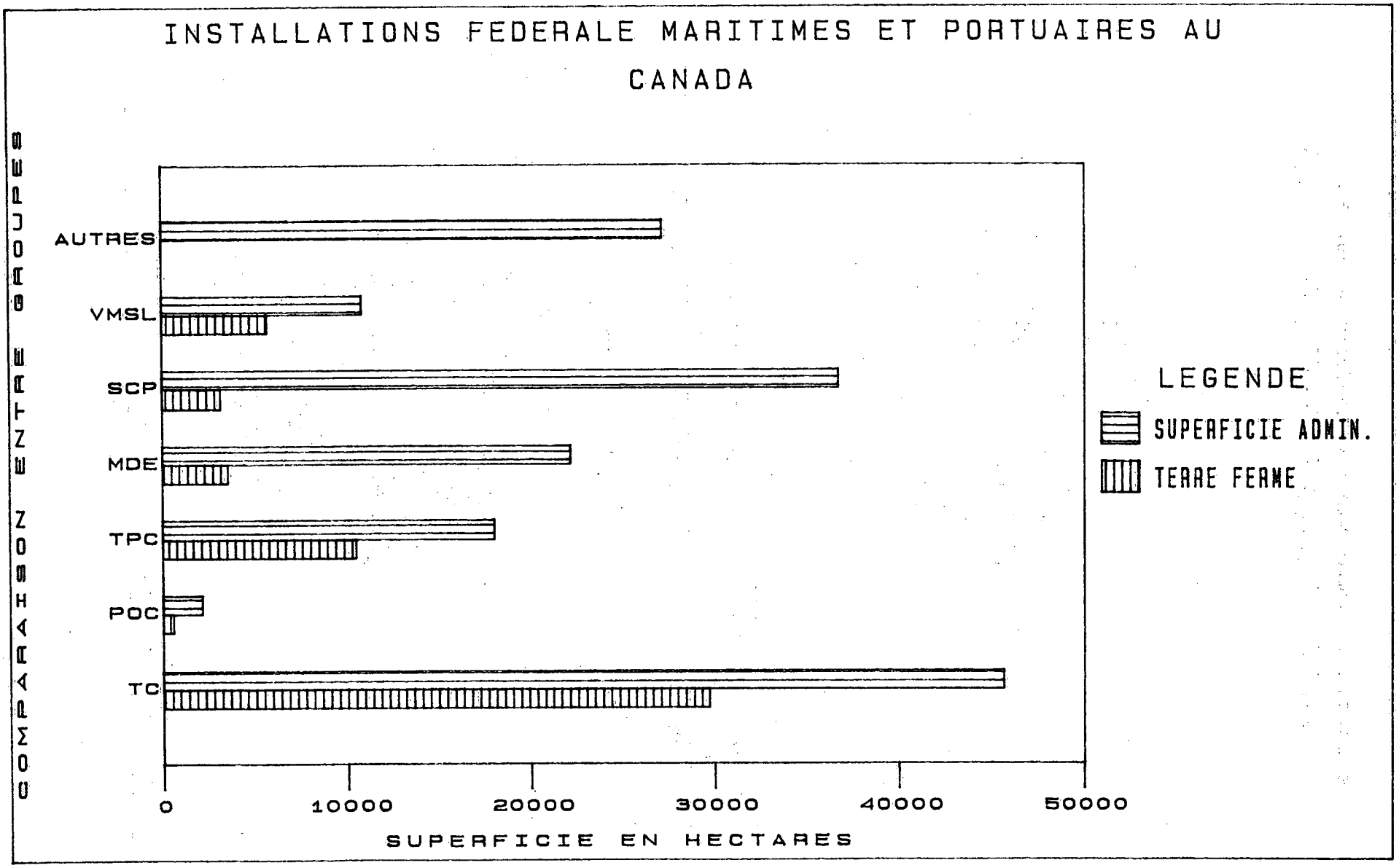


FIGURE 7: COMPARAISON ENTRE LA SUPERFICIE TOTALE ET TERRE FERME



- TC est le plus gros propriétaire d'installations et terrains fédéraux à vocation maritime; il possède 93 128 hectares, soit 60% de tous les terrains sur lesquels se trouvent des installations maritimes. Son budget de dépenses en capital pour l'achat de terrains et la construction de nouvelles installations est le plus élevé. Les propriétaires fonciers les plus importants, à l'intérieur de ce ministère, sont la Société canadienne des ports (40%) et les commissions de port nationales (15%). Leur budget d'exploitation sont également élevés.

4.4 Points Communs

- Tous les ministères responsables de terrains portuaires et installations maritimes préparent (ou ont déjà préparé) des politiques ou instructions relatives à la gestion foncière liées à leurs programmes dans ce domaine.

- La plupart des ministères responsables d'installations maritimes et de terrains portuaires ont conclu des ententes avec l'un ou l'autre organisme afin de préciser des responsabilités administratives relatifs au mode d'opération.

- D'autres ministères comme POC (Direction générale des ports pour petits bateaux) ont bénéficié d'une réserve foncière accrue, due à un programme soutenu d'acquisition (par achat et transfert) des terrains et ont ainsi planifié de nouvelles installations.

- Dans la plupart des ministères, les besoins sont identifiés au niveau régional et sont habituellement approuvés par le directeur à l'Administration centrale et par le Conseil du Trésor. La demande (groupes d'intérêt public marchés commerciaux) détermine les besoins en terrains et en installations connexes.

- Les propriétés non requises pour des programmes sont louées à d'autres ministères ou à des particuliers. Lorsqu'elles sont vendues, elles sont vendues selon leur valeur marchande et le produit de la vente est déposé dans un fonds spécial de développement, ou encore dans le Fond consolidé.

4.5 Tendances

L'évaluation des besoins fonciers des ministères, des transactions foncières et du climat économique qui prévaut actuellement, permettent de faire l'ébauche de certaines tendances relativement à la gestion d'installations maritimes au Canada.

On remarque en effet une diminution du volume total de manutention de marchandise depuis 1970. La spécialisation des ports, l'évolution des technologies d'entreposage et d'expédition de marchandises ont contribués à modifier les besoins fonciers: la nécessité d'avoir plus d'espace

pour l'entreposage depuis l'utilisation de containeurs et une réalité de plus en plus courante des installations portuaires.

La cargaison générale, les terminaux de marchandises en vrac et la nécessité d'avoir des bassins en eau profonde font que les installations portuaires actuelles se déplacent hors des anciennes limites portuaires, comme on le constate pour le port de Montréal et celui de Québec. Les sections riveraines des vieux ports sont maintenant utilisées à d'autres fins; résidentielles, commerciales et récréatives comme on le constate à Québec, Montréal, Toronto et Vancouver.

Pour TC, les installations actuelles semblent répondre aux demandes d'utilisation courante. On prévoit cependant qu'une demande foncière en vue de l'expansion ou construction très modeste des installations.

La Direction des ports pour petits bateaux (POC) répond aux exigences d'installations maritimes des municipalités et individus comme il s'avère nécessaire. L'acquisition de terres se fait plutôt par transfert que par achat, mais il n'est pas clair si cette tendance se poursuivra.

Les autres ministères et agences tels que la GCC, VMSL et CN Marine n'ont vu aucuns changements majeurs dans leur répertoire immobilier.

4.6 Questions et préoccupations en matière de gestion

Les questions, préoccupations et tendances identifiées au cours de la présente étude se rapportent à la propriété, à la juridiction et aux inventaires de biens immobiliers.

4.6.1 Propriété

La question à savoir qui est propriétaire des plans d'eau dans les ports publics a posé et pose encore des difficultés à bien des ministères. Le contrôle exercé sur les plans d'eau est important en raison des répercussions importantes sur l'aménagement portuaire et les activités sur la terre ferme. Le ministère des Travaux publics (région Atlantique) est présentement à étudier la possibilité d'établir une entente avec le Ministère des Ressources naturelles du Nouveau-Brunswick; il s'agit de déterminer les ports qui étaient considérés comme des ports publics au moment de la Confédération, de même qu'identifier lesquelles installations portuaires sont publiques aujourd'hui. Les gouvernements fédéral et provincial désirent également s'entendre sur les limites portuaires pour les limites n'étant pas spécifiées. Les discussions en vue d'en venir à une entente sur la propriété des plans d'eau entre la province et le Cabinet fédéral (document de travail préparé par TPC, la Direction générale des ports pour petits bateaux-POC, Ports et havres-TC) se poursuivent toujours.

4.6.2 Juridiction

Même si on tente depuis plusieurs années de rationaliser les rôles des ministères relativement à la gestion des installations maritimes, des problèmes de juridiction subsistent toujours. En premier lieu, il faut que la définition d'un port public dans lequel des responsabilités ministérielles se chevauchent soit précisée davantage. A en juger d'après la circulaire n° P1 sur la politique ayant pour objet la déclaration de port publics par proclamation datée d'avril 1984, cette précision est nécessaire afin d'éviter toute confusion. La confusion vient du fait que certains bateaux de plaisance sont utilisés à des fins non récréatives (par exemple, pour transporter des marchandises et des passagers). En effet, un examen de la **Loi sur les ports de pêche et de plaisance** révèle qu'il n'y a aucune distinction précise entre les genres de navires et leurs utilisations et ne contient que des dispositions sur l'administration par le PEO des installations des bateaux de plaisance et de leurs occupants. On propose que les endroits où des embarcations de plaisance transportent des marchandises et des passagers relèvent du ministre des Transports et de la Direction générale des ports et havres.

Autre sujet de préoccupation : le chevauchement des responsabilités ministérielles face à certaines fonctions comme le dragage. Devant les problèmes administratifs évidents que pose la juridiction des services de dragage, un comité interministériel de politique de dragage a été formé en 1983. En effet, la responsabilité du dragage des chenaux de navigation de plaisance doit être discutée. Dans certains cas, logiquement, ce devrait être POC et dans d'autres, TC*. A l'extérieur des limites des ports, POC draguerait un chenal particulier (pour la pêche et les actitivités récréatives) ou TC (pour le transport commercial). Il s'agit là essentiellement de questions de principes recommandées par le Comité pour approbations. Ce comité se compose de représentants des ministères et organismes suivants : Approvisionnements et Services Canada, Bureau des conseillers en gestion, Environnement Canada (Parcs Canada), Pêches et Océans Canada, Bureau du contrôleur général, Ports Canada, Bureau du Conseil privé, Travaux publics Canada, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Transports Canada et Conseil du Trésor. Dans son rapport, ce comité a entre autres recommandé d'apporter des modifications à la **Loi sur les ports de pêche et de plaisance** en vertu desquelles Pêches et Océans Canada se verra confier d'importantes responsabilités en matière de dragage tandis que TPC verrait son équipement de dragage réduit de 30 à 40 %. Avant d'être appliquées, ces recommandations doivent être approuvées par le Conseil du Trésor.

---

* Pour ce qui est de Parcs Canada, de la VMSL et d'autres organismes portuaires, ils conserveraient leur responsabilité territoriale pour le dragage à l'intérieur de leurs limites géographiques, peu importe la nature de l'activité à l'intérieur de ce territoire. Dans le cas de TPC, on propose que cet organisme de services demeure pleinement responsable de tous les travaux de dragage et services techniques connexes.

4.6.3 Inventaire des biens immobiliers

Les responsabilités ministérielles ont beaucoup évoluées depuis 1973. Par exemple une série de mesures pour restructurer TPC comme organisme de service ont été effectuées. Parmis celle-ci le transfert de responsabilités de son programme maritime à d'autres ministères, à savoir, TC, POC et Environnement Canada (Parcs). Ces transferts de responsabilités d'un ministère à l'autre n'ont pas garantis un transfert complet des fichiers, d'information sur les propriétés. Certaines propriétés sont donc parfois exclues des inventaires et des recherches additionnelles sont nécessaires avant d'inclure les observations dans le répertoire. L'information disponible sur les propriétés maritimes est plutôt diffuse et n'est pas uniforme d'un inventaire à l'autre. Une mise à jour de l'information sur les propriétés est en voie dans plusieurs ministère. L'information est habituellement conservée dans un système de type Cardex plutôt que dans un système automatisé. Toutefois, bien des ministères sont en voie de corriger la situation en informatisant l'information relative aux transactions et aux propriétés.

4.6.4 Gestion des installations maritimes

Il est important de souligner ici le rôle du Conseil du Trésor (CT) dans le processus de gestion foncière fédérale (GFF).

La mise en oeuvre des directives GFF (englobant les procédures d'acquisition, de disposition, location, changement d'utilisation des terres) est supervisée par le Comité consultatif du Conseil du Trésor (CCCT).

Les sociétés et organismes identifiés dans l'étude ont adoptés les buts et objectifs visés par le Principe de gestion foncière et la plupart d'entre eux sont en voie de préparer, si ce n'est pas déjà fait, un manuel identifiant leur propre politique de gestion foncière en se servnant des directives de gestion foncières existantes.

Certains ministères et sociétés, comme celles sous l'ACTM sont assujettis au Processus d'évaluation environnementale de façon à protéger les valeurs et éléments environnementales reconnus par le gouvernement fédéral.

4.7 L'avenir

En mars 1986, le groupe de Travail Neilson, rendait public ses recommandations sur la Gestion fédérale des biens immobiliers. Le groupe de travail concluait que installations maritimes et portuaires fédérales, ainsi que la présence fédérale en ce domaine, était excessif par rapport aux avantages économiques qu'ils lui apportaient.

Parmis les recommandations du groupe de travail, figurent le transfert de certaines propriétés au secteur public et l'opération des propriétés sur la base de recouvrement des coûts. Le

groupe de travail a également recommandé que le gouvernement retienne par le biais de POC et TC, les petits ports nécessaires au fonctionnement des petites communautés isolées et qu'il devrait vendre tous les autres ports (publics, récréatifs et ports de pêche) au meilleurs prix. L'autonomie financière a été recommandé pour l'opération des ports non vendus et maintenus.

On ne sait encore si, quand et comment ces recommandations seront mises en oeuvre. Il se pourrait que ces dernières soient adoptées.

Il est clair cependant lorsqu'on examine le programme fédéral portuaire et d'installations maritimes que le gouvernement désire poursuivre le processus de décentralisation des ports qu'il a déja entamé et de même que transférer plus de responsabilités administratives comme financière aux instances locales et régionales.

OUVRAGES DE RÉFÉRENCE

Anonyme. 1975. Summary of the Scott Summary Report. Canadian Port Organization.

Anonyme. 1984. The St-Lawrence Corridor. Restoration, Preservation and Enhancement on Environmental Quality.

Appleton, T.E. 1968. Usque Ad Mare. Historique de la Garde côtière canadienne et des Services de la Marine. Transports Canada. 318 p.

Association de l'industrie touristique du Canada. Waterfront Development and Improvement. Ottawa. Ontario.

Brassard, Charles. 1979. Le développement d'un complexe portuaire à Gros-Cacouna, P.Q. Université d'Ottawa.

Bush, E.F. 1975. The Canadian Lighthouse. Canadian Historic Sites No. 9. Occasional Papers in Archaeology and History. Affaires indiennes et du Nord. 169 p.

Cavey, JHW. 1973. Deep Water Ports with Special Reference to Canada. Division des havres et ports, TC, Ottawa.

Conseil des ports nationaux. 1981. Les ports au service de tous les Canadiens.

Environnement Canada. Sans date. Tourist Wharf Program. Pêche et Océan.

Environnement Canada. 1971. Interdepartmental Task Force on Small Craft Harbours. Rapport définitif.

Environnement Canada. 1979. Fishing and Recreational Harbours. Statistical Information. Service des pêches et de la marine.

Garde côtière canadienne. 1983. Livre des feux, des bouées et des signaux de brume et aides radio à la navigation maritime. Direction des aides et voies navigables. Transports Canada.

Gibb. A. 1933. Enquête sur les ports nationaux 1931-32. Imprimeur du roi. Ottawa.

Harrison, P. 1975. The Interdependencies of Major Canadian Ports and Their Adjacent Urban Areas.

Johnson, Sustronk, Weistein & Associates Ltd. 1975. Small Craft Harbour Study. Metropolitan Toronto and Region Waterfront. Présenté au Service des pêches et de la marine. Environnement Canada.

Manning and al., W.J. "Study of Harbour Administration in Canada", Ottawa, 1968.

MEAU. 1978. The Urban Waterfront. Growth and Change in Canadian Port Cities. (Avec jeu de cartes).

Ministère des Travaux publics. 1971. Interdepartmental Task Force on Fishing Harbours. Rapport définitif. Appendice "A". Vol. 2. Inventaire des installations maritimes.

Ministère des Travaux publics. 1974. Feasability Study for Federal-Provincial Task Force Deep Water Ports, Newfoundland. Districts de Terre-Neuve et du Labrador. Région de l'Atlantique. Rapport n° 2.

Slack B. 1975. Le réaménagement portuaire du Canada. Rapport présenté au Ministre d'État aux Affaires urbaines.

Sub-Committee on Float Homes. 1978. Guidelines for the Regulation of Floating Communities. Greater Vancouver Regional District Vancouver, B.C. 25 p.

Transports Canada sans date. Canadian Ports Legislation.

Transports Canada. 1976. Les ports canadiens; une nouvelle direction. Groupe de mise en oeuvre de la politique portuaire.

Transports Canada. 1977. Une nouvelle politique portuaire pour le Canada.

Transports Canada. 1981. Politique portuaire canadienne. Direction de la marine.

Transports Canada. 1981. L'administration canadienne du transport maritime. Ministère des Approvisionnements et Services TP 2941.

Transports Canada. 1982. Relevé des recettes des quais pour l'année financière 1981-82.

Transports Canada, 1983. Relevé des droits portuaires perçus pour l'année financière 1982-83.

Transports Canada. 1983. Rapport au Ministre.

Vancouver City Planning Department. 1977. The Aquatic Community Houseboats of the Waterfront. Rapport définitif. Vancouver, C.-B. 75 p.

ANNEXE I

Liste des personnes-ressources

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

M. O. Potvin - Chef
Terrains et immeubles
Havres et ports
Administration canadienne du transport maritime
Place de ville
Tour A, 12e étage
Ottawa (Ontario)
(613) 996-4220

M. P.-É. Drapeau - Directeur intérimaire
Progrès économique et technique
Havres et ports
Place de ville
Tour A, 12e étage
Ottawa (Ontario)
(613) 993-5194

M. G. Jolicoeur - Aides à la navigation
Garde côtière canadienne
Tour A, 6e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7
(613) 998-1386

M. B. Good - Chef
Gestion foncière
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
202 rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K2G 3P7
(613) 932-5170

M. M. Randall - Section des biens immobiliers
Ports Canada
320 rue Queen, 16e étage
K1A 0N6
(613) 996-6184

M. H.A. Anderson - Président
Commission de port de Port Alberni
B.P. 99
Port Alberni (Colombie-Britannique)
V9Y 7M6

M. J. Argo W.C. - Président
Commission de port de Hamilton
605 rue James nord
Hamilton (Ontario)
L8L 1J9

M. C. Brown - Président
Commission de port de Fraser River
713 rue Columbia, suite 505
New Westminster (Colombie-Britannique)
V3M 1B2

M. J. Clifford - Président
Commission de port de Toronto
60 rue Harbour
Toronto (Ontario)
M5J 1B7

M. A. Furlong - Président
Commission de port de Oshawa
1050 rue Farewell
B.P. 492
L1H 6N6

M. P.J. Gilbride - Président
Commission de port de Lakehead
B.P. 226
Thunder Bay (Ontario)
P7B 5E8

MINISTÈRE DES PÊCHES ET OCÉANS

M. B. Hosler - Chef
Division des opérations portuaires
Direction de l'entretien portuaire
Direction générale des ports pour petits bateaux
200 Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
(613) 993-2972

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

M. P. Bryan - Chef
Division de la politique immobilière, de la vérification et du développement
Direction de l'immobilier
Parcs Canada
Terrasses de la Chaudière
10 Wellington, pièce 314
Ottawa (Ontario)
K1A 1G2
(819) 994-2444

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

M. J. Coke - Directeur intérimaire
Design et construction
Direction des travaux maritimes
Travaux publics
Édifice Sir Charles Tupper
Promenade Riverside
Ottawa (Ontario)
K1A 0M2
(613) 998-8171

Ms. C. Goyette - Chef
GFF, politique et modalités
Développement immobilier
Direction générale des services de l'immobilier
Travaux publics
Édifice Sir Charles Tupper
Promenade Riverside
Ottawa (Ontario)
K1A 0M2
(613) 998-8575

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD

M. C. Cuddy - Division de la gestion foncière
Direction des ressources renouvelables du Nord
Direction générale de l'environnement du Nord
Terrasse de la chaudière
10 Wellington, Tour Nord
Hull (QC)
K1A 0H4
(613) 997-0663

CN MARINE

M. C. Heenan - Gestionnaire
Planification et administration
100 rue Cameron
Moncton (N.-B.)
E1C 5Y6
(506) 858-3600

ANNEXE 2

Administration et gestion des installations maritimes au Canada

But :

Étude documentaire ayant pour but d'examiner et de préciser les rôles des divers ministères et organismes fédéraux qui administrent ou exploitent des installations maritimes, par ex., des plans d'eau, des ports, havres, rampes de halage, aides à la navigation, canaux, terminaux de traversiers, rampes de mise à l'eau, etc.

Objectifs :

- o Répertorier les organismes/organisations s'occupant de l'administration et de la gestion des installations maritimes.
- o décrire l'évolution des changements de mandats des ministères
- o identifier les besoins en terrains du programme maritime
- o décrire les type de transactions immobilières
- o cerner les questions relatives à la gestion des propriétés maritimes

Justification

L'administration et la régie des installations maritimes au Canada ont changé depuis la Confédération pour répondre aux besoins changeants ainsi qu'aux aspirations des administrations successives et du grand public. Le chevauchement de mandats et de programmes a semé une certaine confusion quant aux centres de responsabilités. Les trois principaux organismes fédéraux intéressés, Transports Canada, Travaux publics Canada et Pêches et Océans Canada, s'efforcent actuellement de rationaliser leurs rôles et leur présence pour ce qui est des propriétés qu'ils détiennent sur le bord de l'eau, et ce en fonction de leur mandat et objectifs de programme.

Des études récentes de Dossiers urbains Canada (DUC) présentées pour examen au CCCT/GTF par Travaux publics Canada (TPC) ont fait ressortir des chevauchements dans la gestion et la propriété d'installations maritimes (par ex., l'île de Vancouver, Victoria et Vancouver (C.-B.), Halifax (N.-E.), Chicoutimi (Qc) et ont également identifié un certain nombre d'autres organismes fédéraux ayant des intérêts dans les terrains situés sur le bord de l'eau : Environnement Canada (Parcs Canada, SCF, DGEI), le ministère de la Défense nationale (MDN) et un certain nombre de sociétés de la Couronne.

Pour voir plus clair dans la question de l'administration et de la régie des installations maritimes, un rapport documentaire sera rédigé à partir de travaux de recherche et des entrevues.

GRANDES LIGNES DU RAPPORT

Administration et gestion des installations maritimes au Canada

1. Données historiques sur l'administration des installations maritimes

- o responsabilités fédérales/provinciales en ce qui a trait aux installations maritimes (depuis la Confédération)
- o chronologie des changements importants des rôles respectifs des ministères pour aider à identifier et montrer les changements de responsabilités à l'intérieur du système administratif
- o définition du contexte "installations maritimes et portuaires"
- o faits/politiques expliquant l'organisation/réorganisation des installations maritimes

2. Structure administrative actuelle (par ministère)

- o identifier les mandats, objectifs et responsabilités des ministères : lois administrées, pouvoirs délégués (en vertu de politiques/lois/lignes directrices/décret du conseil
- o obtenir les organigrammes des ministères visés, y compris les liens avec les régions
- o décrire les programmes, objectifs et limites de responsabilité liés aux programmes de gestion des installations maritimes
- o décrire les liens entre les systèmes administratifs se rapportant à des questions d'aménagement/de gestion des propriétés maritimes

3. Gestion immobilière

inventaire des propriétés

- o nombre de propriétés ministérielles; type d'installations
- o emplacement et taille des propriétés; mode d'occupation - locataire ou propriétaire;
- o inventaire des biens immobiliers; quel type d'information est rassemblée; comment l'information est-elle conservée?; quelle est la fréquence des mises à jour des registres de propriétés et quelle méthode utilise-t-on pour les mises à jour?

arrangements administratifs

- o types d'ententes
- o recettes provenant des propriétés; que fait-on avec les recettes? les propriétés sont-elles louées ou vendues selon leur valeur marchande?
- o subventions tenant lieu de taxes; responsabilités des locataires concernant les taxes; obligations relatives aux services municipaux

processus de gestion

- o structure hiérarchique pour la prise de décision
- o comment les besoins en installations maritimes sont-ils identifiés?; décrire le processus; déterminer les besoins en tenant compte des besoins/programmes opérationnels
- o décrire la procédure utilisée par le ministère pour obtenir l'approbation du CT
- o critères utilisés pour faire l'acquisition de terrains/ententes pour la location de terrains, arrangements spéciaux

Administration et gestion des installations maritimes et terrains portuaires au Canada

NOM : _____ TITRE : _____

ADRESSE : _____

_____

_____

a) Énumérez les lois, politiques et lignes directrices régissant la gestion des installations maritimes. Identifiez des objectifs en matière de gestion d'installations et de terrains.

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

b) Donnez la chronologie des changements de responsabilités de gestion/d'administration qui ont eu lieu dans votre service. Quels comités/organismes et autres structures s'occupent de ce type d'utilisation des terres? Comment les régions et l'administration centrale se partagent-elles les responsabilités?

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

c) Existe-t-il un inventaire des biens immobiliers? Si oui, quel genre de renseignements y trouve-t-on? et de quelle façon sont-ils conservés? (par ex., fichier cardex, système informatisé).

d) Combien de propriétés sont gérées (possédées/louées) par votre organisme? Décrivez brièvement le processus de gestion utilisé pour l'acquisition (location ou prise de possession), l'élimination et le changement d'utilisation.

Treasury Board Canada

Administrative policy manual
Executive summary

Chapter S 110

Real property - general

December 1980

It is the policy of the government that federal real property be managed economically and efficiently and that it be managed so as to combine the efficient provision of government services with the achievement of wider social, economic and environmental objectives. This chapter presents policy provisions that apply throughout the real property life cycle of acquisition, use and disposal. It provides a list of factors that must be considered most frequently in making real property decisions and provides guidelines for analysis.

Mechanisms have been established to implement the federal land management principle, which applies to all lands within Canada held in Right of Canada, with the exception of:

- Indian lands,
- lands occupied and administered as national parks and historic sites, and
- territorial lands as defined in the Territorial Lands Act.

With certain exceptions, departments shall refer their proposed acquisitions, significant changes in land use and disposals to the Treasury Board Advisory Committee on Federal Land Management (TBAC/FLM) for review at the earliest possible stage in their land management planning process. Before referring their acquisition requirements to TBAC/FLM, however, departments should consult with the Department of Public Works (DPW) concerning availability of land.

Departments should manage their real property in a manner consistent with the principle that federal buildings should be accessible to the handicapped.

DPW shall maintain a Central Real Property Inventory in which a record shall be kept of all real property holdings. Departments are required to report to DPW all revisions, acquisitions and disposals as they occur; to review their holdings as published in inventory printouts and bring to the attention of DPW any errors or omissions; and to ensure that departmental inventories are compatible with, and keyed to, the central inventory.

Under the *BNA Act*, land or property belonging to Canada is not liable to taxation. However, the government may pay grants in respect of real property where authorized by the *Municipal Grants Act*. That Act is administered by the Municipal Grants Division of DPW.

Conseil du Trésor Canada

Manuel de la politique administrative
Sommaire pour la direction

Chapitre S 110

Biens immobiliers - généralités

Décembre 1980

Le gouvernement a pour politique d'administrer les biens immobiliers fédéraux de façon économique et efficiente et de manière à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux plus vastes. Le présent chapitre expose les mesures à prendre, en vertu de cette politique, pendant toute la durée utile d'un bien immobilier (acquisition, utilisation et aliénation). Il donne une liste des facteurs les plus courants dont il faut tenir compte lors de la prise de décisions en matière de biens immobiliers et des lignes directrices pour les analyses.

On a adopté des mécanismes visant à mettre en oeuvre le principe de la gestion foncière fédérale, lequel vise tous les terrains détenus au pays au nom du Canada, à l'exception:

- des terres des Indiens,
- des terres occupées et administrées en tant que parcs nationaux et lieux historiques, et
- des terres territoriales telles que définies dans la Loi sur les terres territoriales.

Dans le cadre de leur processus de planification de la gestion foncière, les ministères doivent soumettre, le plus tôt possible, leurs projets d'acquisition, de modification importante de l'affectation d'un terrain et d'aliénation, sous réserve de certaines exceptions, au Comité consultatif du Conseil du Trésor chargé de la gestion foncière fédérale (CCCT/GFF) pour fins d'étude. Toutefois, avant de présenter leurs besoins d'acquisition au CCCT/GFF, les ministères devraient consulter le ministère des Travaux publics (MTP) au sujet de la disponibilité d'un terrain.

Les ministères devraient planifier l'acquisition et l'utilisation de biens immobiliers de façon à bien respecter le principe que tous les immeubles fédéraux devraient être accessibles aux handicapés.

Le MTP doit tenir à jour un Répertoire immobilier central comportant un registre de tous les avoirs immobiliers. Les ministères sont tenus de signaler sans délai au MTP les modifications apportées, les acquisitions et les aliénations; de vérifier les avoirs qui leurs sont attribués dans les diverses éditions du répertoire et de porter à l'attention du MTP toute erreur ou omission; et de s'assurer que leurs propres répertoires sont compatibles et cadrent avec le répertoire central.

En vertu de *l'AANB*, les terrains et propriétés appartenant au Canada ne sont pas imposables. Par contre, le gouvernement peut verser des subventions à l'égard des biens immobiliers lorsque la *Loi sur les subventions aux municipalités* l'autorise. Ladite loi est appliquée par la Division des subventions aux municipalités du MTP.

Chapter S 112

Real property - acquisition

December 1980

It is the policy of the government that federal real property be managed economically and efficiently and that it be managed so as to combine the efficient provision of government services with the achievement of wider social, economic and environmental objectives. This chapter presents policy provisions that apply to the acquisition of real property. Chapter 110 provides a list of factors that must be considered most frequently in making real property acquisition decisions and guidelines for analysis.

The real property acquisition process moves through a number of distinct stages:

- definition of requirement;
- analysis of requirement;
- development of alternatives;
- analysis of alternatives;
- the real property acquisition decision;
- the real property acquisition.

Throughout the process, departments should direct their activities towards three fundamental objectives: the efficient provision of government services, the efficient use of the real property, and the achievement of wider social, economic and environmental objectives.

The key elements of the real property acquisition process are:

(a) program departments should define their real property acquisition requirements as broadly as possible and communicate their requirements to acquisition departments as early as possible;

(b) the acquisition department shall analyze the requirement and, in consultation with the program department, satisfy itself that it provides all the information required to permit a real property acquisition in accordance with this chapter;

Chapitre S 112

Biens immobiliers - acquisition

Décembre 1980

Le gouvernement a pour politique d'administrer les biens immobiliers fédéraux de façon économique et efficiente et de manière à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux plus vastes. Le présent chapitre expose les mesures à prendre, en vertu de cette politique, pour l'acquisition d'un bien immobilier. Le chapitre 110 donne une liste des facteurs les plus courants dont il faut tenir compte lors de la prise de décisions en matière d'acquisition des biens immobiliers et des lignes directrices pour les analyses.

La méthode d'acquisition de biens immobiliers comporte un certain nombre d'étapes distinctes:

- la définition du besoin;
- l'analyse du besoin;
- l'élaboration des diverses solutions possibles;
- l'analyse des diverses solutions;
- la décision d'acquérir des biens immobiliers;
- l'acquisition de biens immobiliers.

Tout au long de cette démarche, les ministères devraient concentrer leurs efforts sur trois objectifs fondamentaux: la satisfaction efficace d'un besoin et, partant, la prestation efficace des services gouvernementaux; l'utilisation efficace des biens immobiliers; et la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux plus vastes.

Les éléments importants de la méthode d'acquisition de biens immobiliers sont:

a) le ministère responsable du programme devrait définir le plus globalement possible ses besoins concernant l'acquisition de biens immobiliers et faire connaître le plus tôt possible ses exigences au ministère acquéreur;

b) le ministère acquéreur doit analyser le besoin et, de concert avec le ministère responsable du programme, s'assurer qu'il a en main toutes les données nécessaires pour permettre l'acquisition de biens immobiliers conformément aux dispositions du présent chapitre;

(c) in seeking real property to satisfy the requirements, a survey should be made, in turn, of land held by the department, by other federal departments and agencies, by provincial or municipal governments and by private interests. This chapter provides a list of the common interests in land that might be acquired and the most frequent combinations of real property acquisition with renovation and construction that might be used;

(d) recommendations for acquisition decisions including submissions to the Treasury Board should include summary descriptions of the alternatives considered and comparisons of the advantages and disadvantages of the alternatives and the reasons for selecting the recommended alternative;

(e) based on the analysis and consideration of the alternatives, the department whose appropriation provides the funds decides on the acquisition. Departments should keep a record of each real property acquisition decision;

(f) departments shall refer their proposed land acquisitions, with certain exceptions, to the Treasury Board Advisory Committee on Federal Land Management for review; and

(g) the competitive process should be utilized in acquiring real property whenever feasible.

c) au cours de la recherche de biens immobiliers pour satisfaire un besoin, il faudrait effectuer une enquête sur les terrains que détiennent le ministère, les autres ministères et organismes fédéraux, les administrations provinciales et municipales et des particuliers. Le présent chapitre présente une liste des intérêts ordinaires liés aux terrains qu'on pourrait acquérir et les combinaisons les plus fréquentes qui peuvent être utilisées pour faire l'acquisition de biens immobiliers comportant rénovation ou construction ou les deux;

d) les recommandations relatives aux décisions d'acquisition, y compris les présentations faites au Conseil du Trésor, devraient comprendre un bref exposé des solutions possibles envisagées, une comparaison des avantages et des inconvénients de chaque solution ainsi que les facteurs qui ont motivé le choix de la solution recommandée;

e) compte tenu de l'analyse et de l'étude des diverses solutions, la décision relative à l'acquisition revient au ministère qui fournit les fonds à même ses crédits. Les ministères devraient tenir un dossier relatif à chaque décision d'acquérir des biens immobiliers;

f) les ministères doivent soumettre leurs projets d'acquisition de terrains, sous réserve de certaines exceptions, à l'examen du Comité consultatif du Conseil du Trésor chargé de la gestion foncière fédérale; et

g) il faudrait dans la mesure du possible recourir à l'appel d'offres à l'acte d'acquisition de biens immobiliers.

Chapter S 115

Real property - use

December 1980

It is the policy of the government that federal real property be managed economically and efficiently and that it be managed so as to combine the efficient provision of government services with the achievement of wider social, economic and environmental objectives. This chapter presents policy provisions that apply to the use of real property. Chapter 110 provides a list of factors that must be considered most frequently in making decisions on the use of real property and guidelines for analysis.

Departments shall periodically review the use of the lands of which they have administration and control or right to use. These reviews should address the use of land from the viewpoint of three fundamental objectives:

- the efficient fulfilment of the requirement, and through this, the efficient provision of government services;
- the efficient use of federal real property; and
- the achievement of wider social, economic and environmental objectives.

The Area Screening Canada (ASC) Program has been established by the Department of Public Works (DPW) as agent for Treasury Board, to review federal land holdings on a regular cycle and to identify those lands with an apparent potential for improved use. Where an apparent potential for improved use of land has been identified by a departmental or ASC review, departments should seek out ways and means to bring about a better use. To seek an improved use, departments should review their current and forecast program requirements. If no additional use is found, departments should consult DPW to determine whether the search for an improved use should be pursued in or outside the federal government or be terminated. In the former case, DPW and the department will jointly develop and propose to the Treasury Board Advisory Committee on Federal Land Management (TBAC/FLM) a plan to achieve an improved use. Such a plan could involve the disposal of the property or part thereof by letting, sale or other means but it should contain provisions for the continued fulfilment of the existing requirement.

Departments shall refer any proposed change in the use of land, with certain exceptions, to the TBAC/FLM for review.

Chapitre S 115

Biens immobiliers - utilisation

Décembre 1980

Le gouvernement a pour politique d'administrer les biens immobiliers fédéraux de façon économique et efficiente et de manière à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux plus vastes. Le présent chapitre expose les mesures à prendre, en vertu de cette politique pour l'utilisation d'un bien immobilier. Le chapitre 110 donne une liste des facteurs les plus courants dont il faut tenir compte lors de la prise de décisions en matière de l'utilisation des biens immobiliers et des lignes directrices pour les analyses.

Les ministères doivent examiner périodiquement l'utilisation qui est faite des terrains dont la gestion et le contrôle leur incombent ou dont ils détiennent le droit d'utilisation. Ces examens doivent porter sur l'utilisation du terrain en fonction de trois objectifs fondamentaux:

- la satisfaction efficace d'un besoin et, partant, la prestation efficace des services gouvernementaux;
- l'utilisation efficace des biens immobiliers; et
- la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux plus vastes.

Le programme Dossier urbain Canada (DUC) a été mis en place par le ministère des Travaux publics (MTP), à titre d'agent du Conseil du Trésor, en vue d'examiner à intervalles réguliers la propriété foncière fédérale et de déceler les terrains susceptibles d'être mieux exploités. Lorsqu'un examen effectué par un ministère ou un examen DUC révèle une possibilité d'améliorer l'utilisation d'un terrain, les ministères devraient chercher les façons et les moyens d'apporter cette amélioration. Lorsqu'ils cherchent à mieux utiliser un terrain, les ministères devraient examiner les besoins actuels et prévus de leurs programmes. Si leur recherche s'avère vaine, ils devraient consulter le MPT pour décider si cette recherche doit se poursuivre, soit au sein soit à l'extérieur de l'administration fédérale, ou s'il faut y mettre fin. Dans le premier cas, le MTP et le ministère élaboreront ensemble un plan en vue d'améliorer l'exploitation du terrain et le proposeront au Comité consultatif du Conseil du Trésor chargé de la gestion foncière fédérale (CCCT/GFF). Ce plan pourrait entraîner l'aliénation de la propriété, en tout ou en partie, par la cession à bail, la vente ou tout autre moyen; mais il devrait aussi contenir des dispositions assurant que l'on continue à répondre au besoin existant.

Les ministères doivent soumettre tout projet de réaffectation d'un terrain, sous réserve de certaines exceptions, au CCCT/GFF pour fins d'examens.

Chapter S 118

Real property - disposal

December 1980

It is the policy of the government that federal real property be managed economically and efficiently and that it be managed so as to combine the efficient provision of government services with the achievement of wider social, economic and environmental objectives. This chapter presents policy provisions that apply to the disposal of real property. Chapter 110 provides a list of factors that must be considered most frequently in making decisions on the disposal of real property and guidelines for analysis.

Real property is normally disposed of under the *Surplus Crown Assets Act* or the *Public Land Grants Act*. Many lettings of government real property are subject to the *Public Lands Leasing and Licensing Regulations* and the *Public Works Leasing Regulations*.

Departments shall report to the Department of Public Works (DPW) real property that is no longer required to meet their operating needs. Departments will be relieved of the responsibility for surplus real property when it is transferred to DPW. They should include in the transfer all appurtenances, fixtures and installed equipment whose removal would be detrimental to the future use of the real property.

When a department reports to DPW a real property that is no longer required to meet its program requirements, DPW will determine whether any department has a requirement or can forecast a future requirement for the excess real property. If it is determined that no department has a requirement, DPW will consider the release of the real property from federal ownership.

In letting their real property departments should be guided by such objectives as:

- to achieve program objectives;
- to maximize revenues from real property temporarily not required;
- to provide services in support of government programs, the public served

Chapitre S 118

Biens immobiliers - aliénation

Décembre 1980

Le gouvernement a pour politique d'administrer les biens immobiliers fédéraux de façon économique et efficiente et de manière à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux plus vastes. Le présent chapitre expose les mesures à prendre, en vertu de cette politique, pour l'aliénation d'un bien immobilier. Le chapitre 110 donne une liste des facteurs les plus courants dont il faut tenir compte lors de la prise de décisions en matière d'aliénation des biens immobiliers et des lignes directrices pour les analyses.

Les biens immobiliers sont habituellement aliénés en vertu de la *Loi sur les biens de surplus de la Couronne* ou de la *Loi sur les concessions de terres publiques*. Le *Règlement sur la concession et la cession à bail des terres publiques* et le *Règlement sur la location à bail d'ouvrages publics* régissent nombre des cessions à bail des biens immobiliers gouvernementaux.

Les ministères doivent signaler au ministère des Travaux publics (MTP) les biens immobiliers *dont ils n'ont plus besoin pour répondre à leurs besoins de fonctionnement*. Les ministères seront dégagés de la responsabilité des biens immobiliers excédentaires au moment où ces biens seront transférés au MTP. Ils devraient inclure dans le transfert la totalité des appartenances, aménagements et matériel installés à demeure dont l'enlèvement serait préjudiciable à l'utilisation ultérieure de la propriété immobilière.

Lorsqu'un ministère lui déclare ne plus avoir besoin d'un bien immobilier particulier pour satisfaire les besoins de son programme, le MTP se renseigne pour savoir si un autre ministère n'a pas un besoin immédiat ou prévu de ce bien. S'il s'avère qu'aucun ministère n'en a besoin, le MTP doit envisager la cession par l'État de son droit de propriété sur le bien immobilier en question.

Lors de la cession à bail de leurs biens immobiliers, les ministères devraient s'inspirer des objectifs suivants:

- réaliser les objectifs du programme;

by those programs, and government employees; and
- to respond to the community needs.

Departments shall periodically review their real property to identify any real property that could be made available for letting in support of objectives such as the above. They shall provide equal opportunity to all qualified potential lessees or licensees to apply for the lease or licence using the most effective and economical means of so doing. Departments shall charge market rents except in the circumstances specified in the policy. Where departments establish rental rates at less than market, they shall clearly document the rationale for such action and should consider, as a minimum, the recovery of incremental costs.

Licences shall be the preferred method of allowing the use of federal lands by others. Easements shall be granted only under conditions specified in the policy. They should be granted for as short a term as possible and shall be such as to minimize any restriction on the concurrent or future use of the land that is subject to the easement or of adjacent Crown Lands. Market value as determined by an appraisal or $500, whichever is larger, shall be charged for grants of easements. Departments shall recover all incremental costs incurred in granting the easement.

Departments shall refer their proposed land disposals, with certain exceptions, to the TBAC/FLM for review.

- exploiter financièrement au maximum les biens immobiliers qui ne servent pas pour le moment;
- fournir des services à l'appui des programmes gouvernementaux, du grand public desservi par ces programmes et des fonctionnaires; et
- répondre aux besoins communautaires.

Les ministères doivent périodiquement examiner leurs biens immobiliers afin de relever ceux d'entre eux qui pourraient être cédés à bail à l'appui d'objectifs comparables aux objectifs susmentionnés. Ils doivent fournir une chance égale à tous les postulants qualifés éventuels d'obtenir un bail ou un permis en employant les moyens les plus efficaces et les plus économiques. Les ministères aligneront leur taux de location sur celui du marché, sauf dans des cas énumérés à cette politique. Lorsque les ministères établissent un taux de location inférieur à celui du marché, ils doivent clairement étayer le fondement de cette mesure et ils devraient au moins envisager d'en recouvrer les frais supplémentaires.

L'octroi de permis doit être considéré comme la meilleure méthode pour autoriser d'autres personnes à utiliser les terrains fédéraux. Le droit d'usage ne doit être octroyé que dans les cas énoncés au présent chapitre. Il faut que l'octroi du droit d'usage se fasse pour la plus courte période possible et ce droit doit être défini de manière à réduire au minimum les restrictions qu'ils pourraient imposer sur l'utilisation simultanée ou future du terrain qui fait l'objet d'un droit d'usage et sur les autres terres adjacentes de la Couronne. Pour l'octroi d'un droit d'usage, il faudra demander la valeur marchande établie par un évaluateur ou $500, en choisissant le plus élevé des deux montants. Les ministères doivent recouvrer tous les frais marginaux relatifs à l'octroi du droit d'usage.

Les ministères doivent soumettre leurs projets d'aliénation de terrain, sous réserve de certaines exceptions, au CCCT/GFF pour fins d'étude.

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : Chronologie des amendements dans le processus de rationalisation portuaire
2 : Inventaire des biens immobiliers de Transports Canada d'après le RIC
3 : Ports publics administrés par Transports Canada
4 : Coûts des aides maritimes à la navigation et nombre 1982-1983
5 : Superficie des terrains par commission de port
6 : Aperçu sommaire des commissions de port
7 : Registre des biens immobiliers de la Société
8 : Inventaire des biens immobiliers de la Société canadienne des ports d'après le RIC
9 : Inventaire des biens immobiliers de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent d'après le RIC
10 : Le réseau de canaux historiques
11 : Inventaire des biens immobiliers de Environnement Canada d'après le RIC
12 : Inventaire des biens immobiliers de Travaux publics Canada d'après le RIC
13 : Inventaire des biens immobiliers de Affaires indiennes et du Nord Canada d'après le RIC
14 : Sommaire sur l'état de l'organisation actuelle
15 : Sommaire détaillé des installations maritimes

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : Organigramme du Programme du transport maritime
2 : Organigramme de la Garde côtière canadienne
3 : Emplacements des bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne
4 : Coupe transversale du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent
5 : Répartition des installations maritimes fédérales par ministère
6 : Importance relative de la superficie occupée par les installations maritimes fédérales par ministère
7 : Comparaison entre la superficie de terre ferme administrée et terres sous eau

ABRÉVIATIONS

ACTM - Administration canadienne du transport maritime
VMSL - Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
AINC - Affaires indiennes et du Nord Canada
BCP - Bureau du Conseil privé
CCCT - Comité Consultatif du Conseil du Trésor
CCTT - Comité consultatif sur les terres territoriales
CCUT - Comité consultatif sur l'utilisation des terres
CCN - Commission de la Capitale nationale
CN - Canadien national
CNR - Canadian national (Les Chemins de fer nationaux du Canada)
CIPD - Comité interministériel sur la politique du dragage
CP - Commission de ports
CPN - Conseil des ports nationaux
CT - Conseil du Trésor
DC - Décret en conseil
DDPH - Direction des ports et havres
DGR - Directeur général régional
DUC - Dossiers urbains Canada
D et A - Douanes et accise
EC - Environnement Canada
GCC - Garde côtière canadienne
GRC - Gendarmerie royale du Canada
MDC - Ministère des Communications
NLTS - Northern Land Transaction System
PCA - Société canadienne des ports
PEEEE - Processus fédéral d'examen des évaluations d'environnementales
MDN - Ministère de la Défense nationale
MEER - Ministère de l'Expansion économique régionale
POC - Pêches et Océans Canada
PPB - Port pour petits bateaux
PPSR - Programme de projets spéciaux de relance
PAN - Programme des affaires du Nord
PTM - Programme du transport maritime
RIC - Répertoire immobilier central
RREN - Ressources renouvelables et environnement du Nord (Direction générale)
SBSC - Santé et Bien-être social Canada
SCP - Société canadienne des postes
SPL - Société de port locale
STNL - Société de Transports du Nord Limitée
SICM - Société Immobilière du Canada (Vieux-port de Montréal)

SIC - Société Immobilière du Canada

SICQ - Société immobilière du Canada (Vieux-port de Québec)

SRC - Société Radio-Canada

TC - Transports Canada

TPC - Travaux publics Canada

SÉRIE DE DOCUMENTS DE TRAVAIL

N° 1: L'écologie et la récupération des terres perturbées par l'activité minière: Bibliographie sélective de la littérature canadienne. I.B. Marshall, 1980. En 73-4/1F. ISBN 0-662-50724-X.

N° 2: Analyse des expériences américaines dans la modification de l'utilisation des terres pour la conservation de l'énergie. W.R. Derrick Sewell et Harold D. Foster, 1980. En 73-4/2F. ISBN 0-662-90808-2.

N° 3: Les effets de l'établissement d'ex-citadins en milieu rural: une rétrospective de la littérature canadienne. James D. McRae, 1980. En 73-4/3F. ISBN 0-662-90809-0.

N° 4: Incidences des programmes fédéraux sur les terres dans le district régional de la vallée de la Cowichan en Colombie-Britannique. Lorna R. Barr, 1980. En 73-4/F. ISBN 0-662-90810-4.

N° 5: L'effet sur l'utilisation des terres agricoles des politiques et programmes du gouvernement fédéral dans le comté de Kings en Nouvelle-Écosse. S.G. Ryle et P. Gervason, 1980. En 73-4/5F ISBN 0-662-90811-2.

N° 6: Conservation de l'énergie par la planification de l'utilisation des terres. Synthèse du symposium de Montréal, 26-28 mars 1980. W.R. Derrick Sewell et Harold D. Foster, 1980. En 73-4/6F. ISBN 0-662-11088-9.

N° 7: Procédés d'évaluation au Canada et leur utilisation dans la préservation des terres agricoles. James D. McCuaig et Heather J. Vincent, 1980. En 73-4/7F. ISBN 0-662-90813-9.

N° 8: Les effets des programmes fédéraux sur l'utilisation des terres dans la vallée de Windermere. J.D. McCuaig et E.W. Manning, 1980. En 73-4/8F. ISBN 0-662-91109-1.

N° 9: Problématique de l'utilisation du sol au Canada. E.W. Manning, 1980. En 73-4/9. ISBN 0-662-51142-5.

N° 10: Établissement d'une échelle de vulnérabilité écologique aux précipitations acides: Étude d'impact. Document général et résultats d'une conférence sur les indices d'une échelle relative au transport des pluies acides sur de grandes distances. Évaluation d'impact du groupe de travail. Canada/États-Unis, Détroit (Michigan), 2 décembre 1980. D.W. Cowell, A.E. Lucas et C.D.A. Rubec, 1981. En 73-4/10F. ISBN 0-662-91106-7.

N° 11: Les effets des ports pour petits bateaux sur l'utilisation des terres: une étude préliminaire. E.W. Manning, J.D. McCuaig, V.P. Neimanis et E.M. Peterson, 1981. En 73-4/11F. ISBN 0-662-91112-1.

N° 12: Les terres et l'automobile: Bibliographie sélective. Wendy Simpson-Lewis et Ruth McKechnie, 1981. En 73-4/12. ISBN 0-662-51259-6.

N° 13: L'utilisation agricole des terres de faible rendement: résumé et bibliographie. K.G. Beattie, W.K. Bond et E.W. Manning, 1981. En 73-4/13F. ISBN 0-662-91113-X.

N° 14: Systèmes de classification de l'utilisation des terres: aperçu général. Robert C. Scace, 1981. En 73-4/14F. ISBN 0-662-91097-4.

N° 15: Enquête sur les besoins des usagers en matière de données sur l'utilisation des terres: programme de surveillance de l'utilisation des terres au Canada. D.M. Gierman, 1981. En 73-4/15F. ISBN 0-662-91098-2.

N° 16: Problèmes associés à la cartographie des boisés improductifs utilisant le système de classification de l'utilisation des terres de l'ITC: région d'Halifax, Nouvelle-Écosse. Peter N. Duinker, 1981. En 73-4/16F. ISBN 0-662-91099-0.

N° 17: Système de classification pour la surveillance de l'utilisation des terres. D.M. Gierman, 1981. En 73-4/17F. ISBN 0-662-91100-8.

N° 18: Earth Sciences of the Hudson Bay Lowland: Literature Review and Annotated Bibliography. D.W. Cowell, 1981. En 73-4/18F. ISBN 0-662-11539-2.

N° 19: Les caractéristiques des écosystèmes terrestres touchées par les précipitations acides au Canada. C.D.A. Rubec, 1981. En 73-4/19F. ISBN 0-662-11562-7.

N° 20: Inventaire des données foncières du gouvernement fédéral. Arthur Petch et Sandy Macenko, 1981. En 73-4/20F. ISBN 0-662-91804-5.

N° 21: Incidences des activités fédérales sur l'utilisation des terres fruitières: Vallée de l'Annapolis. Paul D. Bircham, 1983. En 73-4 /21F. ISBN 0-662-91567-4.

N° 22: L'établissement d'ex-citadins en milieu rural: étude de cas dans la proche campagne de Montréal et Ottawa. James D. McRae, 1982. En 73-4/22F. ISBN 0-662-91416-3.

N° 23: Méthodes d'évaluation des répercussions sur l'espace rural des futures expansions urbaines. Chris Coklin et Barry Smit, 1983. En 73-4/23F. ISBN 0-662-91655-7.

N° 24: Méthodes d'échantillonnage aréolaire selon les besoins et objectifs de la surveillance de l'utilisation des terres. C.R. Bryant et L.H. Russwurm, 1983. En 73-4/24F. ISBN 0-662-92086-4.

N° 25: Méthodes pour préserver les habitats fauniques. Bill Haigis et Will Young, 1983. En 73-4/25F. ISBN 0-662-92035-X.

N° 26: Changement d'utilisation des terres dans les milieux humides du Canada. Pauline Lynch-Stewart, 1983. En 73-4/26F. ISBN 0-662-92187-9.

N° 27: Aperçu général de la gestion des terres de la Couronne au Canada. S.L. Macenko et V.P. Neimanis, 1983. En 73-4/27F. ISBN 0-662-92121-6.

N° 28: Aperçu des systèmes d'aménagement des terres au Canada. R. Audet et A. Le Hénaff, 1984. En 73-4/28F. ISBN 0-662-92290-5.

N° 29: L'abandon des terres agricoles en Gaspésie: Les causes et les impacts sur l'utilisation des terres. Diane Lamoureux, 1985. En 73-4/29F. ISBN 0-662-92294-8.

N° 30: La propriété étrangère des terres et le marché foncier au Canada. E. Neville Ward et Susan J. Reid-Sen (non-publié). En 73-4/30F. ISBN 0-662-92747-8.

N° 31: Les terres marginales du comté de Kent au Nouveau-Brunswick: leurs utilisations actuelles et potentielles. Maurice Mondale, avec Maritime Resource Management Service, 1984. En 73-4/31F. ISBN 0-662-92566-1.

N° 32: Incidences sur l'utilisation des terres de l'aide financière aux infrastructures municipales de la SCHL, 1961 à 1980. Paul D. Bircham et Wayne K. Bond, 1984. En 73-4/32F. ISBN 0-662-92525-4.

N° 33: Les effets des activités du gouvernement fédéral sur l'utilisation des terres dans le comté de Renfrew en Ontario. Nicole Lavigne (non-publié). En 73-4/33F. ISBN 0-662-92534-3.

N° 34: Land Use Monitoring on Wetlands in Southwestern Fraser Lowland, British Columbia. Paul Pilon et M. Anne Kerr, 1984. En 73-4/34E. ISBN 0-662-13142-8.

N° 35: Administration fédérale des ressources du sous-sol au Canada. S.L. Macenko et M.J. Williams, 1984. En 73-4/35F. ISBN 0-662-92637-4.

N° 36: A Manual for Regional Targeting of Potential Soil Erosion and Sediment Loading Problems. Elizabeth A. Snell, 1984. En 73-4/36F. ISBN 0-662-13192-4.

N° 37: La Dégradation des Terres Agricoles de la Prairie Canadienne: Guide des Publications et Bibliographie Annotée. Paul Bircham et Hélène Bruneau, 1985. En 73-4/37F. ISBN 0-662-93032-0.

N° 39: Milieux Humides de la Région de Montréal 1966-1981. J. Champagne et M. Melançon, 1985. En 73-4/39F. ISBN 0-662-53591-X.

N° 40: L'impact sur les terres du programme de sortie de drainage municipale établi dans le cadre de l'entente auxiliaire Canada-Ontario pour l'est de l'Ontario: Une première evaluation. C.P. Cecile et M.J. Bardecki, 1985. En 73-4/40F. ISBN 0-662-93261-7.

N° 41: Sensibilité à l'acidification des lacs du bouclier canadien: Analyse et interprétation de données géologiques et biophysiques de 158 bassins versants du sud du Québec. M. Lachance et D. Gamache. En 73-4/41F. ISBN 0-662-93136-X.

N° 42: Possibilité de mettre sur pied un système multisectoriel d'évaluation des terres: Etude-pilote au Nouveau-Brunswick. B. Smit et M. Brklacich, 1985. En 73-4/42F. ISBN 0-662-93429-6.

N° 43: Planification de la gestion des ressources intégrées en Alberta. A. Petch, 1985. En 73-4/43F. ISBN 0-662-93468-7.

N° 44: La conservation du patrimoine en milieu bâti. E.N. Ward, 1986. En 73-4/44F. ISBN 0-662-93723-6.

N° 45: Terres Humides de la Région du Fleuve Saint-Laurent 1950-1978. 1985. En 73-4/45F. ISBN 0-662-54126-X.

N° 46: An Examination of Alternative Causes of Atlantic Salmon Decline and Surface Water Acidification in Southeast Nova Scotia. I. Kessel-Taylor, 1986. En 73-4/46E. ISBN 0-662-14755-3.

N° 47: Vers une utilisation soutenu des terres: Une strategie. E.W. Manning, 1986. En 73-4/47F. ISBN 0-662-93822-4.

N° 48: Répartition et Conservation des Milieux Humides au Sud de l'Ontario. L. Snell, 1986. En 73-4/48F. ISBN 0-662-94019-9.

Les documents énumérés ci-dessus peuvent être obtenus sans frais, en s'addressant à:

Documents de travail
Direction des terres
Environnement Canada
Place Vincent Massey, 20e étage
Hull (Québec)
K1A 0E7

Il est possible de recevoir la liste complète des publications. Nous acceptons également les inscriptions sur notre liste de distribution.

Environment Canada Library, Burlington
3 9055 1017 3525 5