

Coûts financiers et revenus du transport maritime au Canada en 2000

**Projet d'examen de la totalité des coûts
Direction de l'analyse économique
Transports Canada
mars 2007**

Table des matières

1	INTRODUCTION	1
2	CHAMP D'APPLICATION ACTUEL	3
3	RÉSUMÉ DE LA MÉTHODOLOGIE.....	5
4	RÉPARTITION PROVINCIALE.....	8
5	ESTIMATIONS DES COÛTS FINANCIERS ET DES REVENUS À L'ÉCHELLE NATIONALE.....	9
5.1	IMMOBILISATIONS	9
5.2	COÛTS FINANCIERS	10
5.3	REVENUS	11
5.4	REVENUS GOUVERNEMENTAUX LIÉS AUX TAXES SUR LE CARBURANT	12
5.5	DEGRÉ DE RECOUVREMENT DES COÛTS	12
6	INFRASTRUCTURE MARITIME.....	14
6.1	ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES	14
6.2	BIENS DE TRANSPORTS CANADA	17
6.3	AUTRES PORTS ET TERMINAUX.....	17
6.4	RÉSEAU DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	19
7	SERVICES OFFERTS À L'INDUSTRIE MARITIME COMMERCIALE.....	21
7.1	ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE	21
7.1.1	<i>Administration de pilotage de l'Atlantique</i>	22
7.1.2	<i>Administration de pilotage des Laurentides</i>	23
7.1.3	<i>Administration de pilotage des Grands Lacs</i>	24
7.1.4	<i>Administration de pilotage du Pacifique.</i>	24
7.2	GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	25
7.3	PROGRAMMES DE SÉCURITÉ MARITIME DE TRANSPORTS CANADA.....	27
7.3.1	<i>Certification et inspections</i>	28
7.3.2	<i>Immatriculation des navires</i>	29
8	TRANSPORTEURS MARITIMES	30
8.1	EXPLOITANTS MAJEURS DE TRAVERSIERS.....	30
8.2	TRAVERSIERS EN EAUX INTÉRIEURES	31
8.3	TRANSPORTEURS MARITIMES DE MARCHANDISES	31
8.4	SECTEUR DES NAVIRES DE CROISIÈRE.....	35
9	ESTIMATIONS DES COÛTS FINANCIERS ET REVENUS À L'ÉCHELLE PROVINCIALE	37
9.1	COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	37
9.2	ALBERTA	40
9.3	SASKATCHEWAN.....	42
9.4	MANITOBA.....	43
9.5	ONTARIO.....	44

9.6	QUÉBEC	47
9.7	NOUVEAU-BRUNSWICK	50
9.8	NOUVELLE-ÉCOSSE	53
9.9	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	56
9.10	TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR	58
ANNEXE A. SOURCES DES DONNÉES UTILISÉES		63
ANNEXE B. GABARITS DE TRANSPORTS CANADA		70
B1. ESTIMATIONS DES COÛTS FINANCIERS DE L'INFRASTRUCTURE ET DES VÉHICULES AU NIVEAU NATIONAL		70
B2. ESTIMATIONS DES COÛTS FINANCIERS DE L'INFRASTRUCTURE ET DES VÉHICULES AU NIVEAU PROVINCIAL		76

Liste des tableaux

Tableau 5.1	Valeur du stock de capital de l'infrastructure et des véhicules maritimes, 2000	9
Tableau 5.2	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, 2000	10
Tableau 5.3	Coûts assumés par les usagers, secteur maritime, 2000.....	11
Tableau 5.4	Surplus économique, secteur maritime, 2000.....	13
Tableau 6.1.1	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, APC, 2000.....	15
Tableau 6.1.2	Exploitations des administrations portuaires canadiennes, 2000.....	16
Tableau 6.2	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, biens de TC, 2000.....	17
Tableau 6.3	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, autres ports et terminaux, 2000	19
Tableau 6.4	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2000	20
Tableau 7.1.1	Exploitations des administrations de pilotage, 2000	21
Tableau 7.1.2	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, administrations de pilotage, 2000 ...	22
Tableau 7.1.3	Surplus économique, administrations de pilotage, 2000	22
Tableau 7.1.5	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, APA, 2000.....	23
Tableau 7.1.6	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, APL, 2000	24
Tableau 7.1.7	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, APGL, 2000	24
Tableau 7.1.8	Coûts financiers des infrastructures et des véhicules, APP, 2000.....	25
Tableau 7.2	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, GCC, 2000	26
Tableau 8.1.	Coûts financiers d'infrastructure, exploitants majeurs de traversiers, 2000	31
Tableau 8.2.	Coûts financiers de l'infrastructures et des véhicules, traversiers en eaux intérieures, 2000	31
Tableau 8.3.2.	Navires utilisés et tonnage transporté, transport maritime intérieur, 2000.....	34
Tableau 8.4.	Trafic de navires de croisière et de passagers dans les ports canadiens, 2000	36
Tableau 9.1.	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Colombie-Britannique, 2000.....	38
Tableau 9.2	Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Colombie-Britannique, 2000	40
Tableau 9.3	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes de l'Alberta, 2000	41
Tableau 9.4	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Saskatchewan, 2000.....	43
Tableau 9.5	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Manitoba, 2000.....	44
Tableau 9.6	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Ontario, 2000	45
Tableau 9.7	Surplus économiques et coûts assumés par les usagers, Ontario, 2000	47
Tableau 9.8	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Québec, 2000	48
Tableau 9.9	Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Québec, 2000	50
Tableau 9.10	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Nouveau-Brunswick, 2000	52
Tableau 9.11	Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Nouveau-Brunswick, 2000	53
Tableau 9.12	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Nouvelle-Écosse, 2000 ...	55
Tableau 9.13	Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Nouvelle-Écosse, 2000	56
Tableau 9.14	Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, Î.-P.-É., 2000	58
Tableau 9.15	Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Î.-P.-É., 2000	58
Tableau 9.16	Coûts financiers de l'infrastructures et des véhicules maritimes, Terre-Neuve, 2000.....	61
Tableau 9.17	Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Terre-Neuve, 2000.....	62

Annexe B

B1. Estimations des coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules au niveau national	70
Tableau B1.1 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, national, 6 %	70
Tableau B1.2 Coûts pris en charge par les usagers, par type de véhicule ou de service, secteur maritime, national, 6 %	71
Tableau B1.3 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, national, 6 %	72
Tableau B1.4 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, national, 8,6 % ...	73
Tableau B1.5 Coûts pris en charge par les usagers, par type de véhicule ou de service, secteur maritime, national, 8,6 %	74
Tableau B1.6 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, national, 8,6 %	75
 B2. Estimations des coûts financiers de l'infrastructure et des Véhicules au niveau provincial..	76
Tableau B2.1 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, provincial, 6 % ...	76
Tableau B2.2 Coûts pris en charge par les usagers, secteur maritime, provincial, 6 %	77
Tableau B2.3 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, provincial, 6 %	78
Tableau B2.4 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, provincial, 8,6 %.	79
Tableau B2.5 Coûts pris en charge par les usagers, secteur maritime, provincial, 8,6 %	80
Tableau B2.6 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, provincial, 8,6 %...	81

1 Introduction

En 2004, Transports Canada a lancé, avec l'appui des ministères provinciaux et territoriaux des Transports, le projet d'examen de la totalité des coûts. L'objectif de cette initiative d'une durée de trois ans consiste à obtenir une meilleure compréhension de la totalité des coûts de l'utilisation des différents modes de transports au Canada.

L'examen comprend une détermination détaillée des coûts financiers et sociaux associés aux infrastructures de transport, aux services et aux véhicules, utilisés pour le déplacement des gens et des biens. L'année de référence de l'examen est l'année 2000.

L'examen de la totalité des coûts comprend cinq phases :

1. Les estimations nationales des coûts des infrastructures, des coûts d'exploitation et des revenus pour les principaux réseaux modaux (routier, aérien, ferroviaire, maritime);
2. Les estimations par province et territoire des coûts des infrastructures, des coûts d'exploitation et des revenus pour les principaux réseaux modaux;
3. La répartition des coûts et des revenus par type de service de transport de passagers et de marchandises;
4. La quantification des coûts sociaux, leur évaluation monétaire et l'attribution par mode;
5. L'estimation des coûts marginaux par mode et type de véhicules et de services.

Pour le secteur maritime, la portée de la couverture de l'examen englobe le transport des passagers et le transport commercial des marchandises; la pêche, les activités de plaisance (y compris les randonnées d'agrément et les visites touristiques) et militaires ainsi que les infrastructures et embarcations s'y rattachant ne sont donc pas visées. Dans la mesure du possible, l'examen de la totalité des coûts englobera les éléments suivants :

L'infrastructure maritime

- Le réseau portuaire
(les administrations portuaires canadiennes, autres ports et terminaux)
- Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent
(à l'exception des deux écluses situées aux États-Unis)

¹ Conformément à cette initiative, les coûts sociaux sont définis comme comprenant les coûts liés aux accidents, au bruit, aux délais causés par la congestion et aux dommages environnementaux.

Les services offerts à l'industrie maritime commerciale

- La Garde côtière canadienne (services à la navigation et de déglaçage)
- Le pilotage
- Les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada (inspections et immatriculation des navires)

Les embarcations maritimes et les usagers

- Transporteurs de marchandises (pavillons canadiens et étrangers)
- Transporteurs de passagers (traversiers, paquebots de croisière²)

Le présent document présente les estimations préliminaires établies pour les phases 1 et 2 du projet. La section 2 présente une brève vue d'ensemble du secteur maritime en 2000 et de ce qui a pu être couvert. La section 3 résume la méthodologie utilisée pour établir les estimations et la section 4, les méthodes de répartition provinciale. Les estimations établies à l'échelle nationale (pour la phase 1) sont rapportées à la section 5. Les sections 6, 7 et 8 fournissent plus de détails sur les estimations établies pour chaque entité visée par le secteur maritime. La dernière section présente les estimations établies à l'échelle provinciale (pour la phase 2).

Les estimations présentées dans ce rapport doivent être interprétées avec prudence, puisque le manque d'information détaillée à l'égard des entités visées par l'examen de la totalité des coûts n'a pas permis un traitement complet et uniforme de celles-ci.

Les estimations sont susceptibles de sous-estimer considérablement l'importance du secteur maritime au Canada puisque aucun renseignement financier ou relatif à l'exploitation n'a pu être trouvé pour un grand nombre d'entités. De plus, certains chiffres présentés dans les tableaux sont des estimations partielles³.

² Les grands paquebots de croisière étrangers seulement, puisqu'ils génèrent des coûts et des revenus en utilisant le réseau portuaire.

³ Des estimations qui ne comprennent pas l'élément de coût en capital ou les coûts d'exploitation des estimations dans les cas où ceux-ci n'ont pas pu être établis.

2 Champ d'application actuel

L'industrie maritime est une industrie complexe et peu connue, principalement composée d'entités du secteur privé. De plus, un grand nombre de terminaux et de navires appartiennent et sont exploités par des entreprises dont les principales activités ne sont pas liées au transport. Les méthodes de comptabilité qui prévalent au sein de ces entreprises favorisent une approche consolidée qui ne permet pas d'isoler les coûts et les revenus selon les éléments d'actifs de transport que possèdent et exploitent ces entreprises. À cela s'ajoute la difficulté provenant du fait que de nombreux navires qui naviguent dans les eaux canadiennes battent pavillon étranger. Les entreprises qui possèdent et exploitent ces navires ne sont pas confrontées à l'obligation de présenter leurs données financières au Canada.

Toutes les estimations établies pour le secteur maritime ont été établies à partir de renseignements financiers publiquement accessibles ou de sources de données internes de Transports Canada⁴. Des estimations ont été établies pour la Voie maritime du Saint-Laurent, les dix-neuf administrations portuaires canadiennes, les exploitants majeurs de traversier et les exploitants de traversier en eaux intérieures⁵, les éléments d'actifs maritimes de Transports Canada, les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada, les services de pilotage et les services de la Garde côtière canadienne offerts à l'industrie maritime commerciale.

Le champ d'application initialement prévu pour le secteur maritime était plus vaste. Il devait inclure tous les transporteurs maritimes (les transporteurs de marchandises et de passagers, battant pavillon canadien ou étranger) qui naviguent dans les eaux canadiennes, toutes les installations maritimes commerciales (y compris les ports privés et les terminaux⁶), et les déplacements ou les activités à l'échelle internationale. Cependant, puisque aucun renseignement financier détaillé (c.-à-d. les valeurs des immobilisations, les coûts d'exploitation et les revenus) n'a pu être trouvé sur certaines de ces entités, ces dernières soit ne font pas partie de l'examen⁷, soit ne sont pas visées avec autant de détails⁸ que la portée du projet ne l'aurait exigé. Pour la même raison, les activités ou déplacements à l'échelle internationale n'ont pas pu être visés.

Les renseignements financiers publiquement accessibles sur l'industrie et les infrastructures maritimes n'ont permis de produire qu'un tableau partiel du secteur

⁴ Les rapports annuels et d'entreprise, les estimations provinciales et les comptes publics, les bases de données ministérielles internes (Statistiques Canada, la Garde côtière canadienne et les ministères provinciaux des Transports). La liste détaillée des sources de données utilisées est jointe à l'Annexe A.

⁵ Les services de traversiers intérieurs sont des services offerts à l'intérieur des provinces par les gouvernements provinciaux ou pour leur compte, pour relier le réseau routier provincial et transporter des véhicules automobiles, des wagons de chemin de fer ou des marchandises de l'autre côté d'un fleuve ou autre cours d'eau, habituellement par aller-retour selon un horaire régulier.

⁶ Y compris les installations maritimes et les biens que possèdent et exploitent des entreprises dont les principales activités ne sont pas liées au transport (p.ex. les sociétés minières).

⁷ Les exploitants, les déplacements et les activités des navires battant pavillon étranger ne sont actuellement pas visés.

⁸ Les exploitants maritimes commerciaux, les exploitants de navires de croisière, ainsi que les ports privés et les terminaux ne sont pas visés avec autant de détails qu'il l'aurait été requis dans l'examen de la totalité des coûts.

maritime. Ce manque d'information a limité la capacité de Transports Canada à compléter les phases 1 et 2 de l'examen de la totalité des coûts et, par conséquent, le champ d'application du secteur maritime. En conséquence, l'analyse réalisée sur le secteur maritime n'est pas aussi complète qu'elle aurait dû l'être selon l'examen de la totalité des coûts et les conclusions qui pourraient être tirées des comparaisons modales seront limitées.

Afin de fournir une illustration du champ d'application qui a pu être réalisé :

- En 2000, le tonnage manutentionné dans les ports canadiens s'élevait à 402,8 millions de tonnes métriques, desquelles 56 % l'ont été dans les 19 administrations portuaires canadiennes⁹. Le tonnage restant (44 %) a été manutentionné dans certaines installations portuaires de Transports Canada, mais principalement dans d'autres installations portuaires et terminaux pour lesquels aucun renseignement financier n'a pu être trouvé. Les estimations présentées dans ce rapport n'englobent donc pas ces installations.
- Plus de 107 000 transits de navires ont été enregistrés dans les ports canadiens¹⁰ et 4 185 dans le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent. Bien que sur le marché canadien, les navires immatriculés au Canada aient transporté pratiquement toutes les marchandises chargées dans les ports canadiens, sur les marchés internationaux, cette catégorie de navires ne représente que 19 % de tous les flux en provenance ou en direction du Canada en 2000. Le manque de renseignements financiers publiquement accessibles sur les exploitants canadiens et étrangers n'a pas permis d'établir d'estimations des coûts de l'infrastructure et d'exploitation pour ces exploitants.
- L'examen actuel englobe uniquement cinq exploitants majeurs de traversier canadiens¹¹ qui ont transporté 28,4 millions de passagers et 13,9 millions de véhicules en 2000 (ce qui représente respectivement 73,7 % et 68,7 % de tous les passagers et véhicules transportés par les exploitants de traversiers canadiens cette année-là).
- Les services de traversier en eaux intérieures exploités par les gouvernements provinciaux ou pour leur compte ont transporté près de 8,7 millions de passagers et 3,5 millions de véhicules.
- En 2000, 790 navires de croisière internationaux ont accosté¹² dans des ports canadiens, dont 47,3 % dans des ports situés en Colombie-Britannique. Puisque aucun renseignement financier n'a pu être trouvé sur ces exploitants, ils ne sont donc pas inclus dans les estimations présentées dans ce rapport.

⁹ Y compris le tonnage manutentionné dans les terminaux privés situés dans les zones des administrations portuaires.

¹⁰ Environ 68 500 de ces transits ont été réalisés par des navires immatriculés au Canada, dont 50 % dans les administrations portuaires canadiennes.

¹¹ BC Ferries, La Société des Traversiers du Québec, Marine Atlantique, Northumberland Ferries et C.T.M.A. Traversier Ltée.

¹² Les arrivées et les départs de navires.

3 Résumé de la méthodologie

Dans les deux premières phases de l'examen, des estimations du stock de capital et des coûts d'exploitation (ainsi que des revenus) sont établies pour les principaux réseaux de transport.

Le stock de capital représente les éléments d'immobilisations qui sont utilisés comme facteur de production en combinaison avec les autres apports factoriels comme la main-d'œuvre, l'énergie et les autres ressources naturelles et le matériel¹³. Le stock de capital comprend la construction des immeubles, les travaux de génie (comme les quais et les structures d'accostage), le matériel et l'outillage, ainsi que les navires utilisés dans le processus de production.

Les valeurs des immobilisations maritimes ont été calculées au moyen de la méthode de l'inventaire permanent¹⁴ à partir des éléments suivants :

- les valeurs comptables nettes d'origine des immobilisations, rajustées au moyen d'un facteur de conversion pour convertir les dollars d'origine en dollars courants¹⁵;
- la durée de vie estimative des immobilisations¹⁶;
- le flux calculé des dépenses en capital¹⁷;

¹³ *Flux d'investissement et stocks de capital — Méthodologie 2001*, Statistique Canada, Division de l'investissement et du stock de capital.

¹⁴ Il est possible de trouver plus de détails sur la méthode d'inventaire permanent dans la publication *Flux d'investissement et stocks de capital — Méthodologie 2001*, Statistique Canada, Division de l'investissement et du stock de capital.

¹⁵ Les facteurs de conversion proviennent d'une série chronologique historique d'investissement en capitaux fournie par Statistique Canada (compilation spéciale). Ils ont été appliqués à la valeur comptable nette des immobilisations rapportée dans la première année pour laquelle les états financiers étaient disponibles (définie comme l'année 1) pour refléter la perte de valeur économique des biens (puisque le stock de capital inclut des biens qui ont été utilisés pendant un nombre d'années et d'autres achetés usagés) et pour rendre compte des changements dans les prix au cours du temps. Utiliser la valeur comptable nette sans plus d'ajustement équivaldrait à supposer que tous les biens ont été acquis et placés en service cette année-là, ce qui n'est pas le cas. De plus, la valeur comptable nette rapportée dans les états financiers est constituée de flux et de stocks (acquisition de biens, remboursements et dépréciation avec les années) qui sont exprimés en dollars d'origine (c'est-à-dire que c'est la sommation de stocks et de flux exprimés en dollars de différentes années).

¹⁶ C'est-à-dire l'estimation de la durée de vie utile restante des immobilisations dans leur état actuel en 2000. Chaque classe de biens est composée de différentes immobilisations qui en sont à différents stades de leur vie utile. Le niveau de détails auquel les renseignements à l'égard des immobilisations était disponible n'a pas permis de distinguer ces différents biens. La méthode utilisée pour estimer les durées de vie utile avait pour but d'estimer la période au cours de laquelle les biens (compris dans toute classe de biens donnée) ont été dépréciés dans l'ensemble. Ces durées de vie utiles ont été estimées par simulation en utilisant le programme de calcul du stock de capital élaboré par Transports Canada. La méthode de l'inventaire permanent avec amortissement linéaire a été utilisée. Cette méthode a été appliquée à plusieurs reprises en utilisant différentes durées de vie utile de biens avec un indice des prix de 100. La durée de vie utile choisie est celle qui a généré la valeur de stock de capital (calculée avec la méthode de l'inventaire permanent avec amortissement linéaire) la plus près de la valeur comptable nette rapportée dans les états financiers de 2000. Cette méthode a l'avantage d'être facilement reproductible et de générer des durées de vie utiles raisonnables. Quant aux biens de Transports Canada, la date réelle à laquelle les biens ont été placés en service ainsi que leur durée de vie utile étaient disponibles, aucune estimation des durées de vie utile n'a donc été requise.

- les indices des prix des immobilisations maritimes¹⁸;
- la méthode de l'amortissement linéaire.

Les principales classes d'immobilisations suivantes ont été utilisées dans l'établissement des estimations de la valeur du stock de capital :

- | | |
|-------------------------------------|--|
| ▪ Structures d'accostage et dragage | ▪ Matériel et outillage |
| ▪ Bateaux et navires | ▪ Ouvrages de protection ²⁰ |
| ▪ Bâtiments | ▪ Routes et revêtements ²¹ |
| ▪ Chenaux, canaux et écluses | ▪ Quais et terminaux |

D'autres classes d'immobilisations qui ne sont pas spécifiquement liées à l'infrastructure maritime (p. ex. les accessoires et le mobilier de bureau, les services publics²², etc.) sont incluses dans les estimations puisque le niveau de détails auquel les renseignements étaient disponibles n'a pas permis d'isoler et d'exclure ces éléments dans tous les cas. En moyenne, ces éléments d'actif comptent pour 11 % de la valeur brute totale du stock de capital pour les administrations portuaires canadiennes qui ont rapporté ces éléments d'actif séparément²³ dans leurs états financiers.

¹⁷ Les dépenses en capital sont utilisées pour l'acquisition de nouveaux biens et la rénovation, le rattrapage, la remise à neuf, la révision et la revalorisation des biens existants. Les flux estimatifs des dépenses en capital ont été calculés par type de biens en utilisant les valeurs comptables nettes [VCN] rapportées dans les états financiers et les amortissements calculés [A]. Pour toute année donnée t et type de biens x , les dépenses en capital ont été obtenues en soustrayant de la valeur comptable nette de l'année courante la valeur comptable nette de l'année précédente et en ajoutant l'amortissement calculé (montant d'amortissement déduit) de l'année courante (c.-à-d. $VCN_{t,x} - VCN_{t-1,x} + A_{t,x}$). Les valeurs négatives des dépenses de capital calculées ont été remises à zéro. Les flux de dépenses en capital ont été obtenus en calculant les dépenses en capital chaque année par type de biens sur la période de temps au cours de laquelle des données étaient disponibles. Les valeurs négatives des dépenses en capital calculées résultent du fait que cette méthode ne tient pas entièrement compte des mises hors service des biens ou des mises au rebut. Une valeur négative pour toute année donnée et tout type de biens donné, signifie que la valeur des biens faisant partie du stock qui ont été mis hors service ou au rebut était plus grande que les investissements faits cette année-là sur ce type de biens.

¹⁸ Il n'y a aucune série publiée d'indices des prix sur les immobilisations maritimes. Les indices des prix par type de biens (travaux de génie maritime, construction de bâtiments commerciaux, matériel et outillage, navires, bateaux et structures flottantes) pour le transport maritime proviennent d'une série chronologique historique d'investissement en capitaux fournie par Statistique Canada (compilation spéciale). L'année de référence des indices des prix est l'année 1997 (1997=100). Ces indices des prix mesurent le changement dans les prix des immobilisations maritimes au cours du temps et sont utilisés pour exprimer en prix constants les dépenses en capital et produire des estimations des coûts actuels du stock de capital.

¹⁹ Classes de biens les plus fréquemment utilisées dans les états financiers des entités du secteur maritime pour lesquelles des renseignements étaient publiquement accessibles. Les détails concernant les immobilisations ou le capital sont habituellement rapportés dans les notes aux états financiers.

²⁰ La Voie maritime du Saint-Laurent seulement.

²¹ Les routes et les revêtements que possèdent et maintiennent les administrations portuaires canadiennes sont des parties inhérentes des installations portuaires. Ils sont utilisés dans le but d'interconnecter le port aux autres modes (ferroviaire et terrestres), ce qui permet le transbordement, la manutention des marchandises, l'entreposage des conteneurs, etc.

²² Les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, de génération et de distribution d'énergie électrique, d'assainissement de l'eau, d'entreposage et de distribution, de traitement et d'évacuation des eaux usées, d'entreposage du carburant de manutention et de chauffe-eau, etc.

²³ Dix (des dix-neuf) administrations portuaires canadiennes ont rapporté ces éléments d'actif séparément des autres éléments d'actif dans leurs états financiers. La part de ces éléments d'actif varie entre 1 % et 20 % de la valeur brute totale du stock de capital.

Les estimations de l'infrastructure maritime et des coûts d'exploitation (et revenus) ont été établies sans égard aux changements dans la propriété ou dans la structure de gestion des installations au fil du temps (p. ex. la cession des ports publics).

Les valeurs ou les années manquantes ont été estimées par interpolation linéaire.

Aucune correction n'a été apportée aux années financières qui ne se sont pas terminées le 31 décembre. Il a été établi qu'apporter cette correction avait peu d'effet sur les résultats annuels globaux et les tendances. De plus, tenter de transposer l'année financière à l'année civile (en utilisant des fractions d'années ou un nombre de mois) impliquerait qu'il puisse être supposé que les coûts et les revenus sont encourus de façon uniforme au cours de l'année financière. Cependant, cela est rarement le cas. Ces années financières ont été associées à l'année civile avec le plus grand nombre de mois dans l'année financière²⁴.

Quant aux entités pour lesquelles des renseignements financiers étaient disponibles, les coûts d'exploitation (et revenus) considérés ont été seulement ceux liés aux activités en matière de transport maritime commercial. Dans la mesure du possible, les éléments de coûts et de revenus relatifs au transport maritime non commercial ont été exclus (comme les aéroports, les marinas²⁵, les intérêts, etc.).

Les coûts estimatifs de Transports Canada quant au stock de capital réel ont été établis en sommant la dépréciation estimative du stock de capital et le coût d'opportunité social du capital calculé selon des taux de 6 % et 8,6 %.²⁶

Les coûts financiers totaux de l'infrastructure et des véhicules maritimes ont été obtenus en sommant les coûts estimatifs de TC du stock de capital réel et les coûts d'exploitation de l'infrastructure et des véhicules s'y rattachant.

Les estimations du stock de capital n'incluent pas actuellement la valeur des terrains. Le traitement de la valeur des terrains est encore à l'étude par le groupe de travail sur l'examen de la totalité des coûts. Une étude sur la valeur des terrains occupés par les infrastructures de transport au Canada a été réalisée et les estimations préliminaires de la valeur des terrains sont en voie d'être établies.

²⁴ Par exemple, une année financière se terminant le 31 mars 2000 a été associée à l'année civile de 1999.

²⁵ Les marinas sont associées à la navigation de plaisance et ne font donc pas partie du champ d'application du secteur maritime tel que défini sous l'examen de la totalité des coûts.

²⁶ Les taux du coût d'opportunité social du capital proviennent de l'étude suivante menée dans le contexte du projet sur l'examen de la totalité des coûts : *Traitement des intérêts et remboursement des emprunts privés et publics dans le cadre d'une « comptabilisation du coût complet » des transports*, rapport final, le 31 mars 2005.

4 Répartition provinciale

La répartition provinciale des estimations des coûts en capital et d'exploitation (ainsi que des revenus) a été établie selon :

- l'emplacement des installations (pour les ports, les terminaux et la Voie maritime);
- la province où est offerte la majeure partie des services multi-utilisateurs (pour les services de pilotage et de la Garde côtière canadienne); ou
- la province d'origine ou de destination du trafic dans certains cas.

Certaines questions demeurent quant à la répartition provinciale des coûts (et revenus) des services de la Garde côtière canadienne. Ces coûts sont présentés selon cinq régions prédéfinies plutôt que par province, et la part des coûts de déglacage attribués à l'industrie du transport commercial n'est disponible qu'à l'échelle nationale.

Les coûts et les revenus relatifs à la prestation des programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada ont été attribués sur la base du nombre total d'inspections (tant sur les navires battant pavillon canadien que sur des navires battant pavillon étranger) effectuées dans chaque province²⁷.

Puisque aucun renseignement financier détaillé n'a pu être trouvé sur les services de traversier en eaux intérieures offerts au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest ainsi que sur les installations maritimes situées dans ces territoires (et au Nunavut), les estimations nationales ont été réparties entre les dix provinces. Davantage de détails quant aux méthodes de répartition provinciale sont fournis dans les parties 6, 7 et 8 du rapport (où les estimations établies pour chaque entité visée par l'examen de la totalité des coûts sont présentées dans de plus amples détails).

En ce qui a trait aux transporteurs maritimes, le niveau de détails auquel les renseignements étaient disponibles n'a pas permis d'établir d'estimations provinciales.

²⁷ Indépendamment du type de navires sur lesquels ces inspections ont été effectuées (p.ex. des navires de transport commercial de marchandises, de pêche, des paquebots de croisière, des traversiers et autres). Le niveau de détails auquel les renseignements financiers étaient disponibles à l'égard des services d'inspection, de certification et d'immatriculation des navires offerts par la Sécurité maritime de Transports Canada n'a pas permis d'isoler les coûts et les revenus spécifiquement liés à la prestation de ces services aux navires visés par l'examen de la totalité des coûts.

5 Estimations des coûts financiers et des revenus à l'échelle nationale

Cette section présente les estimations établies pour la phase 1 de l'examen de la totalité des coûts.

5.1 IMMOBILISATIONS

La valeur brute estimative du stock de capital pour les entités visées par le champ d'application actuel du secteur maritime totalisait près de 9,1 milliards de dollars en 2000, comme l'illustre le tableau 5.1.

Tableau 5.1 Valeur du stock de capital de l'infrastructure et des véhicules maritimes, 2000
(en millions de dollars courants)

	Valeur brute stock de capital	Dépréciation
Infrastructure maritime		
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	1 855,8	106,2
Autres ports et terminaux ^[2]	45,8	1,9
Voie maritime du Saint-Laurent	2 127,3	36,9
Biens de Transports Canada ^[3]	1 950,3	69,5
Garde côtière canadienne	---	---
Administrations de pilotage	10,4	0,9
Programmes de la Sécurité maritime ^[4]	---	---
Total	5 989,6	215,4
Transporteurs maritimes		
Exploitants majeurs de traversier	2 313,3	145,4
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[5]	777,0	83,3
Transporteurs maritimes de marchandises	---	---
Total	3 090,3	228,7
Total – Marine	9 079,9	444,1

--- : La valeur des immobilisations n'a pas pu être estimée.

[1] Excepté les biens que possèdent et exploitent les entreprises privées qui louent à bail autant les terrains des administrations portuaires que les marinas gérées par les administrations de Port-Alberni et de Windsor.

[2] Installations provinciales, privées ou sociétés d'État. Actuellement, seulement Ridley Terminals Inc.

[3] Comprend les traversiers et les terminaux de traversiers appartenant au Ministère, mais exploités par Northumberland Ferries et C.T.M.A. Traversier Ltée.

[4] Il n'y a aucune immobilisation maritime impliquée dans la prestation des services d'inspection des navires.

[5] Services de traversier en eaux intérieures exploités par les gouvernements provinciaux ou pour leur compte.

Puisque aucun renseignement détaillé n'était disponible à l'égard des immobilisations qui appartiennent et sont exploitées par la Garde côtière canadienne et par les transporteurs maritimes²⁸ de marchandises, aucune estimation de la valeur brute du stock de capital n'a pu être établie pour ces entités dans le cadre de l'examen de la totalité des coûts.

5.2 COÛTS FINANCIERS

Les coûts financiers totaux de l'infrastructure et des véhicules maritimes ont été obtenus en sommant les coûts estimatifs de TC du stock de capital réel (calculés avec des taux de coût d'opportunité social du capital de 6 % et 8,6 %) et les coûts d'exploitation des transporteurs (et véhicules ou ceux relatifs à l'infrastructure. Le tableau 5.2. illustre le total des coûts financiers estimatifs en 2000.

Tableau 5.2 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux	
Coût d'opportunité du capital	6 %	8,6 %
Infrastructure maritime		
Administrations portuaires canadiennes	320,3	346,5
Autres ports et terminaux	15,5	16,4
Voie maritime du Saint-Laurent	197,9	234,3
Biens de Transports Canada ^[1]	176,4	202,8
Garde côtière canadienne	133,6	138,0
Administrations de pilotage	112,1	112,3
Programmes de la Sécurité maritime ^[2]	37,2	37,2
Total	993,0	1 087,6
Transporteurs maritimes		
Exploitants majeurs de traversier	744,2	768,1
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[3]	191,4	206,1
Transporteurs maritimes de marchandises ^[4]	945,7	945,7
Total	1 881,3	1 919,9
Total – Marine	2 874,4	3 007,5

²⁸ Pour établir une estimation représentative de la valeur du stock de capital, une série chronologique de 10 à 20 années de renseignements relatifs aux immobilisations est nécessaire. Une telle série chronologique n'a pu être établie pour les biens que possède et exploite la Garde côtière canadienne ou les transporteurs maritimes.

²⁹ Statistique Canada a estimé que la valeur brute du stock de capital pour les transporteurs par eau (y compris les traversiers, le remorquage, etc.) s'élevait à 4,5 milliards de dollars en 2000. Pour le secteur maritime, Statistique Canada a seulement établi une estimation à l'échelle nationale sans aucune désagrégation par classe de biens ou type de transporteurs. Puisqu'il n'a pas été possible de déterminer précisément ce que cette estimation englobait, elle n'a pas pu être utilisée aux fins de l'examen de la totalité des coûts. Source : Statistique Canada (compilation spéciale). Les estimations des valeurs du stock de capital de l'infrastructure pour le « secteur 48 – Transport et entreposage » selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Le secteur « 483 – Transport par eau » inclut les établissements d'abord engagés dans le transport des passagers et des biens (excepté le transport d'agrément et touristique), le transport en eaux intérieures, en haute mer, en eaux côtières, ainsi que sur les Grands Lacs.

- [1] Transports Canada n'exploite pas les installations qui lui appartiennent, c'est-à-dire qu'il n'y a aucun employé du Ministère qui y travaille. Certaines de ces installations sont louées à bail à des exploitants privés ou de la région. Les coûts d'exploitation qui sont inclus dans les estimations des coûts financiers comprennent les coûts d'entretien et les coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada.
- [2] Il n'y a aucune immobilisation maritime et donc aucun coût de capital lié à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation des navires. De plus, les coûts spécifiquement liés à ces services n'ont pu être isolés du total des coûts d'exploitation de la Sécurité maritime de Transports Canada. Les coûts financiers présentés dans le tableau représentent le total des dépenses liées aux activités de la Sécurité maritime de Transports Canada et surestiment donc les coûts actuels des services d'inspection, de certification et d'immatriculation des navires.
- [3] Estimations incomplètes : les chiffres représentent des estimations complètes pour la Nouvelle-Écosse, l'Ontario et la Saskatchewan; les coûts en capital seulement pour la Colombie-Britannique; les coûts d'exploitation seulement pour l'Alberta, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que pour Albion Ferries en Colombie-Britannique.
- [4] Les coûts d'exploitation seulement, pour un échantillon de dix-sept transporteurs. Les chiffres incluent aussi les coûts liés aux activités internationales, puisque ces coûts n'ont pu être isolés du total. Les huit transporteurs (sur 17) qui ont déclaré transporter de tonnage intérieur en 2000 ont compté pour près de 26 % du tonnage intérieur total transporté cette année-là.

5.3 REVENUS

Les coûts assumés par les usagers des installations ou des services offerts par le secteur maritime s'élevaient à 2 milliards de dollars en 2000. Les revenus provenant de l'exploitation comprennent les frais et les droits (droits de mouillage, de quayage, frais de réglementation de Sécurité maritime, etc.), les baux et permis, les locations, les péages et revenus liés à l'exploitation des navires et aux autres activités de transport maritime.

Le Tableau 5.3 illustre les revenus générés en 2000 par l'exploitation des entités visées le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour le secteur maritime.

Tableau 5.3 Coûts assumés par les usagers, secteur maritime, 2000
(en millions de dollars courants)

	Revenus
Infrastructure maritime	
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	255,9
Autres ports et terminaux	18,3
Voie maritime du Saint-Laurent	75,6
Biens de Transports Canada	15,0
Garde côtière canadienne	32,8
Administrations de pilotage	109,4
Programmes de la Sécurité maritime ^[2]	8,5
Total	515,5
Transporteurs maritimes	
Exploitants majeurs de traversier	446,5
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[3]	34,9
Transporteurs maritimes de marchandises ^[4]	1 077,2
Total	1 558,5
Total – Marine	2 074,0

[1] Excepté les revenus générés par les marinas exploitées par les administrations portuaires de Port-Albion et de Windsor.

- [2] Frais de la réglementation de la Sécurité maritime générés par tous les services offerts en vertu des programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada (y compris les revenus des navires battant pavillon canadien ou étranger, de l'immatriculation des navires, etc.).
- [3] Les services de traversier en eaux intérieures offerts par les provinces de l'Ontario, de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse. D'autres services de traversier sont offerts gratuitement aux usagers.
- [4] Revenus d'exploitation d'un échantillon de dix-sept transporteurs (près de 55 % de ces revenus ont été générés par des activités internationales).

5.4 REVENUS GOUVERNEMENTAUX LIÉS AUX TAXES SUR LE CARBURANT

Les revenus gouvernementaux liés aux taxes sur le carburant générés par l'industrie maritime n'ont pas pu être estimés. Aucune donnée sur la consommation de carburant n'était disponible pour les entités qui font actuellement partie du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour le secteur maritime.

Le niveau auquel les données des ventes (des raffineries) de carburant maritime sont publiées ne permet pas d'isoler du total la consommation de carburant des pêches et des autres activités qui ne sont pas liées au transport maritime commercial. Il ne permet pas non plus d'établir la quantité de carburant utilisée pour les activités intérieures et internationales. De plus, les exemptions de taxe sur le carburant (selon le type et le lieu des activités) soulèvent un niveau supplémentaire de complexité. Pour toutes ces raisons, toutes les tentatives faites dans le passé par Transports Canada pour estimer les revenus liés aux taxes sur le carburant générés par la vente de carburant au secteur maritime dans son ensemble ont été infructueuses.

5.5 DEGRÉ DE RECOUVREMENT DES COÛTS

Le degré de recouvrement des coûts est calculé en soustrayant des revenus d'exploitation le total des coûts financiers estimatifs (coûts en capital et d'exploitation de l'infrastructure et des véhicules³⁰). Bien que plusieurs entités (excepté les traversiers et les services offerts par le gouvernement) visées par le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour le secteur aient réalisé un bénéfice d'exploitation³¹ en 2000, la plupart d'entre elles ont affiché une perte économique³² lorsque les coûts en capital ont été inclus.

Le Tableau 5.4 illustre le surplus économique réalisé en 2000 par les entités visées par le

³⁰ Les coûts en capital de l'infrastructure (ou les coûts estimatifs de TC du stock de capital réel) incluent la dépréciation des immobilisations et le coût d'opportunité social du capital calculé selon des taux de 6 % et 8,6 %. Les coûts d'exploitation de l'infrastructure et des véhicules représentent les dépenses directement liées à l'exploitation des installations, des services ou des embarcations (excepté la dépréciation et les autres dépenses relatives au transport non commercial (p.ex. les frais d'intérêts)).

³¹ Excédent des revenus d'exploitation sur les dépenses d'exploitation.

³² Le concept de profit en économie diffère de celui en comptabilité. En plus des coûts d'exploitation, les coûts économiques incluent également le coût d'opportunité des ressources (ou facteurs possédés) utilisées dans le processus de production. Le profit économique est donc obtenu en soustrayant du profit comptable (revenu) le rendement alternatif réalisable sur tous les facteurs de production fournis par le propriétaire des ressources (c.-à-d. les coûts en capital).

champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour le secteur maritime.

Tableau 5.4 Surplus économique, secteur maritime, 2000
(en millions de dollars courants)

	Surplus économique	
	6 %	8,6 %
Coût d'opportunité du capital		
Infrastructure maritime		
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	(64,3)	(90,6)
Autres ports et terminaux	2,7	1,9
Voie maritime du Saint-Laurent	(122,3)	(158,7)
Biens de Transports Canada	(161,5)	(187,8)
Garde côtière canadienne	(100,8)	(105,3)
Administrations de pilotage	(2,7)	(2,9)
Programmes de Sécurité maritime	(26,7)	(26,7)
Total	(447,5)	(572,1)
Transporteurs maritimes		
Exploitants majeurs de traversier	(297,8)	(321,7)
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[1]	(10,3)	(10,4)
Transporteurs maritimes de marchandises	---	---
Total	(308,1)	(332,1)
Total – Marine	(785,6)	(901,4)

[1] Services de traversier en eaux intérieures offerts par les provinces de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse.

6 Infrastructure maritime

Cette section présente plus de détails sur chaque élément visé par le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure maritime, c'est-à-dire :

- les administrations portuaires canadiennes;
- les autres ports et terminaux;
- les biens de Transports Canada (ports, traversiers et gares maritimes)
- le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent (les écluses canadiennes seulement).

En raison du manque de renseignements financiers et liés à l'exploitation pour les ports privés et les terminaux, et sur les biens maritimes qui appartiennent à des entreprises dont les principales activités ne sont pas liées au transport, il n'a pas été possible de les inclure dans le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour le secteur maritime. Les estimations (c.-à-d. la valeur du stock de capital, les coûts d'exploitation et les revenus) établies pour l'infrastructure et les véhicules maritimes commerciaux constituent donc une sous-estimation considérable de la valeur réelle de ces biens et des coûts (et revenus) relatifs à leur exploitation.

6.1 ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

Les estimations présentées dans cette section ont uniquement trait aux biens que possèdent et exploitent les administrations portuaires canadiennes. Elles n'incluent pas les coûts d'exploitation (et revenus) ni la valeur des biens que possèdent et exploitent les entreprises privées qui louent à bail des terrains des administrations portuaires.

En 2000, il y avait dix-huit administrations portuaires canadiennes (APC) et une commission portuaire au Canada. Le port de Hamilton (Ontario) a été établi en tant qu'administration portuaire canadienne en 2001, ce qui porte le nombre total des APC à dix-neuf.

Le total des coûts financiers estimatifs des administrations portuaires canadiennes et la valeur brute du stock de capital de leurs biens en 2000 sont présentés au tableau 6.1.1.

Une partie des immobilisations de la Société canadienne des ports qui ont été cédées aux administrations portuaires canadiennes lors de leur création demeurent des biens immobiliers fédéraux. Malgré le fait que ces biens aient été confiés à l'administration et au contrôle des administrations portuaires³³ et qu'ils continuent d'être inscrits dans les états financiers de ces dernières (avec l'amortissement, les acquisitions et aliénations

³³ Les administrations portuaires canadiennes gèrent ces biens comme des représentants de la Couronne (Sa Majesté la Reine du chef du Canada) pour certaines activités indiquées dans la *Loi maritime du Canada*. Les terrains fédéraux, excepté les édifices et les structures, ne peuvent pas être hypothéqués ou mis en gage comme titre par les APC. Les APC sont responsables d'effectuer l'entretien nécessaire, la restauration et le remplacement des biens immobiliers fédéraux qui relèvent de leur gestion.

d'actifs qui s'y rattachent), ils demeurent toujours la propriété du gouvernement du Canada.

Tableau 6.1.1 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, APC, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Administrations portuaires canadiennes			
COLOMBIE-BRITANNIQUE			
Fleuve Fraser	22,4	24,0	101,2
Nanaimo	9,5	10,3	53,4
North-Fraser	4,8	5,0	7,9
Port-Alberni ^[1]	3,5	3,7	9,7
Prince Rupert	9,7	10,3	60,9
Vancouver	92,6	101,7	613,3
ONTARIO			
Hamilton	14,9	16,6	79,4
Thunder Bay	3,0	3,2	8,2
Toronto	8,4	8,7	33,8
Windsor ^[1]	1,1	1,2	2,4
QUÉBEC			
Montréal	71,1	75,0	324,5
Québec	16,9	18,1	114,1
Saguenay	1,5	1,6	6,1
Sept-Îles	9,3	10,3	52,8
Trois-Rivières	4,0	4,5	19,8
NOUVEAU-BRUNSWICK			
Belledune	6,4	7,7	57,1
Saint John	18,2	19,6	150,4
NOUVELLE-ÉCOSSE			
Halifax	18,7	20,9	135,5
TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR			
St. John's	4,1	4,4	25,4
Total	320,3	346,5	1,855,8

[1] Excepté les marinas.

En tant que mandataires de la Couronne, les administrations portuaires canadiennes sont exemptées d'impôts sur le revenu. Cependant, conformément à la *Loi maritime du Canada*, elles doivent payer annuellement des frais calculés sur le revenu brut au gouvernement fédéral pour maintenir leurs lettres patentes en règle. En 2000, le montant payé au ministère des Transports (et transféré au fonds consolidé) s'élevait à 9,7 millions de dollars.

En 2000, le tonnage manutentionné dans les ports canadiens s'élevait à 402,8 millions de tonnes métriques, dont 56 % l'ont été dans les administrations portuaires canadiennes.

Le tonnage manutentionné, le nombre de transits de navires et les revenus réalisés par chaque administration portuaire en 2000 sont présentés dans le tableau 6.1.2.

Tableau 6.1.2 Exploitations des administrations portuaires canadiennes, 2000
(en milliers de tonnes, transits et millions de dollars courants)

Administrations portuaires canadiennes	Tonnage manutentionné	Arrivées et départs de navires	Revenus
COLOMBIE-BRITANNIQUE			
Fleuve Fraser	10 959	14 498	14,4
Nanaimo	1 946	2 257	5,8
North-Fraser	4 141	4 114	4,3
Port-Alberni ^[3]	874	234	2,4
Prince Rupert	7 214	1 872	6,4
Vancouver	75 307	13 021	86,4
ONTARIO			
Hamilton	11 811	1 323	13,7
Thunder Bay	8 794	1 094	2,8
Toronto	1 729	405	6,5
Windsor ^[3]	5 365	1 929	0,9
QUÉBEC			
Montréal	20 026	4 193	58,2
Québec	15 656	1 416	11,1
Saguenay	413	140	1,5
Sept-Îles	23 344	1 165	3,5
Trois-Rivières	2 2934	413	3,5
NOUVEAU-BRUNSWICK			
Belledune	1 890	205	2,6
Saint John	19 244	1 544	10,4
NOUVELLE-ÉCOSSE			
Halifax	13 764	3 262	18,1
TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR			
St. John's	1 016	534	3,5
Total	225 790	53 619	255,9

[1] Tonnage total (transport intérieur et international).

[2] Y compris le tonnage manutentionné et les navires mouillant dans les terminaux privés situés dans les zones des administrations portuaires.

[3] Excepté les revenus des marinas.

La répartition provinciale des coûts d'infrastructure et d'exploitation (et des revenus) pour les administrations portuaires canadiennes a été établie en fonction de l'emplacement des installations.

6.2 BIENS DE TRANSPORTS CANADA

En 2000, il restait 167 ports et installations portuaires publiques sous le contrôle et la gestion de Transports Canada³⁴. Le Ministère possède aussi des installations de gare maritime et quatre traversiers loués à bail à trois exploitants de traversier³⁵, dont deux sont subventionnés par le gouvernement fédéral.

Transports Canada n'exploite pas les installations qui lui appartiennent, c'est-à-dire qu'il n'y a aucun employé du Ministère qui y travaille. Certaines de ces installations sont louées à bail à des exploitants privés ou de la région. Les coûts d'exploitation qui sont inclus dans les chiffres du total des coûts financiers présentés au tableau 6.2 incluent les coûts d'entretien et les coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada.

Tableau 6.2 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, biens de TC, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Biens de Transports Canada	176,4	202,8	1 950,3

En 2000, ces installations ont généré des revenus de 15 millions de dollars des droits exigés aux ports publics (c.-à-d. droits d'amarrage, de port, d'entreposage, de services publics et autres services, et de quaiage).

La répartition provinciale des coûts d'exploitation (et revenus) relatifs à ces éléments d'actif a été effectuée selon la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif situés dans chaque province.

6.3 AUTRES PORTS ET TERMINAUX

Le réseau portuaire canadien³⁶ est constitué de trois principaux éléments: les grands ports (établis comme administrations portuaires canadiennes), les installations portuaires que

³⁴ Conformément à la Politique maritime nationale annoncée en décembre 1995, Transports Canada a commencé la cession des ports publics (régionaux/locaux/éloignés) qui étaient sous son contrôle et sa gestion. Les ports régionaux, locaux et éloignés ont été cédés à d'autres ministères fédéraux, gouvernements provinciaux, administrations municipales, organisations communautaires ou au secteur privé, ou ont été déclassés. Au 31 décembre 2000, 382 des 549 ports publics et installations portuaires publiques sous le contrôle et l'administration de Transports Canada avaient été cédés, déclassés, démolis ou n'étaient plus d'intérêts ministériels. En 1999-2000, la méthode de la comptabilité d'exercice a été mise en application à l'échelle du gouvernement fédéral. En conséquence, toutes les archives financières qui se rapportaient aux biens possédés et départis par le Ministère avant cette date ont été détruites. Par conséquent, la valeur des 382 ports publics qui faisaient partie de l'inventaire du Ministère avant le 31 décembre 2000 n'a pas pu être estimée. Au 31 décembre 1999, l'inventaire du Ministère faisait état de 197 ports et installations portuaires.

³⁵ Les gares maritimes (de traversiers) sont louées pour 500 dollars et les navires pour une contrepartie annuelle d'un dollar : M.V. Confederation et M.V. Holiday Island à Northumberland Ferries Limited; Princess of Acadia à Bay Ferries Limited; et M.V. Madeleine à C.T.M.A. Traversier Ltée.

³⁶ Tel que défini aux fins de l'examen de la totalité des coûts, le réseau portuaire canadien ne comprend pas les ports de pêche et les ports pour petits bateaux.

possède Transports Canada et tous les autres ports et terminaux, que possèdent les provinces, les municipalités, les organismes sans but lucratif ou le secteur privé. Ce dernier élément comprend les terminaux privés à l'intérieur des principaux ports, des installations maritimes à l'intérieur des parcs industriels ainsi que les installations qui appartiennent et sont exploitées par des entités dont les principales activités ne sont pas liées au transport (p. ex. les compagnies forestières, minières ou pétrolières).

Selon la liste des installations canadiennes conformes au code ISPS³⁷, il y aurait plus de 350 de ces installations dans l'ensemble du pays qui desservent (régulièrement ou à l'occasion) des navires qui font des voyages internationaux^{38,39}. Dû au manque de renseignements publiquement accessibles sur toutes ces installations maritimes, elles ne font pas actuellement partie du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour le secteur maritime⁴⁰.

Les chiffres présentés dans cette section se rapportent à Ridley Terminals Inc.⁴¹ qui possède et exploite un terminal charbonnier⁴² situé sur des terrains loués à bail de l'Administration portuaire de Prince Rupert en Colombie-Britannique⁴³.

Le tableau 6.3 illustre le total des coûts financiers estimatifs de Ridley Terminals Inc. en 2000.

³⁷ Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) est une modification à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer SOLAS (1974). Il a été lancé par l'Organisation maritime internationale (OMI) et est entré en vigueur en juillet 2004. Le Code ISPS est un régime global sur la sûreté à l'égard du transport international. Il vise à établir un cadre international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de déterminer les mesures à prendre pour prévenir les incidents portant sur la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international, et d'appliquer les dites mesures. Il s'applique aux navires de plus de 500 tonnes brutes (navires de passagers, de marchandises et unités mobiles de forage en mer) en voyage international, ainsi que les installations portuaires qui desservent ces navires (régulièrement ou à l'occasion). Il est possible de trouver de plus amples détails en ce qui a trait au Code ISPS sur les sites Web de Transports Canada et de l'OMI.

³⁸ À la fin de 2000, il y avait 133 autres ports, y compris 64 ports privés, 40 ports provinciaux et 29 ports municipaux. Ces ports comprenaient des sites comme Port-Cartier au Québec et Nanticoke en Ontario, utilisés pour expédier des volumes importants de marchandises. Source : Les transports au Canada, 2000, rapport annuel, chapitre 10, Infrastructures de transport, p. 112.

³⁹ Le Ministère garde une liste à jour des installations canadiennes qui ont obtenu un statut de conformité avec les conditions de la sécurité maritime du Code ISPS. Cependant, ces renseignements n'ont pu être utilisés pour améliorer le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour le réseau portuaire (c.-à-d. les autres ports et terminaux). Les renseignements qui étaient accessibles sur ces installations n'étaient pas suffisamment détaillés pour permettre l'identification ou l'évaluation précise de l'emplacement, du type d'activités, du type d'immobilisations maritimes, de la surface occupée par l'infrastructure, etc., ou pour établir des estimations de leur valeur (stock de capital) et de l'importance de leurs activités.

⁴⁰ Certaines des entités privées qui possèdent et exploitent des installations maritimes au Canada, mais dont les principales activités ne sont pas liées au transport maritime (p. ex. les compagnies forestières et de produits pétroliers) publient des états financiers publiquement accessibles. Cependant, puisque le transport maritime ne constitue pas leur principal domaine d'activité, les états financiers de ces entités ne donnent aucun renseignement à l'égard des immobilisations maritimes et des coûts (et des revenus) relatifs à leur exploitation. De plus, il est possible que ces compagnies possèdent et exploitent une flotte de navires déployés sur le marché international et immatriculés à l'étranger, ce qui rend difficile l'évaluation de l'importance de leurs activités de transport maritime.

⁴¹ Ridley Terminals Inc. était une filiale à part entière de la Société canadienne des ports depuis 1991. Elle est devenue une société (mère) d'État le 1^{er} novembre 2000 à la dissolution de la Société canadienne des ports.

⁴² Équipement et infrastructure de déchargement de train et de chargement de navire.

⁴³ Source : Rapport annuel au Parlement 2005 - Les sociétés d'État et autres sociétés dans lesquelles le Canada détient des intérêts, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Tableau 6.3 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, autres ports et terminaux, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Autres ports et terminaux	15,5	16,4	45,8

En 2000, 3,9 millions de tonnes (volume expédié) de charbon (90 %) et de coke de pétrole (10 %) ont été manutentionnées aux installations de Ridley Terminals Inc. Ces activités ont généré des revenus de 18,3 millions de dollars pour l'entreprise.

6.4 RÉSEAU DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent relie les Grands Lacs aux eaux navigables du fleuve Saint-Laurent desservant les provinces de l'Ontario et du Québec (et huit États américains : l'Illinois, le Michigan, l'Ohio, l'Indiana, le Wisconsin, le Minnesota, New York et la Pennsylvanie).

Il est composé de canaux, de chenaux et d'écluses, et est divisé en deux sections principales⁴⁴ :

- de Montréal au lac Ontario
(deux écluses américaines et cinq écluses canadiennes);
- le canal Welland (huit écluses canadiennes).

Seules les écluses canadiennes du réseau de la Voie maritime sont visées par l'examen de la totalité des coûts. Les estimations de TC ont été établies pour les treize écluses canadiennes comme un tout, puisqu'il était impossible de fractionner les renseignements financiers et ceux concernant les immobilisations par section.

En 2000, la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent⁴⁵ a rapporté des revenus de 75,6 millions de dollars (en péages et autres revenus de navigation) et 4 815 transits de navires dans tout le réseau au cours des 9 mois d'exploitation.

Le tableau 6.4 illustre le total des coûts financiers estimatifs du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent en 2000.

⁴⁴ Il y existe également une troisième section située sur le fleuve St. Mary's (aux États-Unis) qui comprend quatre écluses parallèles. Cette section a été exclue de la portée de cette analyse, puisqu'elle est entièrement située sur le territoire des États-Unis.

⁴⁵ La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a été constituée à titre de compagnie à but non lucratif en juillet 1998 pour remplacer l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (une société d'État). Elle assume les responsabilités relatives à la gestion, l'exploitation et l'entretien des installations canadiennes de la Voie maritime (13 des 15 écluses entre Montréal et le lac Érié).

Tableau 6.4 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent	197,9	234,3	2 127,3

Remarque : Estimations excluant les ponts et les tunnels.

La répartition des coûts d'infrastructure entre les provinces de l'Ontario et du Québec repose sur le nombre d'écluses canadiennes et la longueur des canaux situés dans chacune de ces deux provinces. La répartition des coûts d'exploitation (et revenus) repose sur la distribution moyenne des revenus et dépenses par section calculée sur la période de 1980 à 1995⁴⁶.

⁴⁶ Les détails des coûts d'exploitation et des revenus par section (Montréal-Lac Ontario et le canal Welland) ont été publiés dans les états financiers de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent de 1980 à 1995 seulement.

7 Services offerts à l'industrie maritime commerciale

Les services offerts à l'industrie maritime commerciale comprennent :

- le pilotage;
- les services de déglacage et d'aide à la navigation (offerts par la Garde côtière canadienne);
- les services de certification, d'inspection et d'immatriculation des navires (offerts par Transports Canada).

Aux fins du projet d'examen de la totalité des coûts, ces services ont été associés à l'infrastructure maritime.

Les sections suivantes fournissent de plus amples détails sur chacun de ces services.

7.1 ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE

Quatre administrations de pilotage offrent des services à l'industrie maritime commerciale au Canada :

- l'Administration de pilotage de l'Atlantique;
- l'Administration de pilotage des Laurentides;
- l'Administration de pilotage des Grands Lacs;
- l'Administration de pilotage du Pacifique.

Ces sociétés d'État sont responsables de la navigation sécuritaire des grands navires à l'intérieur des eaux qui sont de leur ressort. Chaque administration désigne des régions spécifiques de son ressort où les services d'un pilote breveté à bord d'un navire sont requis. Les pilotes dirigent les navires dans les eaux canadiennes qui ont été désignées comme zones de pilotage obligatoire par une administration de pilotage.

Le nombre d'affectations de pilotage accomplies par chaque administration et les revenus, qui s'y rapportent, générés en 2000 sont les suivants :

Tableau 7.1.1 Exploitations des administrations de pilotage, 2000

Administration de pilotage	Nombre d'affectations	Revenus [en milliers de dollars]
de l'Atlantique	11 499	11 746
des Laurentides	20 713	41 154
des Grands Lacs	6 550	15 013
du Pacifique	14 585	41 487
Total	53 347	109 400

Les tableaux 7.1.2 et 7.1.3 ci-dessous illustrent respectivement le total des coûts financiers estimatifs et le surplus économique des administrations de pilotage en 2000.

Tableau 7.1.2 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, administrations de pilotage, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Administration de pilotage			
de l'Atlantique	11,4	11,5	4,3
des Laurentides	41,9	42,0	4,1
des Grands Lacs	16,7	16,7	0,3
du Pacifique	42,2	42,2	1,6
Total	112,1	112,3	10,4

Tableau 7.1.3 Surplus économique, administrations de pilotage, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Surplus économique	
	6 %	8,6 %
Coût d'opportunité du capital		
Administration de pilotage		
de l'Atlantique	299,0	229,4
des Laurentides	(738,1)	(799,0)
des Grands Lacs	(1 638,1)	(1 642,2)
du Pacifique	(664,7)	(682,3)
Total	(2 741,9)	(2 894,1)

7.1.1 Administration de pilotage de l'Atlantique

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) dessert quatre provinces : le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard.

Le nombre d'affectations de pilotage accomplies dans chaque province et les revenus, qui s'y rapportent, générés en 2000 sont les suivants :

⁴⁷ Le fractionnement des affectations par province n'était disponible que pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Tableau 7.1.4 Exploitations de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Nombre d'affectations		Revenus
Zones obligatoires			
Nouveau-Brunswick	1 729	15,0 %	1 885
Terre-Neuve-et-Labrador	2 971	25,8 %	3 506
Nouvelle-Écosse	5 812	50,5 %	5 263
Île-du-Prince-Édouard	266	2,3 %	246
Total	10 778		10 900
Zones non obligatoires	721	6,3 %	846
Total	11 499		11 746

La répartition provinciale des coûts d'infrastructure et d'exploitation (ainsi que des revenus) est axée sur le nombre d'affectations accomplies dans les zones obligatoires. Le tableau 7.1.5 illustre le total des coûts financiers estimatifs de l'Administration de pilotage de l'Atlantique par province.

Tableau 7.1.5 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, APA, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute
	6 %	8,6 %	stock de capital
Infrastructure maritime			
Nouveau-Brunswick	1 836,4	1 847,5	697,6
Terre-Neuve-et-Labrador	3 155,5	3 174,7	1 198,7
Nouvelle-Écosse	6 172,9	6 210,5	2 345,0
Île-du-Prince-Édouard	282,5	284,2	107,3
Administration de pilotage de l'Atlantique	11 447,2	11 516,9	4 348,7

7.1.2 Administration de pilotage des Laurentides

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) dessert la province de Québec. En 2000, l'administration a accompli 20 713 affectations qui ont généré des revenus de 41,2 millions de dollars.

Le tableau 7.1.6 illustre le total des coûts financiers estimatifs de l'Administration de pilotage des Laurentides en 2000.

Tableau 7.1.6 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, APL, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Administration de pilotage des Laurentides	41 891,7	41 952,7	4 133,2

7.1.3 Administration de pilotage des Grands Lacs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) dessert trois provinces : l'Ontario, le Manitoba (le port de Churchill) et le Québec (au sud de l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert).

En 2000, l'administration a accompli 6 550 affectations qui ont généré des revenus de 15 millions de dollars.

La répartition provinciale des coûts d'infrastructure et d'exploitation (et des revenus) est axée sur la proportion d'arrivées et de départs de navires aux ports canadiens situés dans la zone de pilotage des Grands Lacs en 2000⁴⁸. Le tableau 7.1.5 illustre le total des coûts financiers estimatifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs par province.

Tableau 7.1.7 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, APGL, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime⁴⁹			
Québec	85,1	85,1	1,8
Ontario	16 445,0	16 449,0	338,7
Manitoba	120,6	120,6	2,5
Administration de pilotage des Grands Lacs	16 650,7	16 654,8	342,9

7.1.4 Administration de pilotage du Pacifique.

L'Administration de pilotage du Pacifique (APP) dessert les eaux côtières de la Colombie-Britannique, y compris le fleuve Fraser.

En 2000, l'administration a accompli 14 585 affectations qui ont généré des revenus de 41,4 millions de dollars.

⁴⁸ Cette méthode de répartition surestime possiblement la part des coûts imputés à certaines provinces puisque des navires naviguant dans les eaux canadiennes peuvent être exemptés de pilotage dans certaines circonstances.

⁴⁹ L'Administration de pilotage des Grands Lacs n'indique être propriétaire d'aucun bateau-pilote ni d'aucune installation d'embarquement.

Le tableau 7.1.8 illustre le total des coûts financiers estimatifs de l'Administration de pilotage du Pacifique par province.

Tableau 7.1.8 Coûts financiers des infrastructures et des véhicules, APP, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Administration de pilotage du Pacifique.	42 142,4	42 159,3	1 473,8

7.2 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

La Garde côtière canadienne (GCC) offre plusieurs services au secteur maritime (c.-à-d. à l'industrie commerciale maritime, l'industrie des pêches, ainsi qu'aux plaisanciers). L'étendue du présent examen se limite uniquement aux services suivants offerts à l'industrie commerciale maritime :

- le déglacage⁵⁰;
- les services de trafic maritime⁵¹;
- les aides à la navigation de courte portée.

Bien que les types d'immobilisations utilisées pour la prestation de ces services ont pu être déduits des sources de renseignements publiquement accessibles, leur valeur n'a pas pu être estimée sur la base des renseignements financiers fournis par la Garde côtière canadienne⁵².

En 2000, la Garde côtière canadienne a estimé la totalité des coûts des services d'aides à la navigation de courte portée, de trafic maritime et de déglacage offerts au secteur maritime à 353,4 millions de dollars. La Garde côtière canadienne a imputé près de 38 % de ces coûts au transport commercial. Ces services ont engendré des revenus de 32,8 millions de dollars (en droits de services maritimes perçus de tous les usagers)^{53,54}.

Le tableau 7.2 illustre le total des coûts financiers estimatifs des services de la Garde

⁵⁰ Le déglacage comprend l'aide au passage des navires, le déglacage d'entretien des installations maritimes et des ports, la navigation dans les glaces, la lutte contre les inondations et les missions de ravitaillement dans l'Arctique.

⁵¹ Les services de trafic maritime comprennent la réglementation du trafic maritime et les systèmes intégrés d'information maritime.

⁵² Données fournies à l'échelle nationale et pour cinq régions prédéfinies. Aucun détail concernant les immobilisations.

⁵³ Tant les navires canadiens qu'étrangers. La prestation de services à la navigation maritime (service de trafic maritime et aides à la navigation de courte portée) a généré des revenus de 27,7 millions. Les droits pour ces services sont payables par les navires canadiens ou étrangers de transport de marchandises, de pêche, de croisière et les traversiers. Les services de déglacage ont généré des revenus de 5,1 millions de dollars. Les navires de pêche et du gouvernement ou les embarcations de plaisance qui sont de passage dans la zone des glaces ne sont pas sujets à des droits des services de déglacage.

⁵⁴ La Garde côtière canadienne n'a fourni aucun fractionnement de ces revenus par région ou par type d'usagers. La structure de la grille des droits de navigation maritime (avec les exemptions et les réductions de droits qui peuvent s'appliquer) a rendu difficile l'estimation de la part des revenus attribuables à chaque type d'usagers (en particulier à l'industrie canadienne du transport commercial). En conséquence, le revenu total a été utilisé et constitue donc une surestimation des droits perçus auprès de l'industrie du transport commercial.

côtière canadienne imputés au transport commercial. Certains ajustements ont été apportés aux données d'origine fournies par la GCC pour corriger la différence entre les taux utilisés pour estimer les coûts du capital.

Tableau 7.2 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, GCC, 2000
Part imputée au transport commercial
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Garde côtière canadienne	133,6	138,0	---

La répartition provinciale des droits de services maritimes soulève certaines difficultés puisque la Garde côtière canadienne fait état de ses activités en fonction de cinq régions prédéfinies⁵⁵ plutôt que par province. Bien que la Garde côtière canadienne ait imputé la part des coûts (relatifs aux services à la navigation maritime) attribuable au transport commercial par région, la part des coûts de déglacage imputables à l'industrie maritime a été rapportée uniquement à l'échelle nationale.

La répartition provinciale des droits de services maritimes⁵⁶ est axée sur la répartition régionale des coûts fournie par la Garde côtière canadienne⁵⁷. Pour la Région des Maritimes, les coûts ont été répartis par province sur la base du tonnage total manutentionné aux ports (situés au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard) et de la grille des droits de services de navigation maritime qui s'applique dans ces ports.

Les coûts de déglacage ont été répartis sur les six provinces (centrales et de l'Est) où ces services sont offerts⁵⁸. La part de ces coûts attribuée à l'industrie du transport maritime commercial repose sur la distribution des coûts par type d'utilisateurs telle que fournie par la Garde côtière canadienne. Pour la Région des Maritimes, les coûts liés aux services de déglacage ont été répartis entre les provinces sur la base du nombre de zones des glaces situées dans chaque province.

La répartition provinciale des revenus générés par la prestation des services de navigation maritime et de déglacage repose sur la distribution régionale des coûts totaux estimés par

⁵⁵ Terre-Neuve-et-Labrador, la Région des Maritimes (le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard), les Laurentides, la Région du Centre et de l'Arctique, et celle du Pacifique.

⁵⁶ Droits payés pour les services à la navigation maritime fournis par la Garde côtière canadienne, c.-à-d. les aides à la navigation de courte portée et les services de trafic maritime.

⁵⁷ Les coûts rapportés par régions ont été répartis par province comme suit : La Région de Terre-Neuve-et-Labrador à Terre-Neuve, la région des Laurentides au Québec, la Région du Centre et de l'Arctique (excepté la part des coûts associés aux activités dans de la Région du Nord) à l'Ontario et la Région du Pacifique à la Colombie-Britannique.

⁵⁸ Les services de déglacage sont offerts dans toutes les régions (c.-à-d. les régions prédéfinies par la Garde côtière canadienne) excepté la Région du Pacifique. Les coûts de déglacage ont donc été répartis sur six provinces : l'Ontario, le Québec, Terre-Neuve-et-Labrador, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. La Garde côtière canadienne n'impute aucune part des coûts relatifs à la prestation des services de déglacage dans la Région du Nord aux usagers (p. ex. au transport commercial).

la Garde côtière canadienne⁵⁹. Les revenus n'ont pu être fractionnés par type d'utilisateurs; par conséquent, les chiffres présentés dans ce rapport constituent une surestimation des droits perçus auprès de l'industrie du transport commercial.

7.3 PROGRAMMES DE SÉCURITÉ MARITIME DE TRANSPORTS CANADA

La Sécurité maritime de Transports Canada dessert à la fois l'industrie maritime canadienne et étrangère. Le mandat de la Sécurité maritime comprend une large gamme de responsabilités liées à la sûreté des navires et à la protection environnementale.

Le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts se limite aux services offerts à l'industrie commerciale maritime, c'est-à-dire aux services d'inspection (des navires battant pavillon canadien et des navires battant pavillon étranger en eaux canadiennes) et d'immatriculation des navires.

Cependant, le niveau auquel les renseignements financiers et relatifs à l'exploitation étaient disponibles n'a pas permis d'isoler les services spécifiquement offerts à l'industrie maritime commerciale. Par conséquent, les chiffres rapportés dans cette section comprennent certains éléments de coûts et de revenus relatifs aux services offerts aux navires de pêche et de plaisance.

Les services de la Sécurité maritime de Transports Canada ont généré des revenus de 8,5 millions de dollars (frais de réglementation de sécurité maritime) en 2000, dont 75 % en inspections de navire⁶⁰. Plus de 5 500 inspections ont été effectuées cette année-là, la majorité (80 %) sur des navires canadiens.

Aucune estimation des coûts du capital des services d'inspection et d'immatriculation n'a pu être établie, puisqu'il n'y a aucune immobilisation maritime relative à la prestation de ces services.

En 2000, les coûts d'exploitation des programmes de la Sécurité maritime dans l'ensemble s'élevaient à 37,2 millions de dollars⁶¹. La part de ces coûts spécifiquement liés à la prestation des services d'inspection et d'immatriculation n'a pu être isolée. En conséquence, le total des coûts d'exploitation a été utilisé et constitue donc une surestimation importante des coûts réels liés à la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

La répartition provinciale des coûts et des revenus a été établie sur la base du nombre d'inspections (tant sur les navires battant pavillon canadien que les navires battant

⁵⁹ En supposant implicitement que les grilles de droits de la navigation maritime (et de déglacage) établies par la Garde côtière canadienne (axées sur la Politique de recouvrement des coûts) sont représentatives des coûts de la prestation de ces services dans chacune des régions.

⁶⁰ Inspections canadiennes, de gardien de port, de contrôle par l'État du port et de navires-citernes combinées.

⁶¹ Y compris les secteurs d'activité clé des quatre programmes de Sécurité maritime : la conformité et le contrôle d'application; le régime de réglementation; la gestion du programme et l'éducation et la sensibilisation.

pavillon étranger) effectuées dans chaque province⁶².

7.3.1 Certification et inspections

a. Navires immatriculés au Canada

Les navires canadiens sont inspectés avant d'être mis en service et de façon périodique par la suite. Le but du programme de certification est de s'assurer que les navires canadiens sont aptes à prendre la mer. Les inspecteurs maritimes sont responsables de vérifier que l'équipement et les matériaux, ainsi que les navires respectent les normes et les lois sur la sécurité.⁶³

Tous les navires commerciaux immatriculés au Canada sont inspectés annuellement par Transports Canada ou à l'aide d'un programme d'auto-inspection. En 2000, la Sécurité maritime de Transports Canada a accompli 4 526 inspections sur des navires canadiens, desquelles près de 13 % étaient liées aux navires, à l'équipement et aux barges de transport commercial de marchandises.

b. Navires immatriculés à l'étranger

Le contrôle par l'État du port (CEP) est un programme d'inspection des navires selon lequel les navires étrangers qui entrent dans les eaux d'un État souverain sont examinés et inspectés en vue d'assurer la conformité avec les principales conventions maritimes internationales. La Sécurité maritime de Transports Canada est responsable de toutes les activités de CEP au Canada, et les inspections de navires étrangers sont effectuées à tous les principaux ports⁶⁴.

Transports Canada est tenu d'inspecter au moins 25 % de tous les navires étrangers⁶⁵ et tous les navires-citernes lors de leur première visite dans un port canadien⁶⁶ durant l'année. En 2000, 1 070 navires battant pavillon étranger de 46 pavillons d'enregistrement différents ont été inspectés conformément au programme de contrôle par l'État du port, 47 % de ces inspections ont été effectuées sur des vraquiers.

La sécurité maritime de Transports Canada est aussi responsable aussi des inspections de navires effectuées par un gardien de port (inspecteur de charge). Ces inspections sont

⁶² Si les coûts d'exploitation réels avaient été connus, cette méthode surestimerait probablement les coûts associés à la prestation des inspections dans certaines provinces puisque les coûts (et revenus) diffèrent non seulement en fonction du nombre d'inspections, mais aussi en fonction du nombre de navires détenus, condamnés à une amende, etc.

⁶³ Source : Le manuel en ligne de l'inspecteur maritime. http://tcinfo/MarineSafety/Otl-Bfe/Fr/Dotl/Lecons/toc_f.htm

⁶⁴ Source : <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/inspection/cnep/menu.htm>

⁶⁵ Les navires qui ont été inspectés par un État souverain (membre d'un protocole d'entente sur les contrôles des navires par l'État du port dont le Canada est aussi signataire) dans les six derniers mois avant leur première visite au Canada ne sont pas sujets à une inspection durant cette année. Les pays qui partagent des eaux communes conformément à un protocole d'entente pour s'assurer que les navires qui font le commerce dans leur région ne sont pas inférieurs aux normes.

⁶⁶ Afin de réduire la menace de la pollution des navires-citernes et des chalands-citernes inférieurs aux normes.

exécutées sur des (types spécifiques de) navires étrangers avant le chargement de marchandises désignées (c.-à-d. grain, de béton ou de bois scié en pontée) pour évaluer la capacité du navire à prendre la mer ainsi que sa condition pour transporter les marchandises destinées à être chargées.

7.3.2 Immatriculation des navires

L'immatriculation est obligatoire au Canada pour tous les navires appartenant à des intérêts canadiens (embarcation de plaisance ou bâtiment commercial) qui excède 15 tonnes brutes. Le *Registre des navires canadiens* est géré et maintenu par la Sécurité maritime de Transports Canada. Les frais d'immatriculation des navires sont engagés uniquement lorsque le navire est immatriculé. L'immatriculation constitue la base du processus de certification des navires, et sert à identifier les navires, inscrire leurs dimensions et en établir la propriété. Un certificat d'immatriculation est établi par le greffier principal lors de l'examen et de l'approbation de la documentation d'immatriculation requise.

Il y avait plus de 46 000 navires canadiens immatriculés en 2000, dont près de 13 % étaient des navires commerciaux (barges, cargos, navires-citernes et remorqueurs) et environ 2,5 % étaient des traversiers et des navires de passagers⁶⁷.

En 2000, les 31 646 opérations relatives à l'immatriculation des navires ont généré des revenus de 1,2 million de dollars : nouvelles immatriculations de navires, cession de propriété, changements de nom (navire ou propriétaire) et hypothèques. Le niveau de détails auquel les renseignements étaient disponibles n'a pas permis d'isoler les opérations relatives aux navires commerciaux.

⁶⁷ La majorité des navires sur registre au Canada sont des navires de pêche (44 %) ou de plaisance (40 %).

8 Transporteurs maritimes

Le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour les transporteurs maritimes devait initialement englober les entités suivantes:

- les transporteurs maritimes de marchandises,
- les exploitants de traversiers,
- le secteur des navires de croisière.

En raison du manque d'information financière détaillée sur les transporteurs maritimes de marchandises (transporteurs immatriculés au Canada ou battant pavillon étranger) et sur les exploitants de navires de croisière, ces entités ne sont pas couvertes en autant de détails que l'aurait exigé la portée de l'examen. Les mouvements de navires et activités à caractère international sont exclus actuellement du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour la même raison.

Les services de traversiers ont été divisés en deux catégories : les services offerts par les exploitants majeurs et les services offerts par les gouvernements provinciaux ou pour leur compte. Le manque d'information financière a aussi limité la couverture qui a pu être réalisée de ces services.

8.1 EXPLOITANTS MAJEURS DE TRAVERSISERS

Les exploitants majeurs de traversiers inclus dans le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts sont : BC Ferries, La Société des Traversiers du Québec, Marine Atlantique, Northumberland Ferries et C.T.M.A. Traversier.

Ces exploitants de traversiers ont transporté 28,4 millions de passagers et 13,9 millions de véhicules en 2000 (soit 73,7 % et 68,7 % respectivement de tous les passagers et de tous les véhicules transportés par les exploitants canadiens de traversiers au cours de cette année). Les services qu'ils ont fournis ont généré des revenus de 446,5 millions de dollars.

Tous les principaux exploitants de traversiers au Canada sont subventionnés soit par les provinces, soit par le gouvernement fédéral ou par les deux. En 2000, les gouvernements provinciaux et fédéral ont versé 173,4 millions de dollars en subventions aux cinq exploitants majeurs de traversiers.

En plus des subventions qu'ils reçoivent du gouvernement fédéral pour leurs activités d'exploitation, Northumberland Ferries et C.T.M.A. Traversier louent de Transports Canada des traversiers et/ou des gares maritimes. En conséquence, les chiffres présentés au Tableau 8.1 n'incluent aucun coût du capital ou valeur du stock de capital pour ces deux exploitants.

Tableau 8.1. Coûts financiers d'infrastructure, exploitants majeurs de traversiers, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Exploitants majeurs de traversiers	744,2	768,1	2 313,3

8.2 TRAVERSIS EN EAUX INTÉRIEURES

Les services de traversiers en eaux intérieures sont des services intra-provinciaux qui sont fournis par les gouvernements provinciaux ou pour leur compte. Bien que ces services soient souvent vus comme un prolongement du réseau routier (puisqu'ils relient les routes provinciales), ils sont inclus au champ d'application de l'industrie maritime dans le cadre de l'examen de la totalité des coûts puisque des navires sont utilisés pour les offrir.

En raison du manque d'information financière publiquement accessible sur certains services de traversiers en eaux intérieures, des estimations complètes (immobilisations d'infrastructure et coûts d'exploitation) n'ont pu être produites que pour quatre des onze provinces et territoires⁶⁸ où ces services sont offerts : Colombie-Britannique, Saskatchewan, Ontario et Nouvelle-Écosse. La plupart des services de traversier en eaux intérieures sont fournis sans frais pour l'utilisateur, ce qui rend très difficile et propre à induire en erreur le calcul du degré de recouvrement de leurs coûts.

Le Tableau 8.2 présente les coûts financiers estimatifs totaux des traversiers en eaux intérieures pour l'année 2000.

Tableau 8.2. Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, traversiers en eaux intérieures, 2000
(en millions de dollars courants)

	[1] Coûts financiers totaux		[2] Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Services de traversier en eaux intérieures	191,4	206,1	777,0

[1] Aussi inclus dans les coûts financiers totaux, les coûts d'exploitation des services de traversier en eaux intérieures de l'Alberta, du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve-et-Labrador, et de Albion Ferries en Colombie-Britannique.

[2] Valeur brute du stock de capital : Colombie-Britannique, Saskatchewan, Ontario et Nouvelle-Écosse.

8.3 TRANSPORTEURS MARITIMES DE MARCHANDISES

L'accès à l'information publique a déterminé le champ d'application pour l'examen de la totalité des coûts pour les transporteurs maritimes de marchandises, le limitant aux transporteurs pour compte d'autrui ayant leur siège social au Canada et œuvrant dans les eaux canadiennes. Le manque d'information (financière) publiquement accessible sur les transporteurs battant pavillon étranger et sur les activités maritimes internationales à

⁶⁸ Colombie-Britannique, Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec, Terre-Neuve-et-Labrador, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse.

destination ou en provenance du Canada a entraîné l'exclusion de ces transporteurs et activités du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts.

Les transporteurs maritimes canadiens de marchandises sont des compagnies privées. L'information financière relative à leur exploitation n'est donc pas publiquement accessible. Les tentatives menées afin d'obtenir de l'information financière plus détaillée directement des transporteurs maritimes (dans le cadre d'une enquête menée avec l'appui de leurs associations) ont été vaines, en raison de la sensibilité, sur le plan commercial, de l'information demandée et des ressources que ces transporteurs jugeaient devoir engager pour remplir le questionnaire d'enquête proposé.

L'information financière présentée dans cette section a donc été extraite de l'*Enquête annuelle des transporteurs par eau, 2000* effectuée par Statistique Canada⁶⁹, qui était la seule source d'information disponible. Cette information doit être interprétée avec prudence car l'enquête n'est pas exhaustive et pourrait inclure des données financières qui ont trait à des entités ou des activités qui débordent du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts⁷⁰.

Statistique Canada n'a accepté de fournir à Transports Canada qu'un sous-échantillon des résultats de l'enquête, détaillé au niveau du transporteur⁷¹. Ce sous-échantillon couvre 17 transporteurs canadiens de marchandises pour compte d'autrui, dont huit ont déclaré transporter du tonnage intérieur en 2000 (environ 26 % du tonnage intérieur total qui a été transporté en 2000). Le niveau de détails auquel l'information était disponible n'a pas permis d'isoler les coûts (et les revenus) relatifs aux activités intérieures, ni d'estimer la valeur des immobilisations appartenant et exploitées par ces entités.

En 2000, ces 17 transporteurs ont dégagé des revenus de 1 077,2 millions de dollars qui sont directement attribuables aux activités de transport par eau⁷² (dont environ 45 %

⁶⁹ L'enquête sur les transporteurs par eau recueille des données financières et d'exploitation sur toutes les compagnies ayant leur siège social au Canada, dont la principale activité est le transport par eau, et dont les recettes d'exploitation sont égales ou supérieures à 500 000 dollars. La population observée inclut les transporteurs pour le compte d'autrui (c.-à-d. commerciaux) et les transporteurs maritimes gouvernementaux. Les sociétés pour le compte d'autrui exploitent des navires battant pavillon canadien ou étranger et fournissent des services au Canada et à l'étranger. Les chiffres tirés de l'enquête couvrent le transport maritime en haute mer, dans les eaux côtières, dans les Grands Lacs et dans les eaux intérieures et comprennent, notamment, tous les services de traversier (exploitants privés et services exploités par le gouvernement) : service de transport par barge – transport côtier, transport en eau profonde de passagers (sauf par traversier), transport maritime côtier, transport maritime de marchandises en eau profonde (sauf par traversier), transport sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent (sauf par traversier), navires de ravitaillement de plateformes de forage, traversiers à marchandises et à passagers, transport dans les canaux, transport de passagers sur les rivières et sur les lacs, service de taxi maritime – voies navigables intérieures et transport de marchandises sur les rivières. Source : *Transport terrestre et maritime*, Bulletin de service, 2000-2001, Statistique Canada, Catalogue 50-002, Vol. 20, N°1.

⁷⁰ L'information financière tirée de l'enquête peut inclure certains éléments des coûts et revenus qui ont trait aux activités non liées spécifiquement au transport par eau ou liées aux activités internationales (par exemple, le coût lié à l'exploitation de navires battant pavillon de complaisance) de certaines sociétés de transport maritime.

⁷¹ La population de transporteurs par eau inclus dans l'enquête de 2000 comprenait environ quarante transporteurs de marchandises pour compte d'autrui. La moitié d'entre eux ont déclaré transporter du tonnage intérieur en 2000, soit environ 74 % de tout le tonnage intérieur transporté cette année-là.

⁷² Revenus provenant du transport de marchandises, du remorquage de barges et d'estacades, de contrats d'affrètement coque nue, au temps ou au voyage, et d'autres activités de transport maritime.

provenaient de leurs activités en eaux intérieures) et ont déclaré des coûts d'exploitation de 945,7 millions de dollars (incluant les coûts liés à leurs activités internationales).

L'industrie du transport commercial de marchandises est à forte densité capitalistique. Les navires représentent habituellement une proportion importante de la valeur de l'actif des transporteurs de marchandises. La valeur comptable nette des principales immobilisations (c.-à-d. les navires, immeubles, terminaux, etc.) appartenant aux 17 transporteurs de l'échantillon a totalisé 416,3 millions de dollars en 2000.

En raison du manque d'information détaillée sur les immobilisations appartenant à ces transporteurs, aucune estimation du coût total du capital (et, en conséquence, des coûts financiers totaux)⁷³ n'a pu être établie. Aussi, le niveau de détails auquel l'information financière était accessible n'a pas permis d'isoler les coûts (et les revenus) qui sont spécifiquement liés aux activités intérieures de ces transporteurs, ou d'en faire une répartition provinciale.

Le Tableau 8.3.1 présente le tonnage total manutentionné et le nombre de navires qui ont transité dans les ports canadiens en 2000. Les navires immatriculés au Canada ont transporté pratiquement toutes les marchandises chargées dans les ports canadiens vers une destination en eaux intérieures⁷⁴. Quant aux marchandises provenant de l'étranger ou destinées aux marchés internationaux, elles constituaient 19 % des flux de transport en provenance ou à destination du Canada en 2000. Les navires canadiens affectés au transport intérieur et international étaient principalement des vraquiers âgés d'une trentaine d'années en moyenne.

Le Tableau 8.3.2 présente les types de navires qui sont utilisés sur le marché intérieur et le tonnage transporté (tonnage chargé au départ du bâtiment) en 2000.

⁷³ Pour produire une estimation représentative de la valeur du stock de capital, une série chronologique d'au moins 10 à 20 ans d'information sur les immobilisations est nécessaire. Une telle série sur les immobilisations que possèdent et exploitent les transporteurs maritimes de marchandises n'a pu être obtenue.

⁷⁴ Sept sociétés exploitaient les navires qui ont transporté les trois quarts de toutes les cargaisons chargées en 2000.

Tableau 8.3.1. Trafic maritime manutentionné et transits de navires dans les ports canadiens, 2000

	Arrivées et départs de navires	Tonnage manutentionné [milliers de tonnes]
Transport maritime intérieur ^[1]		
Transporteurs canadiens	54 083	107 766
Transporteurs battant pavillon étranger ^[2]	809	1 254
Total	54 892	109 020
Transport maritime international		
Transporteurs canadiens	14 450	56 290
Transporteurs battant pavillon étranger	38 016	237 471
Total	52 466	293 762
Transport maritime total		
Transporteurs canadiens	68 533	164 057
Transporteurs battant pavillon étranger	38 825	238 726
Total	107 358	402 783

[1] Pour le transport maritime intérieur, le tonnage est manutentionné deux fois (chargement et déchargement). Le tonnage réel transporté représente environ la moitié de ce chiffre.

[2] Les navires battant pavillon étranger sont exploités sur le marché intérieur en vertu de permis de cabotage côtier. Ces demandes de permis doivent être soumises au ministre du Revenu national par les sociétés canadiennes qui veulent utiliser les services de navires battant pavillon étranger pour des voyages déterminés ou pour des périodes déterminées. La question est alors envoyée à l'Office des transports du Canada, qui effectue une recherche du secteur pertinent de l'industrie du transport maritime. S'il est déterminé qu'il n'y a aucun bâtiment canadien apte à accomplir l'activité ou à fournir le service décrit dans la demande, un permis pourra être émis en vertu de la Loi sur le cabotage. Ces permis sont émis par le ministre du Revenu national. L'Agence des services frontaliers du Canada joue aussi un rôle à cet égard.

Tableau 8.3.2. Navires utilisés et tonnage transporté, transport maritime intérieur, 2000

	^[1] Tonnage chargé [milliers de tonnes]	^[2] Nombre de navires utilisés
Navire immatriculé au Canada		
Vraquier	21 926,7	58
Navire de charge	1 087,9	18
Navire-citerne	10 853,8	19
Autre	2 549,2	6
Barge et remorqueur	17 362,7	214
Total	53 880,2	315
Navire – pavillon étranger		
Navire de charge	106,4	
Navire-citerne	515,2	
Barge et remorqueur	5,5	
Total	627,1	4
Transport maritime intérieur	54 507,2	319

[1] Tonnage au départ du bâtiment

[2] Nombre de navires différents engagés dans le transport maritime intérieur. Le même bâtiment peut avoir transporté plusieurs changements au cours de l'année.

8.4 SECTEUR DES NAVIRES DE CROISIÈRE

Le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts devait initialement comprendre les grands navires de croisière internationaux, car ils engendrent des coûts (et des revenus)⁷⁵ du fait qu'ils utilisent les installations portuaires du Canada. Les croisières touristiques et randonnées d'agrément (observation des oiseaux et des baleines, visites des ports, etc.) ne font pas partie du transport commercial tel que défini dans le cadre de l'examen de la totalité des coûts. Puisque les grands paquebots de croisière appartiennent, sont immatriculés et exploités par des sociétés étrangères aucune information financière n'a pu être trouvée sur ces entités.

En 2000, 396 navires de croisière ont mouillé dans les ports canadiens, dont 47,3 % dans les ports de la Colombie-Britannique.

Le Tableau 8.4 présente le nombre d'arrivées de navires de croisière internationaux par province et port, ainsi que le trafic passagers relatif au navire de croisière dans les ports principaux en 2000.

⁷⁵ Un certain nombre d'administrations portuaires canadiennes investissent aussi dans l'aménagement de terminaux afin de pouvoir accueillir ces paquebots.

Tableau 8.4. Trafic de navires de croisière et de passagers dans les ports canadiens, 2000

	Arrivées et départs de navires	Passagers sur les navires de croisière
Colombie-Britannique	374	
Esquimalt	4	
Vancouver	314	1 053 989
Victoria	56	
Yukon	2	
Île Herschel	2	
Québec	98	
Gaspé	4	
Montréal	30	25 200
Québec	64	35 855
Terre-Neuve-et-Labrador	32	
Corner Brook	6	
Goose Bay	2	
Non précisé	2	
St. Anthony	2	
St. John's ^[1]	20	8 014
Nouveau-Brunswick	100	
Campobello	2	
Saint Andrews	2	
Saint-Jean	96	101 410
Nouvelle-Écosse	164	
Baddeck	4	
Halifax	130	^[1] 138 371
Louisbourg	2	
Lunenburg	8	
Sydney	20	^[1] 23 970
Île-du-Prince-Édouard ^[1]	20	
Charlottetown	20	7 728
Canada	790	

[1] Source : divers sites Web : ministère des Pêcheries et Océans, ports ou municipalités.

9 Estimations des coûts financiers et revenus à l'échelle provinciale

Les sections qui suivent présentent les estimations établies à l'échelle provinciale (pour la Phase 2 de l'examen de la totalité des coûts). Ces estimations ont été établies à partir des estimations nationales qui ont été attribuées par province sur la base des méthodes décrites dans les sections 4, 6, 7 et 8 du présent rapport.

Puisque aucune information financière ou en matière d'exploitation n'a pu être trouvée sur les installations maritimes situées dans les territoires⁷⁶ ou sur les services de traversiers en eaux intérieures exploités par les gouvernements du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, aucune estimation n'a été produite pour ceux-ci dans le cadre de l'examen de la totalité des coûts. Les estimations nationales qui ont été élaborées pour la Phase 1 ont donc été réparties sur les dix provinces.

De plus, le niveau de détails auquel l'information était accessible sur les transporteurs maritimes de marchandises n'a pas permis de produire des estimations provinciales.

Les résultats provinciaux sont présentés d'Ouest en Est. Les estimations relatives aux trois provinces des Prairies sont présentées en milliers plutôt qu'en millions de dollars.

9.1 COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'infrastructure et les véhicules maritimes de la Colombie-Britannique dans le cadre de l'examen de la totalité des coûts comprennent les éléments suivants :

- six (6) administrations portuaires canadiennes,
- Ridley Terminals Inc.,
- soixante-neuf (69) ports et installations portuaires publiques⁷⁷,
- les services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne,
- l'Administration du pilotage du Pacifique,
- les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada,
- BC Ferries,
- Les services de traversiers en eaux intérieures exploités par le gouvernement provincial ou pour son compte.

Le Tableau 9.1 présente les coûts financiers estimatifs établis pour chacune de ces entités en 2000.

⁷⁶ Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut.

⁷⁷ Installations qui demeuraient sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

Tableau 9.1. Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Colombie-Britannique, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	142,5	154.9	846.3
Autres ports et terminaux ^[2]	15,5	16.4	45.8
Biens de Transports Canada	13,2	14.2	94.7
Garde côtière canadienne ^[3]	16,0	16.3	--
Administrations de pilotage ^[4]	42,2	42.2	1.6
Programmes de la Sécurité maritime	8,0	8.0	--
Total	237,3	252.0	988.5
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversiers ^[5]	495,7	509.3	1,172.5
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[6]	119,1	133.7	765.8
Total	614,8	643.1	1,938.4
Total – Colombie-Britannique	852,1	895.1	2,926.8

[1] Administrations portuaires du fleuve Fraser, de Nanaimo, de North Fraser, de Port-Alberni, de Prince Rupert et de Vancouver.

[2] Ridley Terminals Inc.

[3] Services du trafic de navires et aides à la navigation à courte portée seulement. La Garde côtière canadienne n'impute aucun coût de déglacement à la région du Pacifique.

[4] Administration de pilotage du Pacifique.

[5] BC Ferries.

[6] Coûts des immobilisations seulement pour les services exploités par le gouvernement provincial ou pour son compte, car aucun coût d'exploitation n'a été déclaré pour l'exercice 2000-2001 (dans le rapport annuel du ministère des Transports ou dans les comptes publics de la province). Ces coûts financiers pourraient inclure les coûts d'exploitation du traversier Albion qui est exploité par TransLink.

Trente-deux pour cent du tonnage total manutentionné (tonnage intérieur et tonnage international) dans les ports canadiens en 2000 l'a été dans les ports situés en Colombie-Britannique, dont plus des trois quarts dans les administrations portuaires canadiennes (APC). La Colombie-Britannique est la province qui compte le plus grand nombre d'APC, c'est-à-dire six, soit : fleuve Fraser, Nanaimo, North-Fraser, Port-Alberni, Prince Rupert et Vancouver. En 2000, les revenus d'exploitation combinés de ces ports principaux ont totalisé 119,7 millions de dollars.

Ridley Terminals Inc. possède et exploite un terminal charbonnier situé sur des terrains loués de l'administration portuaire de Prince Rupert. Les estimations établies pour cet exploitant dans le cadre de l'examen de la totalité des coûts se trouvent sous « Autres ports et terminaux » aux Tableaux 9.1 et 9.2.

En 2000, il y avait 69 installations portuaires publiques en Colombie-britannique qui étaient sous le contrôle et l'administration de Transport Canada. Ces installations ont généré des revenus d'environ 2,8 millions de dollars pour le Ministère (c.-à-d. en droits d'amarrage, de quaiage, de port, d'entreposage et services publics, location, etc.). La part estimative des coûts d'entretien et coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction de programmes portuaires de Transports Canada en Colombie-Britannique se chiffrait à

7,1 millions de dollars en 2000.⁷⁸

Les services de navigation maritime fournis par la Garde côtière canadienne dans la Région du Pacifique sont des services du trafic maritime et d'aides à la navigation de courte portée (aucun service de déglacage n'est fourni dans cette région). Les coûts financiers estimatifs associés à la prestation de ces services en Colombie-Britannique sont présentés au tableau 9.1⁷⁹. Ces services ont engendré des revenus de 5,9 millions de dollars en 2000 (en droits de services maritimes perçus auprès de tous les usagers)⁸⁰.

L'Administration de pilotage du Pacifique fournit ses services dans toutes les eaux canadiennes qui entourent la province de la Colombie-Britannique ou se trouvent sur son territoire. En 2000, l'administration a effectué 14 545 affectations (dans les eaux côtières et sur le fleuve Fraser) qui ont engendré des revenus de 41,5 millions de dollars.

La Sécurité maritime de Transports Canada a effectué environ le cinquième de toutes ses inspections dans la province de la Colombie-Britannique⁸¹ en 2000. La part des dépenses d'exploitation totales engendrées par les activités de la Sécurité maritime qui a été attribuée à la Colombie-Britannique a totalisé 8 millions de dollars⁸², tandis que la part des revenus (c.-à-d. les droits de services maritimes) attribuable à ces services s'élevait à 2,6 millions de dollars.

BC Ferries est de loin le plus grand exploitant de traversier au Canada. En 2000, cet exploitant a transporté 21,4 millions de passagers et 7,9 millions de véhicules. Au cours de cette même année, il a reçu des subventions totalisant 95 millions de dollars des gouvernements fédéral et provincial.

Le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique fournit un service de traversier en eaux intérieures sur 14 routes en eau douce afin de relier les routes de la province. Le Ministère possède les navires et impartit l'exploitation de ces traversiers au secteur privé. Les services de traversier en eaux intérieures qui sont exploités en vertu d'un contrat avec le ministère des Transports sont offerts gratuitement aux usagers et ne rapportent donc aucun revenu au Ministère⁸³.

⁷⁸ La répartition provinciale des revenus et des dépenses d'exploitation liés aux biens de TC a été établie sur la base de la valeur nette du stock de capital des biens situés dans chaque province.

⁷⁹ La répartition provinciale des coûts (et des revenus) engendrés par la prestation des services de navigation maritime repose sur la distribution régionale des coûts totaux tels qu'estimés par la Garde côtière canadienne. Les coûts liés aux activités de la Garde côtière canadienne dans la Région du Pacifique ont été attribués à la province de la Colombie-Britannique. La part de ces coûts attribuée à l'industrie du transport maritime commercial a été établie en fonction de la distribution des coûts par type d'usagers telle que fournie par la Garde côtière canadienne.

⁸⁰ Les navires canadiens ou étrangers de transport de marchandises, de pêche, de croisière et de traversier.

⁸¹ En 2000, il y a eu 721 inspections sur les navires de transport commerciaux de marchandises, de pêche, de traversier ou de passagers et 420 inspections de contrôle par l'État du port de navires étrangers.

⁸² Le total des dépenses d'exploitation engendrées par les activités de la Sécurité maritime a été réparti par province sur la base du nombre total d'inspections effectuées dans chaque province. Puisque les coûts d'exploitation liés à la prestation des services d'inspections, de certification et d'immatriculation n'ont pu être isolés du coût d'exploitation total de la Sécurité maritime, la part des coûts attribuée à chaque province surestime les coûts réels de ces services.

⁸³ De plus, Fraser River Marine Transportation, une filiale à part entière de TransLink (The Greater Vancouver Transportation Authority), exploite le traversier Albion. Aucune valeur n'a pu être établie pour les immobilisations liées à la prestation de ces services puisque TransLink ne publie que des états financiers consolidés.

Le tableau 9.2 présente le surplus économique et les revenus produits par l'exploitation des entités visées par le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes de la Colombie-Britannique en 2000.

Tableau 9.2 Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Colombie-Britannique, 2000
(en millions de dollars courants)

	Surplus économique		Revenus
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	(22,8)	(35,2)	119,7
Autres ports et terminaux ^[2]	2,7	1,9	18,3
Biens de Transports Canada	(10,4)	(11,4)	2,8
Garde côtière canadienne ^[3]	(10,1)	(10,5)	5,9
Administrations de pilotage ^[4]	(0,7)	(0,7)	41,5
Programmes de sécurité maritime	(5,4)	(5,4)	2,7
Total	(46,7)	(61,3)	190,6
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversier ^[5]	(134,2)	(147,8)	361,5
Exploitants de traversier en eaux intérieures	--	--	--
Total	(134,2)	(147,8)	361,5
Total – Colombie-Britannique	(180,8)	(209,2)	552,1

[1] Administrations portuaires de Fraser River, Nanaimo, North-Fraser, Port-Alberni, Prince Rupert et Vancouver.

[2] Ridley Terminals Inc.

[3] Services de trafic maritime et aides à la navigation de courte portée seulement. La Garde côtière canadienne n'attribue aucun coût de déglacage à la Région du Pacifique.

[4] Administration de pilotage du Pacifique.

[5] BC Ferries. Les calculs du surplus économique excluent les subventions reçues.

9.2 ALBERTA

Le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes de l'Alberta comprend les biens⁸⁴ de Transports Canada à Fort Chipewyan, les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada et les services de traversier en eaux intérieures exploités par ou pour le compte du gouvernement provincial⁸⁵.

En 2000, certaines installations de Fort Chipewyan dans le Nord de l'Alberta sont demeurées sous le contrôle et la gestion de Transports Canada. Ces installations n'ont produit aucun revenu pour le Ministère. La part des coûts d'entretien et des coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada en Alberta a été évaluée à 140 000 dollars.⁸⁶

⁸⁴ Biens qui sont demeurés sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

⁸⁵ Ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta.

⁸⁶ La répartition provinciale des revenus et des coûts d'exploitation liés aux éléments d'actif de TC a été effectuée sur la base de la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif situés dans chaque province.

La Sécurité maritime de Transports Canada a effectué 98⁸⁷ inspections en Alberta en 2000. Les coûts financiers présentés au tableau 9.3 représentent la part des dépenses d'exploitation totales de la Sécurité maritime qui a été attribuée à l'Alberta sur la base du nombre total d'inspections effectuées dans la province. Puisque les coûts qui ont spécifiquement trait à la prestation de services d'inspections, de certification et d'immatriculation de navires n'ont pu être isolés des coûts d'exploitation totaux de la Sécurité maritime, les estimations présentées se trouvent à surestimer les coûts réels de ces services. La part des revenus (c.-à-d. des droits perçus pour les services maritimes) attribuable à ces services a été estimée à 125 000 dollars.

Huit services de traversier en eaux intérieures sont exploités par le gouvernement de l'Alberta⁸⁸ ou pour son compte. Puisque aucun renseignement financier (ou relatif à l'exploitation) n'était publiquement accessible, aucune estimation de la valeur du stock de capital des immobilisations maritimes utilisées pour la prestation de ces services n'a pu être produite⁸⁹. Tous les services de traversier sont offerts gratuitement aux usagers et ne rapportent donc aucun revenu au gouvernement. Selon le ministère des Infrastructures et des Transports de l'Alberta, les frais d'exploitation de ces services s'élèvent approximativement à 1 170 000 dollars par année.

Le tableau 9.3 présente les coûts financiers estimatifs de l'infrastructure et des véhicules maritimes de l'Alberta en 2000.

Tableau 9.3 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes de l'Alberta, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Biens de Transports Canada	246,1	266,7	1 614,5
Programmes de la Sécurité maritime ^[1]	1 108,3	1 108,3	--
Total	1 354,4	1 374,9	1 614,5
Transporteurs maritimes			
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[2]	1 170,0	1 170,0	--
Total – Alberta	2 524,4	2 544,9	1 614,5

[1] Coût d'exploitation seulement. Aucune immobilisation maritime et donc aucun coût de capital ne sont associés à la prestation des services d'inspections, de certification et d'immatriculation de navires.

[2] Coûts d'exploitation seulement.

⁸⁷ Les cinq inspections de contrôle par l'État du port effectuées dans la Région de l'Arctique de l'Ouest ont toutes été attribuées à l'Alberta. Certaines de ces inspections ont peut-être eu lieu dans les Territoires du Nord-Ouest; 93 inspections intérieures sur les traversiers et les navires de pêche, de voyageurs ou de transport commercial.

⁸⁸ Traversiers de Bleriot, Crowfoot, Finnegan, Klondyke, Lacrete, Rivière-la-paix, Rosevear et Shaftesbury.

⁸⁹ Le ministère des infrastructures et des transports de l'Alberta possède quatre traversiers à câbles et quatre traversiers de passagers/véhicules.

9.3 SASKATCHEWAN

Le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes de la Saskatchewan inclut les biens de Transports Canada⁹⁰ à Bushell (Black Bay), Fond du Lac et Stony Rapids, et les services de traversier en eaux intérieures exploités par le gouvernement provincial⁹¹ ou pour son compte.

En 2000, les éléments d'actif maritimes qui restaient sous le contrôle et la gestion de Transports Canada dans le nord de la Saskatchewan (sur le Lac Athabasca) étaient très peu nombreux (deux quais en bois et un quai en acier). Ces installations qui ont été offertes en vue d'une cession n'ont rapporté aucun revenu au Ministère. La part estimative des coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada en Saskatchewan s'élevait à environ trente mille dollars.⁹²

Treize services de traversier en eaux intérieures sont exploités par ou pour le compte du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan. Tous ces services sont offerts gratuitement, sur une base saisonnière, aux usagers (à l'exception du chaland de Wollaston⁹³) et ne rapportent aucun revenu au gouvernement. Le coût d'exploitation de ces services se chiffrait à 2,3 millions de dollars en 2000.

En 2000, la flotte de traversiers à câbles qui appartenait au ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan avait 32 ans en moyenne et la plupart des navires⁹⁴ présentaient une capacité de six voitures. Au cours de cette année, 270 359 véhicules (dont environ 5 % étaient des camions) et 322 885 voyageurs ont utilisé ces services de traversier en eaux intérieures.

Le tableau 9.4 présente les coûts financiers estimatifs de l'infrastructure et des véhicules maritimes de la Saskatchewan en 2000.

⁹⁰ Éléments d'actifs qui sont demeurés sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

⁹¹ Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan.

⁹² La répartition provinciale des revenus et des dépenses d'exploitation qui ont trait aux biens de TC a été faite sur la base de la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif situés dans chaque province.

⁹³ Service de chaland exploité par la bande indienne de Hatchet Lake pour le compte de la province. Ce service ne rapporte aucun revenu au gouvernement de la Saskatchewan, car l'exploitant garde tous les revenus.

⁹⁴ Onze des douze traversiers à câbles. Le traversier de Riverhurst a une capacité de 15 voitures.

Tableau 9.4 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Saskatchewan, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Biens de Transports Canada	55,0	59,2	386,8
Transporteurs maritimes			
Exploitant de traversier en eaux intérieures	2 382,3	2 397,5	799,7
Total – Saskatchewan	2 437,3	2 456,8	1 186,4

9.4 MANITOBA

L'infrastructure et les véhicules maritimes couverts par l'examen de la totalité des coûts au Manitoba comprennent les biens de Transports Canada⁹⁵ à Selkirk, les activités de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au port de Churchill et les programmes de la Sécurité maritime.

En 2000, un quai était sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au Manitoba (à Selkirk). Cette installation n'a rapporté aucun revenu au Ministère. La part des coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada au Manitoba était évaluée à environ 150 000 dollars.⁹⁶

L'Administration de pilotage des Grands Lacs dessert les provinces de l'Ontario, du Manitoba et du Québec (au sud de l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert). Moins d'un pour cent de ses coûts d'infrastructure et d'exploitation en 2000 ont été attribués à la province du Manitoba⁹⁷. Les revenus produits par les affectations de pilotage effectuées au port de Churchill sont évalués à 108 700 dollars.

La Sécurité maritime de Transports Canada a effectué 23 inspections⁹⁸ au Manitoba en 2000. Les coûts financiers présentés dans le tableau 9.5 ci-dessous représentent la part des dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime qui a été

⁹⁵ Biens qui sont demeurés sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

⁹⁶ La répartition provinciale des revenus et des dépenses d'exploitation qui ont trait aux biens de TC a été effectuée sur la base de la valeur nette du stock de capital des biens qui sont situés dans chaque province.

⁹⁷ La répartition provinciale des coûts d'infrastructure et d'exploitation de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est fondée sur la proportion des mouvements de navires (arrivées et départs) dans des ports désignés des provinces de l'Ontario (50 ports), du Manitoba (Churchill) et du Québec (Valleyfield) en 2000. Bien que certains de ces navires soient exemptés des services obligatoires de pilotage, il est présumé qu'ils étaient peu nombreux, puisque les exigences nécessaires pour obtenir cette exemption sont très rigoureuses. Les traversiers (en exploitation sur une base régulière) sont habituellement exemptés du pilotage obligatoire. Puisqu'il n'a pas été possible d'identifier les navires (et, par conséquent, l'exploitant) avec précision, les traversiers (vraisemblablement déclaré comme navires de transport de passagers ou de véhicules), sont inclus dans les chiffres du trafic provincial pour l'Ontario et le Manitoba qui ont été utilisés comme base pour effectuer la répartition provinciale.

⁹⁸ Les deux inspections de contrôle par l'État du port effectuées dans la Région Arctique de l'Est des Prairies ont toutes été attribuées au Manitoba. Certaines de ces inspections ont peut-être eu lieu dans les Territoires du Nord-Ouest; 21 inspections dans les eaux intérieures ont été effectuées sur des traversiers et des navires de pêche, de transport de passagers ou des navires commerciaux de transport de marchandises.

attribuée au Manitoba sur la base du nombre total des inspections qui ont été effectuées dans la province⁹⁹. La part des revenus (c.-à-d. les droits relatifs aux services maritimes) attribuable à ces services s'élève à 29 000 dollars.

Le ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba exploitait, en 2000, six services de traversier qui ont transporté un total de 244 444 voyageurs et de 97 797 véhicules. Puisqu'aucun renseignement financier publiquement accessible n'a pu être trouvé sur les services de traversier en eaux intérieures exploités par le gouvernement du Manitoba¹⁰⁰ ou pour son compte, aucune estimation n'a pu être produite pour ces services dans le cadre de l'examen de la totalité des coûts.

Le tableau 9.5 présente les coûts financiers estimatifs de l'infrastructure et des véhicules maritimes du Manitoba en 2000.

Tableau 9.5 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Manitoba, 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Biens de Transports Canada	638,6	763,9	6 626,2
Administrations de pilotage ^[1]	120,6	120,6	2,5
Programmes de la Sécurité maritime ^[2]	260,1	260,1	--
Total	1 019,2	1 144,6	6 628,7
Transporteurs maritimes			
Exploitants de traversier en eaux intérieures	--	--	--
Total – Manitoba	1 019,2	1 144,6	6 628,7

[1] Administration de pilotage des Grands Lacs.

[2] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucun élément d'immobilisation maritime n'étant impliqué dans la prestation de services d'inspection et d'immatriculation.

9.5 ONTARIO

L'infrastructure et les véhicules maritimes de la province de l'Ontario couverts par l'examen de la totalité des coûts comprennent les éléments suivants :

- Quatre (4) administrations portuaires canadiennes
- Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Vingt et une (21) installations portuaires et ports publics¹⁰¹
- Les services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne
- L'Administration de pilotage des Grands Lacs
- Les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada

⁹⁹ Puisque les coûts liés à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation de navires n'ont pu être isolés du total des coûts d'exploitation de la Sécurité maritime, les estimations présentées se trouvent à surestimer les coûts réels de ces services.

¹⁰⁰ Ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba.

¹⁰¹ Installations qui sont restées sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

- Les services de traversier en eaux intérieures exploités par le gouvernement provincial ou pour son compte

Le tableau 9.6 présente les coûts financiers estimatifs établis pour chacune de ces entités pour l'année 2000.

Il y a quatre administrations portuaires canadiennes dans la province de l'Ontario, soit Hamilton, Thunder Bay, Toronto et Windsor. Environ 20 pour cent du tonnage total manutentionné (volume intérieur et volume international) dans les ports canadiens en 2000 l'a été dans les ports situés en Ontario et plus du tiers de ce volume l'a été dans ces quatre ports majeurs. En 2000, les revenus d'exploitation combinés des administrations portuaires canadiennes situées en Ontario ont totalisé 23,9 millions de dollars.

La Voie maritime du Saint-Laurent relie les Grands Lacs aux eaux navigables du fleuve Saint-Laurent et dessert les provinces de l'Ontario et du Québec¹⁰². La part des coûts d'exploitation totaux attribuée à l'exploitation des canaux, chenaux et écluses situés en Ontario a été estimée à 50 millions de dollars alors que la part estimative des revenus attribuables à ces activités s'élevait à 47,3 millions de dollars.

Tableau 9.6 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Ontario, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute Stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	27,5	29,6	123,8
Voie maritime du Saint-Laurent	120,0	141,2	1 194,8
Biens de Transports Canada	4,3	5,0	61,6
Garde côtière canadienne	27,7	28,8	--
Administration de pilotage ^[2]	16,4	16,4	0,3
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	5,2	5,2	--
Total	201,1	226,3	1 380,6
Transporteurs maritimes			
Exploitants de traversier en eaux intérieures	11,7	11,8	7,5
Total – Ontario	212,9	238,1	1 388,1

[1] Administrations portuaires de Hamilton, Thunder Bay, Toronto et Windsor

[2] Administration de pilotage des Grands Lacs

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'étant impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

En 2000, il restait 21 installations portuaires publiques sous le contrôle et la gestion de Transports Canada en Ontario. Ces installations ont rapporté environ 850 000 dollars en revenus (droits d'amarrage, de quai ou de port, frais d'entreposage et de services, etc.) au

¹⁰² La répartition des coûts d'infrastructure entre les provinces de l'Ontario et du Québec repose sur le nombre d'écluses canadiennes et la longueur des canaux situés dans chacune de ces deux provinces. La répartition des coûts d'exploitation (et des revenus) repose sur la distribution moyenne des revenus et dépenses par section calculée sur la période de 1980 à 1995.

Ministère. La part des coûts d'entretien et les coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada en Ontario a été évaluée à 812 000 dollars en 2000¹⁰³.

Les services de navigation maritime fournis par la Garde côtière canadienne dans la Région du Centre consistent en services de trafic maritime, d'aides à la navigation à courte portée et de services de déglacement. Les coûts financiers estimatifs associés à la prestation de ces services dans la province de l'Ontario sont présentés au tableau 9.6¹⁰⁴. Ces services ont produit environ 9,1 millions de dollars en revenus en 2000 (droits de services maritimes perçus auprès de tous les usagers)¹⁰⁵.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs mène ses activités dans toutes les eaux canadiennes situées dans les provinces de l'Ontario, du Manitoba et du Québec (au sud de l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert). L'Ontario étant la principale province où cette entité exerce ses activités de pilotage, 98,8 % des coûts estimatifs d'infrastructure et d'exploitation en 2000 ont été attribués à l'Ontario¹⁰⁶. Les revenus estimatifs tirés des affectations de pilotage effectuées en Ontario se sont établis à 14,8 millions de dollars.

La Sécurité maritime de Transports Canada a effectué 631 inspections en Ontario¹⁰⁷ en 2000. La part estimative des dépenses d'exploitation totales attribuables aux activités de la Sécurité maritime qui a été attribuée à la province de l'Ontario s'est élevée à 5,2 millions de dollars¹⁰⁸, tandis que la part des revenus (c.-à-d. les droits de services maritimes) attribuable à ces services a été estimée à environ 1,3 million de dollars.

Sept routes de traversier sont exploitées dans la région de Kingston par le ministère des

¹⁰³ La répartition provinciale des dépenses et des revenus d'exploitation liés aux biens de TC a été établie sur la base de la valeur nette du stock de capital des biens situés dans chaque province.

¹⁰⁴ La répartition provinciale des coûts (et des revenus) générés par la prestation des services de navigation maritime est fondée sur la distribution régionale des coûts totaux tels qu'estimés par la Garde côtière canadienne. Les coûts liés aux activités de la Garde côtière canadienne dans la Région du Centre et de l'Arctique ont été attribués à la province de l'Ontario (la part estimative attribuable aux activités dans la Région du Nord a été déduite). La part de ces coûts qui a été attribuée à l'industrie du transport commercial est fondée sur la distribution des coûts par type d'usagers telle que fournie par la Garde côtière canadienne.

¹⁰⁵ Navires canadiens et étrangers de transport de marchandises, de pêche, de croisière et traversiers.

¹⁰⁶ La répartition provinciale des coûts d'infrastructure et d'exploitation de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est fondée sur la proportion des mouvements de navires (arrivées et départs) à des ports désignés dans les provinces de l'Ontario (50 ports), du Manitoba (Churchill) et du Québec (Valleyfield) en 2000. Bien que certains navires soient exemptés des services de pilotage obligatoire, il est présumé qu'ils étaient peu nombreux, puisque les exigences nécessaires pour obtenir cette exemption sont très rigoureuses. Les traversiers (exploités sur une base régulière) sont habituellement exemptés d'utiliser les services de pilotage obligatoire. Puisqu'il n'a pas été possible d'identifier avec précision les navires (et, par conséquent, l'exploitant), les traversiers (qui sont vraisemblablement déclarés comme navires de transport de passagers ou de véhicules) sont inclus dans les chiffres du trafic provincial de l'Ontario et du Manitoba qui ont été utilisés comme base pour calculer la répartition provinciale.

¹⁰⁷ En 2000, 556 inspections ont été effectuées dans les eaux intérieures sur des navires de pêche, de traversier et de transport commercial de passagers et de marchandises, et 75 inspections de contrôle par l'État du port ont été effectuées sur des navires étrangers.

¹⁰⁸ Les dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime ont été réparties par province en fonction du nombre total d'inspections effectuées dans chaque province. Puisqu'il n'a pas été possible d'isoler les coûts liés à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation de navires, des coûts d'exploitation totaux de la Sécurité maritime, la part des coûts attribuée à chaque province surestime donc les coûts réels de ces services.

Transports de l'Ontario ou pour son compte. L'ONTC (Commission de transport Ontario Northland), exploitait aussi, par l'intermédiaire de sa filiale à part entière Owen Sound Transportation Company, des services de traversier sous mandat provincial desservant l'île Manitoulin et Moosonee en 2000¹⁰⁹. Les estimations établies pour les services de traversier en eaux intérieures en Ontario se limitent aux activités d'exploitation de l'ONTC¹¹⁰.

Le tableau 9.7 présente le surplus économique et les revenus rapportés par l'exploitation des entités comprises dans le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes de l'Ontario en 2000.

Tableau 9.7 Surplus économiques et coûts assumés par les usagers, Ontario, 2000
(en millions de dollars courants)

	Surplus économiques		Revenus
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	(3,5)	(5,7)	23,9
Voie maritime du Saint-Laurent	(72,8)	(93,9)	47,3
Biens de Transports Canada	(3,5)	(4,2)	0,9
Garde côtière canadienne	(18,5)	(19,7)	9,1
Administrations du pilotage ^[2]	(1,6)	(1,6)	14,8
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	(3,9)	(3,9)	1,3
Total	(103,9)	(129,0)	97,3
Transporteurs maritimes			
Exploitants de traversier en eaux intérieures	(2,6)	(2,6)	9,2
Total – Ontario	(106,4)	(131,7)	106,4

[1] Administrations portuaires de Hamilton, Thunder Bay, Toronto et Windsor

[2] Administration de pilotage des Grands Lacs

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'étant impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

9.6 QUÉBEC

Le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes de la province de Québec comprend les entités suivantes :

- Cinq (5) administrations portuaires canadiennes
- Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Trente-cinq (35) installations portuaires et ports publics¹¹¹
- Les services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne
- Les Administrations de pilotage des Grands Lacs et des Laurentides

¹⁰⁹ La commission de transport Ontario Northland (ONTC) exploite aussi des services de traversier à forfait desservant Pelee Island pour le compte du ministère des Transports de l'Ontario.

¹¹⁰ Aucune information sur les biens que possède et exploite le ministère des Transports de l'Ontario pour la prestation de services de traversiers en eaux intérieures n'a été trouvée.

¹¹¹ Installations qui sont restées sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

- Les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada
- C.T.M.A Traversier et La Société des Traversiers du Québec

Le tableau 9.8 présente les coûts financiers estimatifs établis à l'égard de chacune de ces entités pour l'année 2000.

Cinq administrations portuaires canadiennes sont situées sur le territoire de la province de Québec : Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières. Un quart de tout le tonnage manutentionné dans les ports canadiens en 2000 (volume intérieur et volume international) l'a été par des ports situés au Québec. Les revenus d'exploitation de ces cinq grands ports ont totalisé 77,8 millions de dollars.

Tableau 9.8 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Québec, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	102,9	109,4	517,3
Voie maritime du Saint-Laurent	77,9	93,1	870,0
Biens de Transports Canada	104,2	122,3	37,9
Garde côtière canadienne	41,9	43,3	--
Administrations de pilotage ^[2]	42,0	42,0	4,1
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	8,7	8,7	--
Total	377,5	419,0	1 429,3
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversiers ^[4]	66,0	69,1	173,1
Total – Québec	443,5	488,0	1 602,4

[1] Administrations portuaires de Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières.

[2] Administrations de pilotage des Grands Lacs et des Laurentides

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'étant impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation

[4] C.T.M.A. Traversier Ltée, La Société des traversiers du Québec et un traversier appartenant à Transports Canada.

La Voie maritime du Saint-Laurent relie les Grands Lacs aux eaux navigables du fleuve Saint-Laurent qui desservent les provinces de l'Ontario et du Québec¹¹². La part des coûts d'exploitation totaux qui a été attribuée à l'exploitation des canaux, chenaux et écluses situés au Québec a été établie à 26,9 millions de dollars et la part estimative des revenus attribuable à ces activités s'élève à 28,3 millions de dollars.

En 2000, il restait 35 installations portuaires publiques sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au Québec. Ces installations ont rapporté des revenus d'environ 5,1

¹¹² La répartition des coûts d'infrastructure entre les provinces de l'Ontario et du Québec est fondée sur le nombre d'écluses canadiennes et la longueur des canaux situés dans chacune de ces deux provinces. La répartition des coûts (et des revenus) d'exploitation est fondée sur la distribution moyenne des revenus et des dépenses par section calculée sur la période de 1980 à 1995.

millions de dollars (c.-à-d. droits d'amarrage, de quayage, de port, d'entreposage et services publics, location, etc.) au Ministère. La part des coûts d'entretien et des coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada au Québec était évaluée à 20,6 millions de dollars en 2000¹¹³.

Les coûts et les revenus estimatifs de la prestation de services de navigation maritime¹¹⁴ par la Garde côtière canadienne dans la région des Laurentides ont été attribués à la province de Québec. Ces services ont produit des revenus d'environ 5,9 millions de dollars en 2000 (en droits de services maritimes perçus auprès de tous les usagers)¹¹⁵.

Les activités de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dans la province de Québec ont été évaluées à moins d'un pour cent. Les parts des coûts et revenus d'exploitation de cette administration qui ont été attribuées à la province de Québec se sont établies à environ 84 600 et 76 700 dollars respectivement. Québec est la province dans laquelle l'Administration de pilotage des Laurentides effectue la majeure partie des activités. Les 20 713 affectations effectuées par cette entité en 2000 ont produit des revenus de 41,2 millions de dollars.

La Sécurité maritime de Transports Canada a effectué plus de 1 000 inspections dans la province de Québec¹¹⁶ en 2000. La part estimative des dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime qui a été attribuée à la province de Québec a été évaluée à 8,7 millions de dollars¹¹⁷, tandis que la part des revenus (c.-à-d. les droits de services maritimes) attribuable à ces services a été établie à environ 1,9 million de dollars.

La Société des Traversiers est le principal exploitant de traversiers dans la province de Québec. Elle exploite huit routes (dont trois en collaboration avec le secteur privé¹¹⁸) et a transporté 5,6 millions de voyageurs et 1,9 million de véhicules en 2000. Cette société a reçu une subvention de 40,1 millions de dollars en 2000 pour couvrir les coûts de ses activités et l'acquisition d'immobilisations. La province de Québec compte aussi un autre exploitant, C.T.M.A Traversier¹¹⁹, qui exploite la route entre Cap-aux-Meules, Québec et

¹¹³ La répartition provinciale des revenus et des dépenses d'exploitation liés aux biens de TC a été effectuée sur la base de la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif situés dans chacune des provinces.

¹¹⁴ C'est-à-dire les services de trafic des navires, les aides à la navigation à vue et les services de déglacage.

¹¹⁵ Navires canadiens et étrangers de transport de marchandises, de pêche, de croisière et de traversier.

¹¹⁶ En 2000, 556 inspections ont été effectuées dans les eaux intérieures du Canada sur des navires de pêche, de traversier, de transport de passagers et de transport commercial de marchandises, et 75 inspections de contrôle par l'État du port ont été effectuées sur des navires étrangers.

¹¹⁷ Les dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime ont été réparties par province sur la base du nombre total d'inspections effectuées dans chaque juridiction. Puisque les coûts liés à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation des navires, n'ont pu être isolés du total des coûts d'exploitation de la Sécurité maritime, la part de ces coûts qui est attribuée à chaque province surestime les coûts réels de ces services.

¹¹⁸ Île aux Grues / Montmagny, Rivière-du-Loup / Saint-Siméon, Île d'Entrée / Cap-aux-Meules.

¹¹⁹ C.T.M.A. Traversier ne possède aucune immobilisation. Les navires et les gares maritimes que cet exploitant loue sont la propriété de Transports Canada. De plus, il reçoit une subvention de Transports Canada afin de couvrir ses coûts d'exploitation.

Souris, sur l'Île-du-Prince-Édouard. Les coûts et les revenus d'exploitation de C.T.M.A. Traversier ont été répartis à parts égales entre le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard.

Le tableau 9.9 présente le surplus économique et les revenus produits par les activités de ces deux entités faisant partie du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes dans la province de Québec en 2000.

Tableau 9.9 Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Québec, 2000
(en millions de dollars courants)

	Surplus économique		Revenus
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	(25,1)	(31,7)	77,8
Voie maritime du Saint-Laurent	(49,5)	(64,8)	28,3
Biens de Transports Canada	(102,3)	(120,8)	5,1
Garde côtière canadienne	(36,0)	(37,5)	5,9
Administrations de pilotage ^[2]	(0,7)	(0,8)	41,2
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	(6,8)	(6,8)	1,9
Total	(220,5)	(262,3)	160,3
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversiers ^[4]	(49,8)	(52,5)	15,9
Total – Québec	(270,3)	(314,8)	176,1

[1] Administrations portuaires de Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières.

[2] Administrations de pilotage des Grands Lacs et des Laurentides

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'étant impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[4] C.T.M.A. Traversier Ltée, La Société des traversiers du Québec.

9.7 NOUVEAU-BRUNSWICK

L'infrastructure et les véhicules maritimes du Nouveau-Brunswick couverts par l'examen de la totalité des coûts comprennent deux administrations portuaires canadiennes (Belledune et Saint-Jean), les biens¹²⁰ de Transports Canada à Bathurst, Dalhousie et Newcastle (Miramichi), les activités de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dans cette province, les services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne, les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada et les services de traversier en eaux intérieures exploités par le gouvernement provincial ou pour son compte.

Le Tableau 9.10 présente les coûts financiers estimatifs de l'infrastructure et des véhicules maritimes de toutes ces entités en 2000.

Deux administrations portuaires canadiennes sont situées dans la province du Nouveau-Brunswick : Belledune et Saint-Jean. Pas moins de 90 p. 100 de tout le tonnage manutentionné en 2000 (volume intérieur et volume international) dans les ports

¹²⁰ Biens qui sont demeurés sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

canadiens situés au Nouveau-Brunswick l'ont été dans ces deux ports (dont 81,5 % à Saint-Jean). Les revenus d'exploitation combinés de ces ports ont totalisé 13 millions de dollars en 2000.

En 2000, Transports Canada possédait des installations à trois endroits au Nouveau-Brunswick, soit à Bathurst, Dalhousie et Newcastle (Miramichi). Ces installations ont rapporté des revenus d'environ 1,9 million de dollars en 2000 (en droits d'amarrage, de quaiage, et de port, d'entreposage et de services publics, location, etc.) au Ministère. En 2000¹²¹, la part des coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada au Nouveau-Brunswick était évaluée à un million de dollars.

La Garde côtière canadienne déclare ses activités¹²² en fonction de cinq régions prédéfinies. Les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard réunies forment de la Région des Maritimes. La répartition provinciale des droits de services maritimes¹²³ a été établie selon la répartition régionale des coûts fournie par la Garde côtière canadienne. Pour la Région des Maritimes, les coûts ont été répartis par province sur la base du tonnage total manutentionné aux ports (situés au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard) et de la grille des droits de services de navigation maritime qui s'applique dans ces ports.

La part de ces coûts attribuée à l'industrie du transport maritime commercial a été établie en fonction de la distribution des coûts par type d'utilisateurs fournie par la Garde côtière canadienne.

Pour la Région des Maritimes, les coûts liés aux services de déglacage ont été répartis par province sur la base du nombre de zones des glaces situées dans chaque province.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique dessert les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador et de l'Île-du-Prince-Édouard. La répartition provinciale des coûts d'exploitation et des revenus de l'administration dans ces quatre provinces a été établie sur la base du nombre d'affectations qui ont été effectuées dans les zones de pilotage obligatoire. En 2000, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a effectué 16 % de ses affectations au Nouveau-Brunswick. La part estimative des coûts et des revenus d'exploitation qui a été attribuée à cette province s'est élevée à 1,8 million de dollars pour les coûts et à 1,9 million de dollars pour les revenus.

La Sécurité maritime de Transports Canada a effectué 302 inspections au Nouveau-

¹²¹ La répartition provinciale des revenus et des dépenses d'exploitation qui ont trait aux biens de TC a été établie selon la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif situés dans chaque province.

¹²² C'est-à-dire les services de trafic maritime, les aides à la navigation de courte portée et les services de déglacage.

¹²³ Droits payés pour les services de navigation maritime fournis par la Garde côtière canadienne, c.-à-d. les aides à la navigation de courte portée et les services de trafic maritime.

Brunswick¹²⁴ en 2000. La part estimative des dépenses d'exploitation totales engendrées par les activités de la Sécurité maritime qui a été attribuée à la province s'est élevée à 1,6 million de dollars¹²⁵ tandis que la part des revenus (c.-à-d. les droits de service maritime) attribuable à ces services a été évaluée à environ 312 800 dollars.

Onze routes de traversier en eaux intérieures sont exploitées par le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick ou pour son compte. En 2000, la flotte du Ministère comptait 17 traversiers (11 traversiers à câbles et 6 traversiers automoteurs). Tous les services de traversier fournis par le ministère des Transports sont offerts sans frais aux usagers; ils ne rapportent donc aucun revenu au Ministère. Coastal Transport Limited exploite les routes desservant les îles de Grand-Manan et de White Head, dans le cadre d'un contrat avec le gouvernement provincial (utilisant, pour fournir ces services, des navires qui sont la propriété du ministère des Transports). Ces services ne sont pas offerts gratuitement. La valeur de stock de capital des éléments d'actif maritime qui sont utilisés pour assurer la prestation des services de traversier en eaux intérieures au Nouveau-Brunswick n'a pu être établi dû au manque de renseignements financiers sur ces éléments d'actif.

Tableau 9.10 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Nouveau-Brunswick, 2000 (en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
Coût d'opportunité du capital	6 %	8,6 %	
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	24,5	27,2	207,5
Biens de Transport Canada	7,8	9,0	106,9
Garde côtière canadienne	9,5	9,8	--
Administrations de pilotage ^[2]	1,8	1,8	0,7
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	1,6	1,6	--
Total	45,4	49,6	208,2
Transporteurs maritimes			
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[4]	10,1	10,1	--
Total – Nouveau-Brunswick	55,5	59,7	208,2

[1] Administrations portuaires de Belledune et de Saint-Jean

[2] Administration de pilotage de l'Atlantique

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'étant impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[4] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement. La valeur des immobilisations utilisées pour assurer la prestation de ses services n'a pu être évaluée..

¹²⁴ En 2000, 231 inspections ont été effectuées dans les eaux intérieures sur des navires de pêche, des traversier, de passagers ou de transport commercial de marchandises, et 71 inspections de contrôle par l'État du port ont été effectuées sur des navires étrangers mouillant dans les ports canadiens.

¹²⁵ Les dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime ont été réparties par province en se fondant sur le nombre total d'inspections effectuées dans chaque province. Puisque les coûts liés à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation de navires n'ont pu être isolés des coûts totaux d'exploitation de la Sécurité maritime, la part des coûts attribuée à chaque province se trouve donc à surestimer les coûts réels de ces services.

Le Tableau 9.11 présente le surplus économique et les revenus qui ont été produits par l'exploitation des entités comprises dans le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes du Nouveau-Brunswick en 2000.

Tableau 9.11 Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Nouveau-Brunswick, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Revenus
Coût d'opportunité du capital	6 %	8,6 %	
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	(11,6)	(14,3)	13,0
Biens de Transport Canada	(5,9)	(7,1)	1,9
Garde côtière canadienne	(6,9)	(7,1)	2,7
Administrations de pilotage ^[2]	0,0	0,0	1,9
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	(1,3)	(1,3)	0,3
Total	(25,6)	(29,8)	19,8
Transporteurs maritimes			
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[4]	(10,1)	(10,1)	--
Total – Nouveau-Brunswick	(35,7)	(39,9)	19,8

[1] Administrations de Belledune et de Saint-Jean

[2] Administration de pilotage de l'Atlantique

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement. Aucune immobilisation maritime n'a été impliquée dans la prestation de services d'inspection et d'immatriculation.

[4] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement. La valeur des immobilisations affectées à la prestation de ses services n'a pu être évaluée.

9.8 NOUVELLE-ÉCOSSE

L'infrastructure et les véhicules maritimes de la province de la Nouvelle-Écosse qui font partie du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts comprennent l'Administration portuaire de Halifax, les biens¹²⁶ de Transports Canada, les activités de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dans cette province, les services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne, les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada, les services de traversier exploités par Marine Atlantique et par Northumberland Ferries, ainsi que les services de traversier en eaux intérieures exploités par le gouvernement provincial ou pour son compte.

Le tableau 9.12 présente les coûts financiers estimatifs de l'infrastructure et des véhicules maritimes pour toutes ces entités en 2000.

L'Administration portuaire de Halifax gère le plus important port de la province de la Nouvelle-Écosse en termes de tonnage total manutentionné (volume intérieur et volume international). En 2000, l'exploitation de cette administration portuaire canadienne a produit des revenus de 18,1 millions de dollars.

¹²⁶ Éléments d'actif qui sont demeurés sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

En 2000, l'inventaire de Transports Canada faisait état de 12 installations portuaires publiques dans la province de la Nouvelle-Écosse. Ces installations ont rapporté au Ministère environ 1,5 million de dollars en revenus (c.-à-d. droits d'amarrage, de quaiage, de port, d'entreposage et de services publics, location, etc.). La part des coûts d'entretien et des coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada en Nouvelle-Écosse a été évaluée à 5,9 millions de dollars en 2000.¹²⁷

La part des coûts d'exploitation liés aux services de navigation maritime qui ont été fournis par la Garde côtière canadienne dans la province de la Nouvelle-Écosse a été évaluée à 9,1 millions de dollars en 2000¹²⁸. Les revenus estimatifs perçus auprès de tous les usagers ont totalisé 3,5 millions de dollars.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique effectue la plupart de ses affectations (53,9 %) en Nouvelle-Écosse. La part des coûts et des revenus d'exploitation de l'administration qui a été attribuée à cette province s'élève à 5,9 millions de dollars pour les coûts et à 6,3 millions de dollars pour les revenus¹²⁹.

En 2000, la Sécurité maritime de Transports Canada a effectué le cinquième de toutes ses inspections en Nouvelle-Écosse¹³⁰. La part des dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime attribuable à ces services a été évaluée à 6,7 millions de dollars. Les revenus estimatifs liés à ces services ont totalisé approximativement 1,3 million de dollars¹³¹.

Deux exploitants majeurs de traversier offrent leurs services en Nouvelle-Écosse, soit

¹²⁷ La répartition provinciale des dépenses et des revenus et d'exploitation qui sont liés aux biens de TC a été faite en se fondant sur la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif qui sont situés dans chaque province.

¹²⁸ La Garde côtière canadienne rend compte de ses activités en fonction de cinq régions prédéfinies. Les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard sont regroupées pour former la Région des Maritimes. La répartition provinciale des droits perçus pour les services maritimes était fondée sur la distribution régionale des coûts fournie par la Garde côtière canadienne. Pour la Région des Maritimes, les coûts ont été répartis par province sur la base du tonnage total manutentionné dans les ports (situés au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et dans l'Île-du-Prince-Édouard) et de la grille des droits relatifs aux services de navigation maritime qui s'applique à ces ports. La part de ces coûts qui est attribuée à l'industrie de transport maritime commercial est fondée sur la distribution de ces coûts par type d'usagers qui a été fourni par la Garde côtière canadienne. Pour la Région des Maritimes, les coûts liés aux services de déglacage ont été répartis par province sur la base du nombre de zones des glaces situées dans chaque province.

¹²⁹ L'Administration de pilotage de l'Atlantique dessert les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador et de l'Île-du-Prince-Édouard. La répartition provinciale des coûts et des revenus d'exploitation de l'Administration entre ces quatre provinces a été faite sur la base du nombre d'affectations effectuées dans les zones de pilotage obligatoire.

¹³⁰ En 2000, 998 inspections ont été effectuées dans les eaux intérieures sur des navires de pêche, des traversiers, de passagers ou de transport commercial de marchandises, et 212 inspections de contrôle par l'État du port ont été effectuées sur des navires étrangers, pour un total de 1 210 inspections dans cette province.

¹³¹ Les dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime ont été attribuées par province sur la base du nombre total d'inspections qui ont été effectuées dans chaque administration. Puisque les coûts liés à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation de navires n'ont pu être isolés des coûts d'exploitation totaux de la Sécurité maritime, la part des coûts attribuée à chaque province se trouve à surestimer les coûts réels de ces services.

Marine Atlantique¹³² et Northumberland Ferries. Northumberland Ferries Ltd. exploite le service de traversier qui dessert la liaison Wood Islands, dans l'Île-du-Prince-Édouard, à Caribou, en Nouvelle-Écosse, en vertu d'un contrat avec le ministre des Transports du Canada. L'entreprise ne possède aucune immobilisation liée à l'exploitation de cette route. Les navires et les gares maritimes appartiennent à Transports Canada et sont loués à bail par l'entreprise pour une contrepartie nominale. Northumberland Ferries reçoit aussi une subvention de Transports Canada qui lui permet de couvrir ses coûts d'exploitation. Les coûts et les revenus d'exploitation de cet exploitant de traversier ont été répartis à parts égales entre la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard.

Le ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse exploite sept traversiers (quatre traversiers à câbles et trois traversiers automoteurs de haute mer) qui font le lien avec le réseau routier provincial. Ces services ont rapporté des revenus d'environ 950 000 dollars en 2000.

Tableau 9.12 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules maritimes, Nouvelle-Écosse, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	18,7	20,9	135,5
Biens de Transport Canada	12,2	13,5	81,7
Garde côtière canadienne	12,6	13,0	--
Administrations de pilotage ^[2]	6,2	6,2	2,3
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	6,6	6,6	--
Total	55,7	59,5	219,5
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversiers ^[4]	87,3	90,7	433,5
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[5]	6,3	6,4	2,9
Total	93,6	97,0	436,4
Total – Nouvelle-Écosse	149,3	156,6	656,0

[1] Administration portuaire de Halifax

[2] Administration de pilotage de l'Atlantique

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement. Aucune immobilisation maritime n'a été impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[4] Marine Atlantique, Northumberland Ferries et un traversier de Transports Canada.

Le tableau 9.13 présente le surplus économique et les revenus d'exploitation produits par les entités faisant partie du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes de la Nouvelle-Écosse en 2000.

¹³² La répartition provinciale de la valeur des immobilisations de Marine Atlantique a été effectuée en fonction de l'emplacement des installations. Étant donné que Marine Atlantique compte trois terminaux (Port aux Basques, North Sydney et Argentia), les valeurs du stock de capital des immeubles et des améliorations locatives des terminaux ont été réparties à parts égales entre les trois emplacements. La valeur des navires et du matériel, ainsi que les coûts et les revenus d'exploitation, ont été attribués à parts égales entre les provinces de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse.

Tableau 9.13 Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Nouvelle-Écosse, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Revenus
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	(0,7)	(2,8)	18,1
Biens de Transport Canada	(10,7)	(12,1)	1,5
Garde côtière canadienne	(9,2)	(9,5)	3,4
Administrations de pilotage ^[2]	0,1	0,1	6,3
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	(5,3)	(5,3)	1,3
Total	(25,7)	(29,6)	30,6
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversiers ^[4]	(53,9)	(57,2)	32,8
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[5]	(5,4)	(5,4)	0,9
Total	(59,2)	(62,6)	33,8
Total – Nouvelle-Écosse	(85,0)	(92,2)	64,3

[1] Administration portuaire de Halifax

[2] Administration de pilotage de l'Atlantique

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement. Aucune immobilisation maritime n'était impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[4] Marine Atlantique, Northumberland Ferries et un traversier de Transports Canada.

9.9 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

L'infrastructure et les véhicules maritimes de la province de l'Île-du-Prince-Édouard couverts par l'examen de la totalité des coûts comprennent les biens¹³³ de Transports Canada dans cette province, les services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne, les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada et les services de traversier exploités par C.T.M.A. Traversier et Northumberland Ferries.

Le tableau 9.14 présente les coûts financiers estimatifs de l'infrastructure et des véhicules maritimes de toutes ces entités en 2000.

En 2000, l'inventaire de Transports Canada faisait état de quatre emplacements d'installations portuaires publiques : Charlottetown, Georgetown, Souris et Summerside. Ces installations ont rapporté au Ministère des revenus d'environ 824 000 dollars (en droits d'amarrage, de quaiage de port, d'entreposage et de services publics, location, etc.). La part des coûts d'entretien, de gestion et d'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada a été évaluée à 8,8 millions de dollars en 2000.¹³⁴

La part des coûts d'exploitation liés aux services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne qui ont été fournis dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard a été

¹³³ Biens qui sont demeurés sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

¹³⁴ La répartition provinciale des revenus et des dépenses d'exploitation liés aux biens de TC a été établie sur la base de la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif situés dans chaque province.

évaluée à 3,2 millions de dollars en 2000¹³⁵. Les revenus estimatifs perçus de tous les usagers se sont élevés à un demi million de dollars.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a effectué 266 affectations (environ 2,5 % de toutes ses missions) dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard. La part des coûts et des revenus d'exploitation de l'administration qui a été attribuée à la province s'est élevée à 270 000 dollars pour les coûts et à 290 000 dollars pour les revenus.¹³⁶

En 2000, la Sécurité maritime de Transports Canada a effectué 56 inspections dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard¹³⁷. La part des dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime attribuable à ces services a été évaluée à 305 000 dollars. Les revenus estimatifs liés à ces services ont totalisé approximativement 58 000 dollars¹³⁸.

C.T.M.A. Traversier et Northumberland Ferries Ltd¹³⁹ sont deux exploitants majeurs de traversiers qui offrent des services dans l'Île-du-Prince-Édouard. C.T.M.A Traversier¹⁴⁰ exploite la liaison entre Cap-aux-Meules, Québec, et Souris, Île-du-Prince-Édouard. Northumberland Ferries Ltd. exploite la liaison entre Wood Islands, Île-du-Prince-Édouard, et Caribou, Nouvelle-Écosse. Les coûts et les revenus d'exploitation des deux exploitants ont été répartis à parts égales entre les provinces dans lesquelles ils œuvrent.

¹³⁵ La Garde côtière canadienne déclare ses activités selon cinq régions prédéfinies. Les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard sont regroupées pour former la Région des Maritimes. La répartition provinciale des droits perçus pour les services maritimes était fondée sur la distribution régionale des coûts fournie par la Garde côtière canadienne. Pour la Région des Maritimes, les coûts ont été répartis par province sur la base du tonnage total manutentionné dans les ports (situés au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et dans l'Île-du-Prince-Édouard) et de la grille des droits relatifs aux services de navigation maritime qui s'applique à ces ports. La part de ces coûts qui est attribuée à l'industrie de transport maritime commercial est fondée sur la distribution de ces coûts par type d'usagers qui a été fourni par la Garde côtière canadienne. Pour la Région des Maritimes, les coûts liés aux services de déglacage ont été répartis par province sur la base du nombre de zones des glaces situées dans chaque province.

¹³⁶ L'Administration de pilotage de l'Atlantique mène ses activités en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve-et-Labrador et dans l'Île-du-Prince-Édouard. La répartition provinciale des coûts et des revenus d'exploitation de l'Administration entre ces quatre provinces a été établie sur la base du nombre d'affectations effectuées dans les zones de pilotage obligatoire.

¹³⁷ En 2000, 48 inspections ont été effectuées dans les eaux intérieures sur des navires de pêche, des traversiers, de passagers ou de transport commercial de marchandises, et 8 inspections de contrôle par l'État du port ont été effectuées sur des navires étrangers mouillant dans des ports canadiens.

¹³⁸ Les dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime ont été réparties par province sur la base du nombre total d'inspections qui ont été effectuées dans chaque juridiction. Puisque les coûts liés à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation de navires n'ont pu être isolés des coûts d'exploitation totaux de la Sécurité maritime, la part des coûts attribuée à chaque province se trouve à surestimer les coûts réels de ces services.

¹³⁹ Northumberland Ferries ne possède aucune immobilisation liée à l'exploitation de cette route. Cet exploitant loue, moyennant une contrepartie nominale, des navires et des gares maritimes appartenant à Transports Canada. Il reçoit aussi une subvention de Transports Canada afin de couvrir ses coûts d'exploitation.

¹⁴⁰ C.T.M.A. Traversier ne possède aucune immobilisation. Les navires et les terminaux de traversiers qu'il loue sont la propriété de Transports Canada. Ce exploitant reçoit aussi une subvention de Transports Canada afin de couvrir ses coûts d'exploitation.

Tableau 9.14 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, Î.-P.-É., 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Biens de Transports Canada	19,7	21,3	123,1
Garde côtière canadienne	4,5	4,7	--
Administrations de pilotage ^[1]	0,3	0,3	0,1
Programmes de la Sécurité maritime ^[2]	0,3	0,3	--
Total	24,8	26,6	123,2
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversiers ^[3]	9,7	9,7	0,1
Total – Île-du-Prince-Édouard	34,5	36,3	123,2

[1] Administration de pilotage de l'Atlantique

[2] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'ayant été impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[3] C.T.M.A. Traversier Ltée, Northumberland Ferries et deux traversiers appartenant à Transports Canada.

Le tableau 9.15 présente le surplus économique et les revenus produits par les entités qui relevaient de l'infrastructure et des véhicules maritimes de l'Île-du-Prince-Édouard en 2000.

Tableau 9.15 Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Î.-P.-É., 2000
(en milliers de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Biens de Transports Canada	(18 901,2)	(20 518,9)	824,5
Garde côtière canadienne	(4 025,3)	(4 172,2)	503,9
Administrations de pilotage ^[1]	7,4	5,7	289,9
Programmes de la Sécurité maritime ^[2]	(247,2)	(247,2)	58,0
Total	(23 166,4)	(24 932,6)	1 676,3
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversiers ^[3]	(3 410,1)	(3 410,8)	6 728,2
Total – Île-du-Prince-Édouard	(26 576,5)	(28 343,4)	7 954,5

[1] Administration de pilotage de l'Atlantique

[2] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'ayant été impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[3] C.T.M.A. Traversier Ltée et Northumberland Ferries

9.10 TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

L'infrastructure et les véhicules maritimes de la province de Terre-Neuve-et-Labrador inclus dans le champ d'application de l'examen de la totalité des coûts comprennent

l'Administration portuaire de St. John's, les biens¹⁴¹ de Transports Canada, les activités de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dans cette province, les services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne, les programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada, les services de traversiers exploités par Marine Atlantique et les services de traversiers en eaux intérieures exploités par le gouvernement provincial ou pour son compte.

Le tableau 9.16 présente les coûts financiers estimatifs de l'infrastructure et des véhicules maritimes de toutes ces entités en 2000.

La province de Terre-Neuve-et-Labrador compte une administration portuaire canadienne, soit celle de St. John's. En 2000, ce port a réalisé des revenus totalisant 3,5 millions de dollars. En 2000, 18 installations portuaires publiques étaient sous le contrôle de Transports Canada dans cette province. Ces installations ont rapporté au Ministère des revenus de l'ordre de deux millions de dollars (en droits d'amarrage, de quaiage, de port, d'entreposage et de services publics, location, etc.). La part des coûts d'entretien et des coûts liés à la gestion et à l'exploitation de la direction des programmes portuaires de Transports Canada à Terre-Neuve-et-Labrador a été évaluée à 1,6 million de dollars en 2000.¹⁴²

Les coûts financiers estimatifs qui sont associés à la prestation des services de navigation maritime de la Garde côtière canadienne à Terre-Neuve sont présentés dans le tableau 9.16¹⁴³. Ces services ont rapporté des revenus de l'ordre de 5,3 millions de dollars en 2000 (droits de services maritimes perçus auprès de tous les usagers)¹⁴⁴.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a effectué 2 971 affectations dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador en 2000. La part des coûts et des revenus d'exploitation de l'administration qui a été attribuée à cette province s'est établie à 3,2 millions de dollars pour les coûts et à 3 millions de dollars pour les revenus¹⁴⁵.

En 2000, la Sécurité maritime de Transports Canada a effectué 989 inspections dans cette province¹⁴⁶. La part des dépenses totales d'exploitation liées aux activités de la Sécurité maritime liée à ces services a été évaluée à 5,4 millions de dollars. Les revenus estimatifs

¹⁴¹ Biens qui sont demeurés sous le contrôle et la gestion de Transports Canada au 31 décembre 2000.

¹⁴² La répartition provinciale des revenus et des dépenses d'exploitation liés aux biens de TC a été établie sur la base de la valeur nette du stock de capital des éléments d'actif situés dans chaque province.

¹⁴³ La répartition provinciale des coûts (et des revenus) produits par les services de navigation maritime a été établie en fonction de la distribution régionale des coûts totaux estimés par la Garde côtière canadienne. Pour la Région de Terre-Neuve, les coûts liés aux activités de la Garde côtière canadienne ont été attribués à la province de Terre-Neuve-et-Labrador. La part de ces coûts qui a été attribuée à l'industrie du transport maritime commercial est fondée sur la distribution des coûts par type d'utilisateur qui a été fourni par la Garde côtière canadienne.

¹⁴⁴ Navires canadiens et étrangers de transport de marchandises, de pêche, de croisière et de traversier.

¹⁴⁵ L'Administration de pilotage de l'Atlantique dessert la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard. La répartition provinciale des coûts et des revenus d'exploitation de l'Administration entre ces quatre provinces a été établie en fonction du nombre d'affectations dans les zones de pilotage obligatoire.

¹⁴⁶ En 2000, 941 inspections ont été effectuées sur des navires de pêche, des traversiers, des navires à passagers et de transport maritime de marchandises, et 48 inspections pour le contrôle par l'État du port des navires étrangers.

attribuables à ces services ont totalisé approximativement un million de dollars¹⁴⁷.

Marine Atlantique exploite trois traversiers de passagers sur deux routes reliant les provinces de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse¹⁴⁸. La répartition provinciale de la valeur du stock de capital a été effectuée en fonction de l'emplacement des installations. Puisque Marine Atlantique possède trois terminaux (Port aux Basques, North Sydney et Argentia), la valeur de stock de capital des immeubles et des améliorations locatives des terminaux a été répartie à parts égales entre ces trois emplacements. La valeur des navires et du matériel, ainsi que les coûts et les revenus d'exploitation, ont été répartis à parts égales entre les provinces de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse.

Des services de traversiers en eaux intérieures sont exploités sur seize routes dans la province par ou pour le compte du ministère des Transports et des Travaux publics de la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Ces services ont généré des revenus de 24,7 millions de dollars en 2000. Le niveau de détails auquel les renseignements financiers étaient disponibles quant aux éléments d'actif maritime servant à la prestation de ces services était insuffisant pour qu'une estimation de la valeur du stock de capital soit produite.

¹⁴⁷ Les dépenses d'exploitation totales liées aux activités de la Sécurité maritime ont été réparties par province sur la base du nombre total d'inspections qui ont été effectuées dans chaque juridiction. Puisque les coûts spécifiquement liés à la prestation des services d'inspection, de certification et d'immatriculation de navires, n'ont pu être isolés des coûts d'exploitation totaux de la Sécurité maritime, la part des coûts attribuée à chaque province se trouve à surestimer les coûts réels de ces services.

¹⁴⁸ Port aux Basques, T.-N., à North Sydney, N.-É., et Argentia, T.-N., à North Sydney, N.-É.

Tableau 9.16 Coûts financiers de l'infrastructures et des véhicules maritimes, Terre-Neuve, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Valeur brute stock de capital
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	4,1	4,4	25,4
Biens de Transport Canada	10,9	12,7	138,0
Garde côtière canadienne	21,3	22,1	--
Administrations de pilotage ^[2]	3,2	3,2	1,2
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	5,4	5,4	--
Total	44,9	47,7	164,6
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversier ^[4]	89,5	93,6	534,0
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[5]	40,5	40,5	--
Total	130,0	134,2	534,0
Total – Terre-Neuve	174,9	181,9	698,6

[1] Administration portuaire de St. John's

[2] Administration de pilotage de l'Atlantique

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement, aucune immobilisation maritime n'ayant été impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[4] Marine Atlantique

[5] Coûts d'exploitation et d'entretien seulement. La valeur des immobilisations utilisées dans la prestation de ses services n'a pu être établie..

Le tableau 9.17 présente le surplus économique et les revenus produits par l'exploitation des entités faisant partie du champ d'application de l'examen de la totalité des coûts pour l'infrastructure et les véhicules maritimes de Terre-Neuve en 2000.

Tableau 9.17 Surplus économique et coûts assumés par les usagers, Terre-Neuve, 2000
(en millions de dollars courants)

	Coûts financiers totaux		Revenus
	6 %	8,6 %	
Coût d'opportunité du capital			
Infrastructure maritime			
Administrations portuaires canadiennes ^[1]	(0,6)	(0,9)	3,5
Biens de Transport Canada	(8,8)	(10,6)	2,0
Garde côtière canadienne	(16,0)	(16,8)	5,3
Administration de pilotage ^[2]	0,0	0,0	3,2
Programmes de la Sécurité maritime ^[3]	(4,4)	(4,4)	1,0
Total	44,9	47,7	15,1
Transporteurs maritimes			
Exploitants majeurs de traversier ^[4]	(59,5)	(63,6)	30,0
Exploitants de traversier en eaux intérieures ^[5]	(15,8)	(15,8)	24,7
Total	(75,3)	(79,4)	54,7
Total – Terre-Neuve	(105,1)	(112,1)	69,8

[1] Administration portuaire de St. John's

[2] Administration de pilotage de l'Atlantique

[3] Coûts d'exploitation et d'entretien. Aucune immobilisation maritime n'a été impliquée dans la prestation des services d'inspection et d'immatriculation.

[4] Marine Atlantique

[5] Aucun coût d'immobilisation

Annexe A. Sources des données utilisées

« *Les transports au Canada* », Rapport annuel, Transports Canada, TP13198.

Garde côtière canadienne

Base de données interne sur les droits de déglacage et des services maritimes fournis par la Garde côtière canadienne

Site Web de la Garde côtière canadienne (Droits de services maritimes)

« *Impact cumulatif des droits fédéraux imposés à l'industrie du transport maritime commercial au Canada* », Première étape, Contexte et examen des méthodologies. Ébauche pour discussion. Conseils et Vérification Canada, 2001.

« *Nouvelle approche de la Garde côtière canadienne concernant les droits de services maritimes (Services d'aides à la navigation et de déglacage)* », décembre 1997.

Administrations portuaires canadiennes

Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]

Société canadienne des ports, rapports annuels [1983-2000]

États financiers du Conseil des ports nationaux

États financiers des administrations portuaires

- Belledune

Commission portuaire de Belledune, états financiers [1996]

Administration portuaire de Belledune, états financiers [septembre 2000, 2001-2004]

- Fleuve Fraser

Commission portuaire du fleuve Fraser, états financiers [1994-1996, 1998]

Administration portuaire du fleuve Fraser, états financiers [1999-2004]

- Halifax

Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]

Société canadienne des ports, rapports annuels [1983-1998, février 1999]

Administration portuaire de Halifax, états financiers [décembre 1999, 2000-2005]

- Hamilton

Commissaires du Havre de Hamilton, rapports annuels
[1955, 1958-1962, 1964-1979, 1981-1997]

Administration portuaire de Hamilton, états financiers [2000-2004]

- Montréal
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]
Société canadienne des ports, rapports annuels [1983-1998, février 1999]
Administration portuaire de Montréal, états financiers [décembre 1999, 2000-2005]
- Nanaimo
Commission portuaire de Nanaimo, états financiers [1994-1998, juin 1999]
Administration portuaire de Nanaimo, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]
- North-Fraser
Commission du Havre de North-Fraser, états financiers [1994-1998, juin 1999]
Administration portuaire de North-Fraser, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]
- Port-Alberni
Commission portuaire de Port-Alberni, états financiers [1996, juin 1999]
Administration portuaire de Port-Alberni, états financiers [décembre 1999, 2000-2005]
- Prince-Rupert
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1974-1982]
Société canadienne des ports, rapports annuels [1984-1998, avril 1999]
Administration portuaire de Prince-Rupert, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]
- Québec
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]
Société canadienne des ports, rapports annuels [1984-1998, avril 1999]
Administration portuaire de Québec, états financiers [décembre 1999, 2000-2005]
- Saguenay
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1974-1982]
Société canadienne des ports, états financiers du Port de la Baie-des-Ha!-Ha! [1996]
Société canadienne des ports, états financiers de Port Saguenay [1996]
Administration portuaire de Saguenay, états financiers [1999-2003]
- Saint John
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]
Société canadienne des ports, rapports annuels [1984-1998, avril 1999]
Administration portuaire de Saint John, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]

- Sept-Îles
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1973-1982]
Société canadienne des ports, états financiers du Port de Sept-Îles [1996]
Administration portuaire de Sept-Îles, états financiers [1999-2004]
- St. John's
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]
Société canadienne des ports, rapports annuels [1984-1998, avril 1999]
Administration portuaire de St. John's, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]
- Thunder Bay
Commission portuaire de Thunder Bay, états financiers [1994, 1996-1998, juin 1999]
Administration portuaire de Thunder Bay, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]
- Toronto
Commissaires du Havre de Toronto, rapports annuels et états financiers [1946-1996, juin 1999]
Administration portuaire de Toronto, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]
- Trois-Rivières
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]
Société canadienne des ports, états financiers du port de Trois-Rivières [1996, avril 1999]
Administration portuaire de Trois-Rivières, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]
- Vancouver
Conseil des ports nationaux, rapports annuels [1946-1982]
Société canadienne des ports, rapports annuels [1983-1998, février 1999]
Administration portuaire de Vancouver, états financiers [décembre 1999, 2000-2005]
- Windsor
Commission portuaire de Windsor, états financiers [1992, 1994-1998, juin 1999]
Administration portuaire de Windsor, états financiers [décembre 1999, 2000-2004]

Transporteurs maritimes commerciaux

« *Enquête annuelle des transporteurs par eau, 2001* » Transport de surface et maritime – Bulletin du service, Vol. 20 n° 1, janvier 2004, Statistique Canada, catalogue 50-002-XIB / ISSN 1209-1162

Compilation spéciale (Statistique Canada)

Navires de croisière

« *Impact économique de l'industrie de la navigation de croisière de St. John's – 2002* »

Département du développement économique et du tourisme, ville de St. John's.

Divers sites Web

Exploitants de traversiers

Exploitants majeurs de traversiers

- British Columbia Ferry Corporation
Rapports annuels [1979/80 - 2004/05]
- CN Marine Inc.
Rapports annuels [1979-1983, 1985]
- C.T.M.A. Traversier Ltée.
États financiers [1988-2004]
- Marine Atlantique
Rapports annuels [1987-2005]
- Northumberland Ferries Ltd.
États financiers [1988-1990, 1992, 1994, 1996-2002, 2004]
- Société des traversiers du Québec
Rapports annuels [1977/78, 1979/80-1992/93, 1994/95-2004/05]

Traversiers en eaux intérieures

- Ministère des Transports de la Colombie-Britannique
Ministère des Transports de la Colombie-Britannique, rapports annuels [1995/96-2005/06]
Comptes publics de la province de la Colombie-Britannique
Volume 2 – États financiers [1994/95-1998/99]
Section C – Fonds du revenu consolidé et annexes supplémentaires [1999/00-2005/06]
- Colombie-Britannique – traversier Albion
Translink, rapports annuels [2002-2005]

- Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Comptes publics de la province du Nouveau-Brunswick
Volume 2 – Renseignements supplémentaires [1995-2005]
- Ministère des Transports et des Travaux de Terre-Neuve-et-Labrador
Comptes publics de la province de Terre-Neuve-et-Labrador
Vol. 1 – Sommaire consolidé – états financiers [1994-/95-2004/05]
Vol. 3 – Fonds du revenu consolidé – Déclarations supplémentaires et annexes [1994/95-2004/05]
- Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse
Budget des dépenses – Province de la Nouvelle-Écosse [1996-1997-2005-2006]
Comptes publics de la province de la Nouvelle-Écosse. Volume 1 – États financiers [1996-2005]
- Ministère des Transports de l'Ontario
Commission de transport Ontario Northland, rapports annuels et états financiers [1996-2002]
- Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan, rapports annuels [1999/00-2005/06]
Comptes publics de la province de la Saskatchewan
Volume 2 – Détails des revenus et des dépenses [1997/98-2005/06]
Données sur les immobilisations relatives aux traversiers et sur le trafic fournies par le ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan.

Flotte

Système d'information sur les navires canadiens, Office des transports du Canada

Système de recherche de vérification sur l'immatriculation des navires, Transports Canada

Plans d'intervention des navires, Garde côtière des États-Unis

Indice des prix du transport maritime

Construits à partir de séries chronologiques de Statistique Canada sur les dépenses historiques d'investissements sur les immobilisations de transport (compilation spéciale).

Autres ports et terminaux

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)

Site Web de Transports Canada.

Ridley Terminals Inc.

Résumés d'exploitation mensuels [1990-1992, 1999-2000]

États financiers [1992-2003]

Rapport d'examen spécial sur Ridley Terminals Inc. présenté au conseil d'administration en décembre 2005, Bureau du Vérificateur général du Canada.

Administrations de pilotage

- Administration de pilotage de l'Atlantique
Rapports annuels [1972-2005]
- Administration de pilotage des Grands Lacs
Rapports annuels [1972-2005]
- Administration de pilotage des Laurentides
Rapports annuels [1972-2005]
- Administration de pilotage du Pacifique
Rapports annuels [1972-2005]

Trafic et tonnage

Association canadienne des opérateurs de traversiers, rapports annuels [1990-1994, 2000-2005]

Rapports annuels des exploitants majeurs de traversiers

« *2005 Ferry Traffic and Seasonal/Winter Roads* », rapport annuel, Direction générale des infrastructures et des biens fonciers, Direction des politiques et programmes, ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan

Bases de données internes de Transports Canada

« *Le Transport maritime au Canada* », Statistique Canada, Catalogue 54-205

La Voie maritime du Saint-Laurent, Rapport sur le trafic

Immobilisations, dépenses et revenus, subventions et contributions de Transports Canada

Ports qui demeuraient dans l'inventaire des ports publics du Ministère en 1998-1999.

Gare maritime de traversiers et navires

Revenus issus des ports et des frais liés à la réglementation de la sécurité maritime

Dépenses d'exploitation et d'entretien des ports, des installations portuaires et des programmes de sécurité maritime.

- Données sur les immobilisations, les revenus et les dépenses, les subventions et les contributions extraites du système financier du Ministère.

En 1999-2000, la comptabilité d'exercice a été mise en application à l'échelle du gouvernement fédéral. En conséquence, tous les registres financiers historiques ayant trait aux actifs appartenant au Ministère et ayant été cédés avant cette date ont été détruits.

- Registre d'immatriculation des navires canadiens

Données financières et sur l'exploitation fournies par la Sécurité maritime, Normes des navires et exploitation.

- Certification et inspections

Données financières et sur l'exploitation extraites du système financier du Ministère.

Manuel en ligne de l'inspecteur de marine

[http://tcinfo/MarineSafety/Otl-Bfe/Fr/Dotl/Lecons/toc_f.htm]

Sécurité maritime, Contrôle des navires par l'État du port, rapports annuels [1998-2005]

Voie maritime du Saint-Laurent

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, rapports annuels [1954-1998]

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, rapports annuels [1999-2005]

Annexe B. Gabarits de Transports Canada

B1. ESTIMATIONS DES COÛTS FINANCIERS DE L'INFRASTRUCTURE ET DES VÉHICULES AU NIVEAU NATIONAL

Cette section présente les gabarits résumant les estimations établies au niveau national (pour la Phase 1 de l'examen de la totalité des coûts) pour le secteur maritime. Toutes les estimations sont exprimées en dollars courants de l'année 2000.

Coût d'opportunité du capital (COC) de 6 %.

Tableau B1.1 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, national, 6 %

Secteur maritime – 2000	Coûts de l'infrastructure		Coûts des transporteurs / véhicules	Coûts financiers totaux
	Immobilisations	Exploitation		
Voie maritime du Saint-Laurent	121 047 269	76 853 000		197 900 269
Ports	292 067 841	248 487 645	8 570 279	549 125 765
Administrations portuaires canadiennes	166 826 472	153 440 875		320 267 347
Autres ports et terminaux	3 820 497	11 701 000		15 521 497
Biens de Transports Canada	121 703 984	46 140 185	8 570 279	176 414 448
Programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada		37 205 585		37 205 585
Administration de pilotage	1 223 941	110 917 453		112 141 394
Garde côtière canadienne	41 181 256	92 395 114		133 576 370
Traversiers			935 590 489	935 590 489
Traversiers en eaux intérieures			191 350 202	191 350 202
Exploitants majeurs de traversiers			744 240 287	744 240 287
Transporteurs maritimes			945 746 309	945 746 309
Industrie des navires de croisière				
Total – Secteur maritime	455 803 419	528 653 212	1 889 907 077	2 874 363 709

Tableau B1.2 Coûts pris en charge par les usagers, par type de véhicule ou de service, secteur maritime, national, 6 %

Secteur maritime – 2000	Revenus des transporteurs	Frais d'utilisation des véhicules à la charge des usagers	Péages/Redevances d'infrastructure	Frais d'immatriculation / Redevances des véhicules	Taxes sur le carburant	Coûts totaux
Services de transport des voyageurs						
Traversiers	481 320 327					481 320 327
Exploitants majeurs de traversiers	446 457 635					446 457 635
Traversiers en eaux intérieures	34 862 692					34 862 692
Industrie des navires de croisière						
Services de transport des marchandises						
Maritime	1 077 165 033		515 487 512			1 592 652 545
Transporteurs maritimes	1 077 165 033					1 077 165 033
Voie maritime du Saint-Laurent			75 606 000			75 606 000
Ports			297 682 022			297 682 022
Administrations portuaires canadiennes			255 942 768			255 942 768
Autres ports et terminaux			18 260 000			18 260 000
Biens de Transports Canada			14 963 625			14 963 625
Programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada			8 515 629			8 515 629
Administration de pilotage			109 399 490			109 399 490
Garde côtière canadienne			32 800 000			32 800 000

Tableau B1.3 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, national, 6 %

Secteur maritime – 2000	Subventions aux transporteurs	Subventions à l'infrastructure	Subventions implicites ^[1]	Total
Voie maritime du Saint-Laurent			122 294 269	122 294 269
Ports			254 182 247	254 182 247
Administrations portuaires canadiennes			64 324 579	64 324 579
Autres ports et terminaux				
Biens de Transports Canada			161 450 823	161 450 823
Programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada			28 689 957	28 689 957
Administration de pilotage			3 040 949	3 040 949
Garde côtière canadienne			100 776 370	100 776 370
Traversiers	173 403 264		281 122 506	454 525 770
Traversiers en eaux intérieures			156 487 510	156 487 510
Exploitants majeurs de traversiers	173 403 264		124 634 996	298 038 260
Transporteurs maritimes				
Industrie des navires de croisière				
Total – Secteur maritime	173 403 264		761 699 453	935 102 717

[1] Excédent des coûts estimatifs de TC sur les revenus.

Coût d'opportunité du capital (COC) de 8,6 %

Tableau B1.4 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, national, 8,6 %

Secteur maritime – 2000	Coûts d'infrastructure		Coûts des transporteurs /véhicules	Coûts financiers totaux
	Immobilisations	Exploitation		
Voie maritime Saint-Laurent	157 490 446	76 853 000		234 343 446
Ports	345 274 103	248 487 645	8 736 275	602 498 024
Administrations portuaires canadiennes	193 099 009	153 440 875		346 539 884
Autres ports et terminaux	4 655 730	11 701 000		16 356 730
Biens de Transports Canada	147 324 983	46 140 185	9 287 961	202 753 129
Programmes de la Sécurité maritime de TC		37 205 585		37 205 585
Administrations de pilotage	1 376 144	110 917 453		112 293 597
Garde côtière canadienne	45 664 819	92 395 114		138 059 933
Traversiers			974 192 839	974 192 839
Traversiers en eaux intérieures			206 084 041	206 084 041
Exploitants majeurs de traversiers			768 108 798	768 108 798
Transporteurs maritimes			945 746 309	945 746 309
Industrie des navires de croisière				
Total – Secteur maritime	549 611 132	528 653 212	1 929 227 109	3 007 491 454

Tableau B1.5 Coûts pris en charge par les usagers, par type de véhicule ou de service, secteur maritime, national, 8,6 %

Secteur maritime – 2000	Revenus des transporteurs	Frais d'utilisation des véhicules à la charge des usagers	Péages/Redevances d'infrastructure	Frais d'immatriculation / Redevances des véhicules	Taxes sur le carburant	Coûts totaux
Services de transport des voyageurs						
Traversiers	481 320 327					481 320 327
Exploitants majeurs de traversiers	446 457 635					446 457 635
Traversiers en eaux intérieures	34 862 692					34 862 692
Industrie des navires de croisière						
Services de transport des marchandises						
Marine	1 077 165 033		515 487 512			1 592 652 545
Transporteurs maritimes	1 077 165 033					1 077 165 033
Voie maritime du Saint-Laurent			75 606 000			75 606 000
Ports			297 682 022			297 682 022
Administrations portuaires canadiennes			255 942 768			255 942 768
Autres ports et terminaux			18 260 000			18 260 000
Biens de Transports Canada			14 963 625			14 963 625
Programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada			8 515 629			8 515 629
Administrations de pilotage			109 399 490			109 399 490
Garde côtière canadienne			32 800 000			32 800 000

Tableau B1.6 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, national, 8,6 %

Secteur maritime – 2000	Subventions aux transporteurs	Subventions à l'infrastructure	Subventions implicites ^[1]	Total
Voie maritime du Saint-Laurent			158 737 446	158 737 446
Ports			306 719 271	306 719 271
Administrations portuaires canadiennes			90 597 116	90 597 116
Autres ports et terminaux				
Biens de Transports Canada			187 789 504	187 789 504
Programmes de la Sécurité maritime de Transports Canada			28 689 957	28 689 957
Administrations de pilotage			3 123 476	3 123 476
Garde côtière canadienne			105 259 933	105 259 933
Traversiers	173 403 264		319 724 856	493 128 120
Traversiers en eaux intérieures			171 221 349	171 221 349
Exploitants majeurs de traversiers	173 403 264		148 503 507	321 906 771
Transporteurs maritimes				
Industrie des navires de croisière				
Total – Secteur maritime	173 403 264		893 922 289	1 067 325 553

[1] Excédent des coûts estimatifs de TC sur les revenus.

B2. ESTIMATIONS DES COÛTS FINANCIERS DE L'INFRASTRUCTURE ET DES VÉHICULES AU NIVEAU PROVINCIAL

Cette section présente les gabarits résumant les estimations établies au niveau provincial (pour la phase 2 de l'examen de la totalité des coûts) pour le secteur maritime. Toutes les estimations sont exprimées en dollars courants de l'année 2000.

Coût d'opportunité du capital (COC) de 6 %

Tableau B2.1 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, provincial, 6 %

Secteur maritime – 2000	Coûts d'infrastructure		Coûts des transporteurs/ véhicules	Coûts financiers totaux
	Immobilisations	Exploitation		
Terre-Neuve [TN]	17 897 535	26 965 662	130 041 965	174 905 162
Île-du-Prince-Édouard [ÎPE]	7 409 097	12 356 667	14 386 819	34 152 583
Nouvelle-Écosse [NÉ]	19 573 744	36 082 455	93 614 992	149 271 191
Nouveau-Brunswick [NB]	26 121 867	19 655 340	10 086 862	55 864 069
Québec [QC]	193 840 219	183 664 291	65 973 224	443 477 734
Ontario [ON]	94 142 171	107 002 012	11 729 738	212 873 920
Manitoba [MB]	490 423	528 793		1 019 216
Saskatchewan [SK]	25 437	29 583	2 382 255	2 437 275
Alberta [AB]	103 388	1 250 964	1 170 000	2 524 352
Colombie-Britannique [CB]	96 199 539	141 117 446	614 774 913	852 091 898
Nunavut [NU]				
Territoires du Nord-Ouest [TNO]				
Yukon [YK]				
Transporteurs maritimes de marchandises			945 746 309	945 746 309
Total – Canada	455 803 419	528 653 212	1 889 907 077	2 874 363 709

Tableau B2.2 Coûts pris en charge par les usagers, secteur maritime, provincial, 6 %

Secteur maritime – 2000	Revenus des transporteurs	Frais d'utilisation des véhicules à la charge des usagers	Péages/Redevances d'infrastructure	Frais d'immatriculation / Redevances des véhicules	Taxes sur le carburant	Coûts totaux
Terre-Neuve [TN]	54 721 692		15 093 652			69 815 344
Île-du-Prince-Édouard [ÎPE]	6 278 218		1 676 279			7 954 496
Nouvelle-Écosse [NÉ]	33 754 283		30 554 502			64 308 785
Nouveau-Brunswick [NB]			19 755 276			19 755 276
Québec [QC]	15 896 135		160 250 636			176 146 770
Ontario [ON]	9 175 000		97 250 007			106 425 007
Manitoba [MB]			138 035			138 035
Saskatchewan [SK]			802			802
Alberta [AB]			125 017			125 017
Colombie-Britannique [CB]	361 495 000		190 643 306			552 138 306
Nunavut [NU]						
Territoire du Nord-Ouest [TNO]						
Yukon [YK]						
Transporteurs maritimes de marchandises	1 077 165 033					1 077 165 033
Total – Canada	1 558 485 360		515 487 512			2 073 972 872

Tableau B2.3 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, provincial, 6 %

Secteur maritime – 2000	Subventions aux transporteurs	Subventions à l'infrastructure	Subventions implicites ^[1]	Total
Terre-Neuve [TN]	15 905 500		89 266 751	105 172 251
Île-du-Prince-Édouard [ÎPE]	3 265 142		23 068 129	26 333 271
Nouvelle-Écosse [NÉ]	17 748 037		67 375 628	85 123 665
Nouveau-Brunswick [NB]			36 156 765	36 156 765
Québec [QC]	41 527 585		225 931 183	267 458 768
Ontario [ON]			106 448 913	106 448 913
Manitoba [MB]			881 181	881 181
Saskatchewan [SK]			2 436 473	2 436 473
Alberta [AB]			2 399 335	2 399 335
Colombie-Britannique [CB]	94 957 000		207 735 095	302 692 095
Nunavut [NU]				
Territoire du Nord-Ouest [TNO]				
Yukon [YK]				
Transporteurs maritimes de marchandises				
Total – Canada	173 403 264		761 699 453	935 102 717

[1] Excédent des coûts estimatifs de TC sur les recettes.

Coût d'opportunité du capital (COC) de 8,6 %

Tableau B2.4 Coûts financiers de l'infrastructure et des véhicules, secteur maritime, provincial, 8,6 %

Secteur maritime – 2000	Coût d'infrastructure		Coûts des transporteurs / véhicules	Coûts financiers totaux
	Immobilisations	Exploitation		
Terre-Neuve [TN]	20 761 743	26 965 662	134 161 181	181 888 586
Île-du-Prince-Édouard [ÎPE]	8 884 983	12 356 667	14 665 148	35 906 798
Nouvelle-Écosse [NÉ]	23 429 134	36 082 455	97 041 931	156 553 521
Nouveau-Brunswick [NB]	30 321 345	19 655 340	10 086 862	60 063 546
Québec [QC]	235 283 563	183 664 291	69 087 711	488 035 566
Ontario [ON]	119 295 287	107 002 012	11 791 306	238 088 605
Manitoba [MB]	615 845	528 793		1 144 638
Saskatchewan [SK]	29 658	29 583	2 397 525	2 456 766
Alberta [AB]	123 980	1 250 964	1 170 000	2 544 944
Colombie-Britannique [CB]	110 865 594	141 117 446	643 079 136	895 062 177
Nunavut [NU]				
Territoires du Nord-Ouest [TNO]				
Yukon [YK]				
Transporteurs maritimes de marchandises			945 746 309	945 746 309
Total – Canada	549 611 132	528 653 212	1 929 227 109	3 007 491 454

Tableau B2.5 Coûts pris en charge par les usagers, secteur maritime, provincial, 8,6 %

Secteur maritime – 2000	Revenus des transporteurs	Frais d'utilisation des véhicules à la charge des usagers	Péages/Redevances d'infrastructure	Frais d'immatriculation / Redevances des véhicules	Taxes sur le carburant	Coûts Totaux
Terre-Neuve [TN]	54 721 692		15 093 652			69 815 344
Île-du-Prince-Édouard [ÎPE]	6 278 218		1 676 279			7 954 496
Nouvelle-Écosse [NÉ]	33 754 283		30 554 502			64 308 785
Nouveau-Brunswick [NB]			19 755 276			19 755 276
Québec [QC]	15 896 135		160 250 636			176 146 770
Ontario [ON]	9 175 000		97 250 007			106 425 007
Manitoba [MB]			138 035			138 035
Saskatchewan [SK]			802			802
Alberta [AB]			125 017			125 017
Colombie-Britannique [CB]	361 495 000		190 643 306			552 138 306
Nunavut [NU]						
Territoires du Nord-Ouest [TNO]						
Yukon [YK]						
Transporteurs maritimes de marchandises	1 077 165 033					1 077 165 033
Total – Canada	1 558 485 360		515 487 512			2 073 972 872

Tableau B2.6 Subventions aux transporteurs et à l'infrastructure, secteur maritime, provincial, 8,6 %

Secteur maritime – 2000	Subventions aux transporteurs	Subventions à l'infrastructure	Subventions implicites ^[1]	Total
Terre-Neuve [TN]	15 905 500		96 230 968	112 136 468
Île-du-Prince-Édouard [ÎPE]	3 265 142		24 820 624	28 085 766
Nouvelle-Écosse [NÉ]	17 748 037		74 620 385	92 368 422
Nouveau-Brunswick [NB]			40 345 065	40 345 065
Québec [QC]	41 527 585		270 489 015	312 016 600
Ontario [ON]			131 663 598	131 663 598
Manitoba [MB]			1 006 603	1 006 603
Saskatchewan [SK]			2 455 963	2 455 963
Alberta [AB]			2 419 927	2 419 927
Colombie-Britannique [CB]	94 957 000		249 870 140	344 827 140
Nunavut [NU]				
Territoires du Nord-Ouest [TNO]				
Yukon [YK]				
Transporteurs maritimes de marchandises				
Total – Canada	173 403 264		893 922 289	1 067 325 553

[1] Excédent des coûts estimatifs de TC sur les revenus.