

TP 14490 F

**Estimations intérimaires des coûts financiers et des  
recettes liés à la prestation d'une infrastructure routière  
au Canada en 2000**

**Projet d'examen du coût complet  
Transports Canada  
Analyse économique  
Novembre 2004**

**Page laissée volontairement blanche**

**Table des matières**

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>PARTIE UN, COÛTS FINANCIERS</b>	<b>7</b>
1.1. MÉTHODOLOGIE .....	7
1.2 ESTIMATIONS DU COÛT DES ROUTES .....	11
1.2.2 <i>Coûts d'infrastructure réels</i> .....	13
1.2.3 <i>Dépenses de surveillance policière</i> .....	16
1.2.4 <i>Estimation des coûts financiers totaux</i> .....	17
<b>PARTIE DEUX, RECETTES</b>	<b>18</b>
2.1 MÉTHODOLOGIE .....	18
2.2. RECETTES .....	22
<b>PARTIE TROIS, OBSERVATIONS</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE, DONNÉES PROVINCIALES DISPONIBLES SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE</b>	<b>26</b>

## HISTORIQUE DES VERSIONS

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Auteur principal</b>
5	Novembre 2004	Estimations intérimaires des coûts financiers et des recettes liés à la prestation d'une infrastructure routière au Canada en 2000	J.Harris
4	Novembre 2004	Estimations intérimaires des coûts financiers et des recettes liés à la prestation d'une infrastructure routière au Canada en 2000	J.Harris
3	Octobre ,2004	Estimations intérimaires des coûts financiers et des recettes liés à la prestation d'une infrastructure routière au Canada en 2000	J.Harris
2	Août 2004.	Estimations intérimaires des coûts financiers et des recettes liés à la prestation d'une infrastructure routière au Canada en 2000	J.Harris
1	Avril,2004	Estimations préliminaires des coûts financiers et des recettes liés à la prestation d'une infrastructure routière au Canada en 2000	J.Harris

## **Estimations intérimaires des coûts et recettes liés à l'infrastructure routière au Canada en 2000**

### **Introduction**

Le présent document fournit des estimations intérimaires<sup>1</sup> des coûts financiers de l'infrastructure routière au Canada comparés aux recettes provenant des redevances et taxes d'origine routière. Ce document s'inscrit dans le cadre d'un travail de recherche conjoint fédéral-provincial sur le coût complet du transport au Canada, les réseaux de transport évalués étant les réseaux de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. Ce projet porte le nom de Projet d'examen du coût complet (ECC). Il est piloté par un groupe de travail du Comité de soutien à la politique et à la planification du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

La dynamique du projet s'inscrit dans la perspective du document de réflexion de Transports Canada « Droit devant », qui énonce le principe de « droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport comme une composante de la vision ministérielle ». Compte tenu des niveaux différents de responsabilité des gouvernements au Canada en matière de transport, les incidences potentielles des mécanismes de fixation des prix et des structures de gestion sur l'infrastructure publique sont des questions importantes qui doivent être examinées par toutes les instances responsables des transports. Le document « Droit devant » affirme que « le gouvernement fédéral est intéressé à collaborer avec l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les administrations municipales et le milieu universitaire dans la recherche d'un consensus général sur les coûts totaux des transports et les solutions pratiques ».

Comme il est précisé dans le document d'introduction du projet ECC : « Examen du coût complet des transports : un document de travail », le projet repose sur une approche graduelle commençant par un calcul des coûts financiers publics et privés, suivi d'autres phases axées sur la détermination des coûts sociaux. Ces derniers représentent la valorisation des conséquences sociales des encombrements, des accidents, de la pollution et du bruit.

En ce qui concerne le transport routier, les diverses phases envisagées dans le cadre du projet sont les suivantes :

1. calcul des coûts financiers et recettes annuels du transport routier, au niveau national;
2. calcul des coûts financiers et recettes annuels du transport routier, au niveau provincial;
3. affectation des coûts d'infrastructure routière publique aux véhicules routiers;
4. calcul des coûts sociaux, totaux et moyens, liés au transport routier;
5. estimation des coûts marginaux, sociaux et financiers, liés au transport routier.

---

<sup>1</sup> On utilise le mot « intérimaire » par référence aux discussions continues relatives à la mesure de plusieurs paramètres clés de cette étude, notamment le niveau approprié des charges financières et la comptabilisation de la valeur des terrains.

Le présent document fournit les estimations intérimaires des coûts financiers et des recettes liés à l'infrastructure routière au niveau national. Les chiffres provisoires avancés dans ce document proviennent de données financières du domaine public. Le document se divise en deux grandes parties portant sur : (1) les coûts financiers attribuables aux routes, et (2) les recettes attribuables aux routes. On trouve dans la conclusion une évaluation du degré de recouvrement des coûts totaux, par niveau de gouvernement, pour l'année de référence 2000. Une annexe fournit une description des bases de données afférentes accessibles au public, qui pourrait servir à établir des estimations au niveau provincial, dans le cadre de la phase deux du projet.

## Partie un, coûts financiers

### 1.1. Méthodologie

L'approche employée pour estimer la valeur du réseau de voies publiques s'appuie sur une estimation des coûts en capital et des frais d'exploitation cumulés, y compris les coûts de surveillance policière, et compare ces coûts cumulés à l'ensemble des recettes liées au transport routier, par palier de gouvernement. L'année de référence utilisée pour les données est l'an 2000, afin de tenir compte de la disponibilité des données relatives aux dépenses en capital selon le type d'actif. L'infrastructure routière comprend, selon la définition retenue, les routes et les ponts. Les péages et les coûts des routes et des ponts gérés par le secteur privé, comme l'autoroute 407 ETR, ne sont pas inclus dans ce projet intérimaire.

Le terme « capital » réfère aux actifs corporels d'une durée de vie supérieure à un an. Pour ce qui concerne le réseau de transport routier, le mot « capital » recouvre les actifs que sont les routes et les ponts. Le coût annuel en capital équivaut à la somme du coût annuel d'opportunité du capital, qui représente une charge financière, et de l'amortissement annuel. Les charges financières annuelles et l'amortissement annuel sont calculés à partir des estimations de la valeur de remplacement nette du stock de capital, calculée en valeur courante. Les coûts d'exploitation se rapportent aux dépenses engagées au cours de l'année de référence, à savoir les coûts de main-d'œuvre, de matériel, d'énergie (carburant) et autres, liés au réseau routier.

L'outil utilisé pour estimer tant la valeur du capital routier que l'amortissement annuel est la méthode de l'inventaire permanent (MIP), un instrument d'évaluation des coûts financiers réels se rapportant à des actifs immobilisés, lequel mesure la dépréciation au cours de la durée de vie prévue de l'actif immobilisé, en se fondant sur la durée de vie estimée dudit actif. Dans le cas d'actifs à long terme, tels que les routes et les ponts, la MIP requiert une information historique sur les investissements effectués dans les actifs sur une longue période. Dans le cas du projet ECC, on a eu recours à des séries chronologiques d'investissements historiques dans les routes et dans les ponts qui remontaient jusqu'à 1919,<sup>2</sup> séries qui avaient été élaborées à l'origine pour figurer dans le document de Transports Canada intitulé « Évaluation du réseau canadien de routes et d'autoroutes » (Richardson, 1996), actualisé jusqu'en 2000. On trouvera une description

---

<sup>2</sup> La base de données élaborée par (Richardson, 1996) utilise une longue série de publications historiques de Statistique Canada, principalement le catalogue numéro 53-201, « Road and Street Length and Financing », une publication qui a connu de nombreux changements de titre, mais qui renferme des données remontant aux années 20. Les estimations subséquentes (c'est-à-dire à partir de 1950) reposent principalement sur des données recueillies à travers l'enquête effectuée de longue date par Statistique Canada intitulée « Enquête sur les dépenses en immobilisations et réparations ». Les publications plus récentes de Statistique Canada sur l'aménagement d'installations sont produites par sa Division de l'investissement et du stock de capital et se trouvent dans les tableaux CANSIM 29-0040.

complète de la méthode de l'inventaire permanent (MIP) dans (Statistique Canada, 2002a).<sup>3</sup>

La MIP est principalement utilisée pour calculer les valeurs cumulées des stocks de capital, par exemple, pour établir des estimations de la richesse nationale dans le cadre du Système de comptabilité nationale du Canada. Elle a toutefois également été utilisée dans plusieurs études historiques des coûts réels de l'infrastructure routière du Canada, notamment (Haritos, 1975; Richardson, 1996).

Dans la phase 1 de l'examen global du coût complet, à partir de l'information disponible au niveau national, les coûts en capital et les frais d'exploitation de l'infrastructure routière sont estimés globalement et ne sont pas désagrégés par type de route (c'est-à-dire autoroutes urbaines, routes rurales locales). Afin de comparer les recettes et les coûts financiers par palier de gouvernement, il faut estimer le pourcentage du total des coûts financiers en capital que représentent les routes pour chacun des paliers de gouvernement. Pour produire ces pourcentages (voir ci-dessous), on s'est fondé sur la moyenne des dépenses routières totales (c'est-à-dire exploitation et capital), y compris les transferts à la charge de chaque palier de gouvernement entre 1998 et 2002. Les coûts financiers d'exploitation par niveau de gouvernement seront estimés identiques aux dépenses d'exploitation rapportées par le niveau de gouvernement concerné. Cette méthode de répartition est utilisée afin de tenir compte des changements de grande ampleur intervenus avec le temps dans le domaine de la propriété des routes – notamment les transferts du niveau provincial au niveau municipal dans les années 90 – lorsque l'ampleur de ces changements ne peut pas être appréhendée précisément à partir des données historiques sur les investissements publics de chaque palier de gouvernement. Il est important de noter que cette méthode traite implicitement tous les transferts entre paliers de gouvernement comme des transferts de dépenses en capital.

L'analyse de sensibilité réalisée à propos des coûts en capital est basée à la fois sur la fourchette des coûts d'opportunité prévus des investissements (5-10 %), et sur des estimations de la durée de vie, moyenne ou médiane, anticipée des actifs. Les tableaux 1 et 2 ci-dessous indiquent les paramètres de sensibilité utilisés respectivement dans le cas des routes et des ponts.

Tableau 1, Paramètres de sensibilité – Routes

	<i>Durée de vie</i>	<i>Amortissement</i>	<i>Capital</i>
<b>Bas</b>	25	Linéaire	5 %
<b>Haut</b>	35	Linéaire	10 %

<sup>3</sup> On notera que dans la présente étude, on ne fait pas mention de la valeur des terrains. Toutefois, il est prévu de prendre en compte, dans le rapport final, une fourchette de valeurs allant de zéro au plein coût d'opportunité des terrains dans le contexte de la meilleure autre utilisation qui pourrait en être faite.

Tableau 2, Paramètres de sensibilité – Ponts

	<i>Durée de vie</i>	<i>Amortissement</i>	<i>Capital</i>
<b>Bas</b>	53	Linéaire	5 %
<b>Haut</b>	67	Linéaire	10 %

La fourchette de sensibilité relative au coût du capital (5 à 10 %) a été établie provisoirement, dans l'attente d'autres conseils et consultations sur les frais financiers qui seraient appropriés pour tous les actifs de l'industrie du transport.

L'objet de l'analyse de sensibilité de la vie prévue des actifs est de refléter l'incertitude analytique des séries historiques à propos de la durée utile prévue des investissements. La durée de vie réelle de ces investissements est inconnue; on pense toutefois qu'en ce qui concerne les routes, leur durée est aussi courte que 15 ans pour ce qui est du revêtement, et aussi longue que 45 ans dans le cas de nouvelles constructions ou de reconstructions. Afin d'établir un éventail réaliste des espérances de vie moyennes éventuelles, on présume qu'une limite raisonnable basse serait : deux tiers des investissements dans des actifs ayant une durée de vie de 15 ans et un tiers dans des actifs dont la durée de vie est 45 ans. La moyenne, 25 ans<sup>4</sup>, est celle qui est utilisée pour établir le paramètre « bas », au tableau 1. Il est ensuite présumé qu'une limite réaliste haute serait fondée sur l'inverse : deux tiers des actifs aurait une durée de vie de 45 ans et un tiers une durée de vie de 15 ans. La moyenne, 35 ans, est celle qui est utilisée pour établir le paramètre « haut », au tableau 1.

Dans le cas des ponts, on applique un raisonnement similaire, en partant du principe que les investissements historiques étaient composés d'un panachage d'actifs dont la durée de vie était de 40 ans et 80 ans. La limite basse d'une fourchette réaliste de la durée de vie moyenne prévue présume que les deux tiers des investissements avaient une durée de vie de 40 ans et un tiers, de 80 ans, ce qui donne une moyenne de 53 ans. La limite haute présume que les deux tiers avaient une durée de vie de 80 ans et un tiers, de 40 ans, ce qui donne une moyenne de 67 ans. Ces paramètres – bas et haut – sont ceux qui figurent au tableau 2.

L'amortissement des actifs immobilisés est présumé suivre, avec le temps, une courbe dite « linéaire » – c'est-à-dire que la valeur du capital est présumée décliner par montants proportionnels égaux chaque année et atteindre zéro à la fin de la durée de vie prévue. Cette hypothèse est utilisée par souci de simplicité, après qu'un examen des autres hypothèses d'amortissement (accélééré ou différé) ait amené à conclure que l'amortissement annuel n'est pas sensible à la forme d'amortissement<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> C'est-à-dire  $(15 \times 0.67) + (45 \times 0.33) = 25$ .

<sup>5</sup> Le choix de l'amortissement linéaire est de plus compatible avec la politique fédérale sur le recouvrement des coûts des installations fédérales.

Les coûts des routes sont par ailleurs présumés inclure le coût des services de surveillance policière – patrouille des routes, application de la réglementation routière, contrôle du trafic, interventions lors d'accidents et autres activités de surveillance policière des routes. Malheureusement, ces activités et leurs coûts ne sont pas singularisés dans les comptes et statistiques de la police – par exemple, distingués de l'application de toutes les autres lois et réglementations – et le montant afférent est très flou. Aux fins du présent projet, et dans l'attente d'une meilleure information, on a pris pour hypothèse provisoire que la surveillance policière du trafic routier se situe dans une fourchette de 10 à 60 % du total des dépenses des services de police. La limite basse s'appuie sur une estimation publiée voulant que 10 % du personnel de la GRC soit affecté à la sécurité routière (GRC 2003), dans les provinces desservies par la GRC (c.-à-d. que l'Ontario et le Québec sont exclus). Cette estimation est en partie corroborée par le fait que 15 % des corps policiers municipaux du Québec sont affectés à la sécurité routière (voir le tableau 3, ci-dessous). La limite haute de 60 % reflète une information selon laquelle 66,6 % des corps policiers municipaux du Québec sont affectés aux patrouilles policières, y compris à l'application de la réglementation sur le trafic routier (ministère de la Sécurité publique 2000), comme le montre également le tableau 3 ci-dessous. La fourchette des hypothèses reflète un haut degré d'incertitude, ce qui contribue substantiellement à l'imprécision du montant total des coûts des routes, comme cela deviendra évident ci-dessous. Préciser les coûts des services de police sera l'une des priorités des futurs travaux du projet ECC.

Tableau 3, Affectation des corps policiers municipaux du Québec aux patrouilles, 2000

	<i>Police</i>		<i>Civil</i>		<i>Total</i>	
	Postes	%	Postes	%	Postes	%
Patrouille générale	5 654	62,3 %	25	0,7 %	5 679	45,6 %
Sécurité routière	142	1,6 %	1 728	51,0 %	1 870	15,0 %
Autres patrouilles	670	7,4 %	80	2,4 %	750	6,0 %
<b>Total patrouilles</b>	<b>6 466</b>	<b>71,2 %</b>	<b>1 833</b>	<b>54,1 %</b>	<b>8 299</b>	<b>66,6 %</b>
<b>Total enquêtes</b>	<b>1 883</b>	<b>20,7 %</b>	<b>230</b>	<b>6,8 %</b>	<b>2 113</b>	<b>17,0 %</b>
<b>Total relations communautaires</b>	<b>312</b>	<b>3,4 %</b>	<b>28</b>	<b>0,8 %</b>	<b>340</b>	<b>2,7 %</b>
<b>Total administration</b>	<b>415</b>	<b>4,6 %</b>	<b>1 299</b>	<b>38,3 %</b>	<b>1 714</b>	<b>13,7 %</b>
<b>Total postes</b>	<b>9 076</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3 390</b>	<b>100,0 %</b>	<b>12 466</b>	<b>100,0 %</b>

## 1.2 Estimations des coûts des routes

### 1.2.1 Coûts directs

Le tableau 4, ci-dessous, fournit le total des dépenses directes en espèces au titre de l'infrastructure routière par palier de gouvernement de 1998 à 2002, y compris les transferts intergouvernementaux. Les principales observations qu'appelle le tableau 4 sont que le pourcentage des dépenses fédérales était d'environ 3 % et que celui des dépenses municipales équivalait à un pourcentage légèrement supérieur (49 %) aux dépenses provinciales (48 %) pendant la période 1998-2002.

Tableau 4, Dépenses publiques au titre de l'infrastructure routière, en espèces, en millions de dollars, 1998-2002

	1998	1999	2000	2001	2002	Moyenne.	%
<b>Niveau fédéral</b>							
Exploitation	75	71	69	84	103	80	1 %
Capital	88	77	81	99	99	89	1 %
Transferts fédéraux	402	176	123	95	106	180	1 %
Dépenses fédérales brutes	565	325	273	279	308	350	3 %
<b>Niveau provincial</b>							
Exploitation	2 479	2 478	2 516	2 568	2 520	2 512	20 %
Capital	2 769	3 050	3 205	3 266	3 572	3 172	25 %
Transferts provinciaux	721	883	903	558	467	706	5 %
Dépenses provinciales brutes	5 969	6 411	6 624	6 392	6 560	6 391	50 %
Transferts fédéraux	-402	-176	-123	-95	-106	-180	-1 %
Dépenses provinciales nettes	5 567	6 235	6 501	6 297	6 454	6 211	48 %
<b>Niveau municipal</b>							
Exploitation	3 894	4 135	4 295	4 402	4 384	4 222	33 %
Capital	2 407	2 440	2 885	3 041	3 132	2 781	22 %
Dépenses municipales brutes	6 301	6 576	7 180	7 443	7 516	7 003	54 %
Transferts provinciaux	-721	-883	-903	-558	-467	-706	-5 %
Dépenses municipales nettes	5 580	5 693	6 277	6 885	7 049	6 297	49 %
<b>Dépenses totales</b>	<b>11 712</b>	<b>12 252</b>	<b>13 051</b>	<b>13 460</b>	<b>13 811</b>	<b>12 857</b>	<b>100 %</b>

Le tableau 5, ci-dessous, présente le ratio dépenses en capital et dépenses d'exploitation – total des dépenses pour les trois paliers de gouvernement. Les ratios fédéral et provinciaux des dépenses en capital – dépenses totales sont relativement similaires, atteignant respectivement 52 % et 56 % du total des dépenses. Le niveau municipal affiche une proportion plus élevée de dépenses d'exploitation, les dépenses en capital représentant 40 % du total des dépenses, ce qui reflète en partie les coûts d'exploitation supérieurs dus au déneigement par les municipalités.

Tableau 5, Dépenses publiques au titre de l'infrastructure routière : coûts en capital et frais d'exploitation nominaux, en millions de dollars, 1998-2002

	1998	1999	2000	2001	2002	Moyenne	%
<b>Niveau fédéral</b>							
Exploitation	75	71	69	84	103	80	48 %
Capital	88	77	81	99	99	89	52 %
Total	163	149	150	184	202	169	100 %
<b>Niveau provincial</b>							
Exploitation	2 479	2 478	2 516	2 568	2 520	2 512	44 %
Capital	2 769	3 050	3 205	3 266	3 572	3 172	56 %
Total	5 248	5 527	5 721	5 834	6 092	5 684	100 %
<b>Niveau municipal</b>							
Exploitation	3 894	4 135	4 295	4 402	4 384	4 222	60 %
Capital	2 407	2 440	2 885	3 041	3 132	2 781	40 %
Total	6 301	6 576	7 180	7 443	7 516	7 003	100 %
<b>Ensemble</b>							
Exploitation	6 448	6 685	6 880	7 054	7 007	6 815	53 %
Capital	5 264	5 567	6 171	6 406	6 803	6 042	47 %
Total	11 711	12 252	13 051	13 460	13 810	12 857	100 %

## 1.2.2 Coûts d'infrastructure réels

Le tableau 6, ci-dessous, présente des estimations de la valeur totale du stock de capital (coût de remplacement brut et net), ainsi que les estimations, établies par TC, des coûts financiers en capital, annuels et réels, du réseau routier (ci-après appelées « estimations TC »), en s'appuyant sur une gamme d'hypothèses relatives à la durée de vie et aux coûts d'opportunité du capital décrits précédemment dans la section sur la méthodologie.

Comme on le montre ci-dessous, les estimations indiquent que les coûts annuels d'amortissement sont relativement insensibles à l'hypothèse utilisée. En revanche, le coût annuel du capital est très sensible aux hypothèses, notamment pour ce qui est du taux du coût d'opportunité. Les hypothèses concernant la durée de vie prévue influent également sur le coût du capital à cause de leur influence sur le montant de l'estimation du coût de remplacement net.

Le tableau 6 indique, en premier lieu, le « coût de remplacement brut » estimé du stock de capital, c'est-à-dire le coût qu'il faudrait assumer pour remplacer la totalité des actifs du réseau routier, au prix courant. Les estimations « basse » et « haute » correspondent aux hypothèses alternatives sur les durées de vie des actifs, qui singularisent les investissements historiques qui ont atteint l'extrémité de leur durée utile et ont été supprimés du stock. Les valeurs combinées des routes et des ponts vont de 147 milliards à 193 milliards de dollars. Le tableau indique ensuite le « coût de remplacement net » du stock, qui correspond à la valeur actuelle des actifs amortis dans leur état présent. Là encore les valeurs « basse » et « haute » reflètent les hypothèses relatives aux durées de vie et, par conséquent, le montant de l'amortissement des investissements historiques. Les valeurs – nos estimations de la valeur du réseau routier canadien actuel – s'étendent de 76 milliards à 102 milliards de dollars.

Le tableau indique ensuite les montants de l'amortissement annuel, en appliquant les taux d'amortissement moyen à la valeur de remplacement nette du stock. Enfin, le tableau donne les montants du coût annuel du capital, calculé en appliquant les taux présumés du coût d'opportunité à la valeur de remplacement nette du stock. On notera que l'on montre la gamme complète des coûts du capital présumés dans nos hypothèses, avec un taux « bas » de coût d'opportunité de 5 %, appliqué à l'estimation « basse » du coût de remplacement net (p. ex., la charge financière pour les actifs « routiers » de 3,1 milliards de dollars, au tableau 6, correspond à 5 % du coût de remplacement net des actifs « routiers », soit 61,7 milliards de dollars), et que le taux « haut » de 10 % du coût d'opportunité du capital est utilisé pour l'estimation « haute » du coût de remplacement net.

Tableau 6, Estimations TC des coûts financiers directs en capital, 2000, en millions de dollars

	<i>Bas</i>	<i>Haut</i>
<b>Coût de remplacement brut</b>		
<b>Routes</b>	119 761	162 849
<b>Ponts</b>	27 693	30 043
<b>Total</b>	147 454	192 892
<b>Coût de remplacement net <sup>6</sup></b>		
<b>Routes</b>	61 700	84 669
<b>Ponts</b>	14 068	17 214
<b>Total</b>	75 769	101 884
<b>Amortissement annuel</b>		
<b>Routes</b>	4 793	4 668
<b>Ponts</b>	530	464
<b>Total</b>	5 323	5 132
<b>Coût du capital annuel</b>		
<b>Routes</b>	3 085	8 467
<b>Ponts</b>	703	1 721
<b>Total</b>	3 788	10 188
<b>Coût annuel total</b>		
<b>Routes</b>	7 878	13 135
<b>Ponts</b>	1 234	2 186
<b>Total</b>	9 111	15 321

Le tableau 7, ci-dessous, compare les estimations des coûts d'infrastructure routière de TC, y compris les estimations des coûts en capital hauts et bas réels, aux dépenses effectives de l'an 2000 indiquées au tableau 4. Les coûts d'exploitation sont les mêmes dans chaque cas, et proviennent du tableau 5. Ce tableau fait ressortir que la limite basse estimée des estimations de TC représente approximativement 148 % des dépenses d'immobilisations constatées, alors que la limite haute représente approximativement 248 % des dépenses de capital effectives.

<sup>6</sup> Le coût de remplacement net équivaut à la valeur de remplacement actuelle du stock de capital, et comprend les ajustements pour tenir compte de l'amortissement et des portions du stock de capital qui ont été retirées du service, calculés selon la méthode de l'inventaire permanent.

Tableau 7, Total des coûts annuels, Dépenses et estimations TC des coûts financiers, 2000, en millions de dollars

	Dépenses	Estimations TC des coûts		Pourcentage des dépenses	
		Bas	Haut	% Bas	% Haut
<b>Annuel</b>					
Exploitation	6 880	6 880	6 880	100 %	100 %
Capital	6 171	9 111	15 321	148 %	248 %
<b>Coût total</b>	<b>13 051</b>	<b>15 991</b>	<b>22 201</b>	<b>123 %</b>	<b>170 %</b>

Comme il est expliqué ci-dessus dans la section méthodologie, la répartition des estimations TC des coûts en capital routier entre les différents paliers de gouvernement en 2000 sera effectuée sur la base de la proportion moyenne relative du total des dépenses annuelles réelles pour la période 1998-2002. On trouvera ces estimations au tableau 8, ci-dessous.

Tableau 8, Estimations TC annuelles des coûts en capital routier par niveau de gouvernement, 2000, millions de dollars.

	Dépenses 1998–2002		Estimations TC <sup>7</sup>	
	Moyenne	%	Bas	Haut
Fédéral	350	3 %	248	417
Provincial	6 211	48 %	4 401	7 401
Municipal	6 297	49 %	4 462	7 503
<b>Total</b>	<b>12 857</b>	<b>100 %</b>	<b>9 111</b>	<b>15 321</b>

Le tableau 9, ci-dessous, illustre les estimations TC des coûts liés à chaque palier de gouvernement, y compris les coûts en capital et les frais d'exploitation. On observe en particulier la place prépondérante des municipalités au niveau des coûts financiers de l'infrastructure routière, qui représentent de 53 à 55 % du coût total des routes. Le pourcentage provincial va de 43 à 45 %, et le pourcentage fédéral est d'environ 2 %.

Tableau 9, Estimations TC des coûts directs annuels des routes, par palier de gouvernement, 2000, millions of dollars

	Exploitation		Capital		Total		%	
	Bas	Haut	Bas	Haut	Bas	Haut	Bas	Haut
Fédéral	69	248	417	317	486	2 %	2 %	
Provincial	2 516	4 401	7 401	6 917	9 917	43 %	45 %	
Municipal	4 295	4 462	7 503	8 757	11 798	55 %	53 %	
<b>Total</b>	<b>6 880</b>	<b>9 111</b>	<b>15 321</b>	<b>15 991</b>	<b>22 201</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	

<sup>7</sup> Les estimations TC diffèrent légèrement des pourcentages indiqués au tableau 8 multipliés par les coûts en capital du tableau 7 à cause de l'arrondissement des pourcentages.

### 1.2.3 Dépenses de surveillance policière

Tel que mentionné ci-dessus, dans la section sur la méthodologie, le pourcentage des dépenses de surveillance policière liées à la réglementation du trafic routier seront présumées s'étendre de 10 à 60 % du total des dépenses. On trouvera au tableau 10, ci-dessous, le montant total des dépenses de surveillance policière au Canada, par palier de gouvernement, de 1998 à 2002. Les dépenses municipales sont prépondérantes (57 %), alors que les pourcentages applicables aux paliers fédéral (20 %) et provincial (23 %) sont très semblables.

Tableau 10, Total des dépenses de surveillance policière<sup>9</sup>, en millions de dollars

	1998	1999	2000	2001	2002	Moy.	%
<b>Municipal</b>	3 480	3 696	3 907	4 086	4 342	3 902	57 %
<b>Provincial</b>	1 451	1 470	1 573	1 636	1 808	1 587	23 %
<b>Fédéral</b>	1 322	1 225	1 320	1 549	1 664	1 416	20 %
<b>Total</b>	6 253	6 391	6 801	7 270	7 814	6 906	100 %

L'application de la série d'hypothèses sur le total des services de surveillance policière affectés aux routes, dont il était question ci-dessus dans la section sur la méthodologie, aboutit aux estimations de dépenses de surveillance policière du trafic routier en 2000 que l'on retrouve ci-dessous, au tableau 11.

Tableau 11, Estimation des dépenses de surveillance policière liées à la régulation du trafic routier, 2000, en millions de dollars

	Haut	Bas
<b>Municipal</b>	391	2 344
<b>Provincial</b>	157	944
<b>Fédéral</b>	132	792
<b>Total</b>	680	4 080

<sup>8</sup> Le pourcentage fédéral reflète les subventions versées dans le cadre de contrats avec la GRC, en échange de services dans les provinces autres que l'Ontario et le Québec, ainsi que les coûts de la GRC attribuables à ses responsabilités fédérales, à l'administration ou à ses académies de formation.

<sup>9</sup> La source de toutes les informations sur les dépenses de surveillance policière, y compris par palier de gouvernement, est (Statistique Canada, 1998–2002).

### 1.2.4 Estimation du total des coûts financiers

Le total estimé des coûts financiers du réseau routier est calculé comme étant la somme des estimations TC des coûts directs des routes et des dépenses pour leur surveillance policière. Comme l'illustre le tableau 12, ci-dessous, les estimations du total des coûts financiers annuels liés aux routes vont d'approximativement 17 milliards de dollars à 26 milliards de dollars en l'an 2000, les municipalités assumant de 54 à 55 % du total des coûts, les provinces, de 41 à 42 % et le gouvernement fédéral, de 3 à 5 %.

Tableau 12, Total des coûts financiers de la attribuables à l'infrastructure routière, 2000, en millions de dollars

	<i>Total des coûts financiers</i>		<i>%</i>	
	Bas	Haut	Bas	Haut
<b>Coûts directs - Routes</b>				
Municipal	8 757	11 798	53 %	45 %
Provincial	6 917	9 917	41 %	38 %
Fédéral	317	486	2 %	2 %
Total	15 991	22 201	96 %	84 %
<b>Services de police</b>				
Municipal	391	2 344	2 %	9 %
Provincial	157	944	1 %	4 %
Fédéral	132	792	1 %	3 %
Total	680	4 080	4 %	16 %
<b>Total coûts financiers</b>				
Municipal	9 148	14 143	55 %	54 %
Provincial	7 075	10 860	42 %	41 %
Fédéral	449	1 278	3 %	5 %
Total	16 671	26 281	100 %	100 %

## Partie deux, Recettes

### 2.1 Méthodologie

Les recettes suivantes sont incluses pour chaque palier de gouvernement.

Au niveau fédéral :

- recettes de la taxe d'accise sur les carburants pour le transport routier.

Au niveau provincial/territorial :

- taxe d'accise sur les carburants relatives au transport routier;
- droits, recettes liées à l'enregistrement des véhicules et aux permis;<sup>10</sup>
- contraventions.

Au niveau municipal :

- contraventions;
- droits de stationnement;
- redevances d'aménagement et cotisations spéciales relatives aux routes;
- part de l'infrastructure intégrée au prix de construction.

Les taxes d'accise sur les carburants routiers aux niveaux fédéral et provincial/territorial, hors TPS et taxe de vente provinciale, sont considérées comme des recettes routières du fait qu'elles représentent, pour les usagers, un coût direct lié à l'activité routière, en plus des contributions versées habituellement par les usagers au gouvernement sous forme de taxe de vente classique imposée sur des dépenses d'opportunité. Toutefois, elles ne constituent pas une charge financière affectée à une fin particulière à aucun des niveaux de gouvernement, fédéral ou provincial/territorial, au Canada<sup>11</sup>. En règle générale les recettes provenant des taxes d'accise sur le carburant sont versées au Trésor.

Les recettes, au niveau municipal, représentent des estimations des frais directs utilisés actuellement pour financer le réseau de routes locales et de rues. Elles sont principalement de deux types :

- les frais imposés par les promoteurs locaux, lesquels sont intégrés au prix de vente des nouvelles constructions;
- les redevances d'aménagement perçues des promoteurs et des autres constructeurs de structures par les municipalités.

Dans le premier cas, on parle d'une situation où une infrastructure locale, par exemple, une rue, est construite par un promoteur ou par d'autres entreprises de construction, puis transférée à une municipalité qui en devient propriétaire. En l'occurrence, les coûts en capital initiaux de la rue sont assumés par le promoteur, puis passés directement au nouveau propriétaire de la structure, suite à leur intégration dans le prix de la nouvelle

---

<sup>10</sup> Les péages et les coûts relatifs aux routes et ponts entretenus par le secteur privé (par exemple, l'autoroute 407 ETR) ne sont pas pris en compte dans ce projet provisoire.

<sup>11</sup> Il y a des exceptions quand certaines provinces, notamment la C.-B., l'Alberta et le Québec, transfèrent une partie des recettes de la taxe sur le carburant aux municipalités, généralement pour le transport urbain.

construction. Sans que ce soit strictement exact, on qualifie ces recettes de « recettes municipales » dans tout le reste du chapitre, du fait qu'elles représentent des frais directs servant à financer une infrastructure routière dont la municipalité est propriétaire. Comme il est indiqué au tableau 13, ci-dessous, la moyenne du total des ventes dans le secteur de la construction<sup>12</sup> pour la période 1998-2000 était d'environ 80 milliards de dollars, dont 65 % concernait le marché de l'habitation.

Tableau 13, Total des ventes de nouvelles constructions, nominal, 1998-2002<sup>13</sup>, en millions de dollars

<i>Constructions</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002 Moyene</i>	<i>%</i>
<b>Total</b>	71 316	75 601	75 138	83 935	97 411	80 680 100 %
<b>Non résidentielles</b>	26 792	26 667	26 532	28 662	31 862	28 103 35 %
<b>Résidentielles</b>	44 524	48 934	48 606	55 274	65 549	52 577 65 %

Dans le second scénario, les redevances de développement servent à récupérer les coûts en capital de l'infrastructure locale, essentiellement les routes, les systèmes d'approvisionnement en eau et d'égouts, quand cette infrastructure locale est construite par les municipalités elles-mêmes. Ces redevances sont généralement perçues des promoteurs-constructeurs locaux et, dans le cas des routes, couvrent habituellement le coût des artères principales et autres voies de desserte reliant les nouveaux lotissements municipaux à l'infrastructure existante. Les redevances de développement sont de deux grands types, les impôts de lotissement et les taxes spéciales. Par impôts de lotissement on entend une charge fixe, qui est souvent attachée au nouveau permis de construire, alors que les taxes spéciales sont habituellement des redevances non récurrentes destinées spécifiquement au recouvrement des coûts d'infrastructure uniques liés à des projets particuliers. Comme l'illustre le tableau 15, ci-dessous, les redevances de développement ont, en moyenne, produit au niveau municipal des recettes d'environ 1,7 milliard de dollars de 1998 à 2000.

Tableau 14, Redevances municipales de développement et autres, nominal, 1998-2002, en millions de dollars<sup>14</sup>

	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002 Moyenne</i>
Impôts de lotissement	843	931	980	1 102	1 199
Taxes spéciales	690	704	655	673	766
<b>Redevances de développement</b>	<b>1 535</b>	<b>1 637</b>	<b>1 637</b>	<b>1 778</b>	<b>1 967</b>
					<b>1 711</b>

<sup>12</sup> Le montant des ventes de constructions est d'environ 20 % supérieur aux données relatives aux investissements dans la construction fournies par Statistique Canada, car les données sur les investissements excluent la valeur des terrains et des infrastructures locales intégrée au prix du marché des constructions.

<sup>13</sup> Les sources, pour le tableau 13, sont (SC, 2002b), ainsi que les données sur les investissements immobiliers de la Division de l'investissement et du stock de capital de Statistique Canada.

<sup>14</sup> La source du tableau 12 est la Division des institutions publiques de Statistique Canada.

On constate toutefois une grande diversité de pratiques en ce qui concerne le type et la nature du financement des infrastructures au niveau municipal au Canada, ainsi qu'une absence de différenciation entre les routes et les autres infrastructures locales (par exemple, les systèmes d'adduction d'eau et d'égout), tant au niveau des redevances de développement qu'en ce qui a trait à la part d'infrastructures intégrée directement dans le prix des constructions. On est donc obligé de recourir à plusieurs hypothèses pour établir les recettes routières municipales.

La fourchette des hypothèses concernant la part de l'infrastructure routière financée directement à travers le prix des constructions va de 0,5 % à 2 % des ventes totales de constructions, comme l'illustre le tableau 13, ci-dessus, qui se fonde sur un rapport de 1997 de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, dans lequel on trouve des devis d'ingénierie relatifs à la part des coûts d'infrastructure routière liés à un lotissement typique de banlieue. Tel qu'illustré ci-dessous, l'étude évalue la part totale du coût d'infrastructure routière à 2,5 % du prix typique d'une habitation résidentielle unifamiliale, ces 2,5 % incluant tous les coûts liés à l'infrastructure routière, notamment les coûts qui seraient directement recouverts par la municipalité à travers les redevances d'aménagement, ainsi que les coûts qui seraient directement recouverts par les constructeurs dans le prix des constructions. La même fourchette d'hypothèses sera utilisée également dans le cas des constructions non résidentielles, même si, comme l'indique le tableau 14, ci-dessous, l'infrastructure routière semble représenter un plus fort pourcentage du total des coûts d'infrastructure dans le cas des constructions non résidentielles.

Tableau 15, Proportion des coûts d'infrastructure routière dans un lotissement de banlieue typique, 1994, dollars<sup>15</sup>

	<i>Rés.</i> <sup>16</sup>	<i>Infra.</i>	<i>Maison</i>	<i>Non rés.</i> <sup>17</sup>	<i>Infra.</i>
		%	%		%
Route (services publics inclus)	3 885	30,2 %	2,4 %	92,9	48,5 %
Trottoirs, éclairage	174	1,4 %	0,1 %	4,17	2,2 %
<b>Total route</b>	<b>4 059</b>	<b>31,5 %</b>	<b>2,5 %</b>	<b>97,07</b>	<b>50,7 %</b>
<b>Total infrastructure</b>	<b>12 873</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8,0 %</b>	<b>191,63</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Prix total maison</b>	<b>160 551</b>		<b>100,0 %</b>		

La part de l'infrastructure routière provenant des redevances d'aménagement est présumée s'inscrire dans une fourchette de 20 à 50 % du total des redevances d'aménagement, en se basant sur la part de l'infrastructure routière dans les charges d'aménagement appliquées aux habitations résidentielles par deux administrations locales couvertes par le rapport mentionné ci-dessus, à savoir l'ancienne administration régionale

<sup>15</sup> La source du tableau 11 est (SCHL, 1997).

<sup>16</sup> « Rés. » signifie construction résidentielle, et « non rés. » construction non résidentielle.

<sup>17</sup> L'unité utilisée pour constructions non résidentielles est le coût par pied carré, alors que pour les constructions résidentielles, ce sont les coûts liés à une maison unifamiliale typique.

d'Ottawa-Carleton (47 %) et l'ancienne municipalité de Nepean (24 %) <sup>18</sup>. Dans l'ensemble du Canada, la part de l'infrastructure routière dans les redevances d'aménagement varie énormément, en fonction de l'importance des « services publics et récréatifs » tels que les parcs ou les bibliothèques, qui sont inclus dans les redevances, et dans la mesure où ces redevances d'aménagement servent à financer l'infrastructure locale.

Les droits de parking <sup>19</sup> et les amendes liées à la circulation et au stationnement sont deux sources de revenus pour les municipalités où les recettes spécifiquement liées aux routes sont agrégées à des catégories de recettes plus larges par la Division des institutions publiques de Statistique Canada. L'importance présumée de la part des recettes routières dans ces vastes agrégations est fondée sur les estimations approximatives fournies par la Division des institutions publiques de Statistique Canada (communication personnelle, Aldo Diaz), les droits de stationnement étant présumés représenter entre 12 et 16 % des « autres recettes », et les contraventions routières, de 40 à 80 % des « autres amendes et pénalités ».

Tableau 16, Recettes municipales agrégées, « Autres recettes » et « autres amendes et pénalités », nominal, 1998 –2002, millions de dollars

	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Autres recettes</b>	5 531 6 005 6 972 7 236 7 378				
<b>Autres amendes et pénalités</b>	408 420 514 543 606				

<sup>18</sup> Les parts respectives des habitations non résidentielles sont de 53 % (Ottawa-Carleton) et 32 % (Nepean).

<sup>19</sup> Les recettes provenant des droits de stationnement concernent exclusivement les droits de stationnement municipaux, et non les recettes encaissées par les propriétaires de terrain de stationnement privé.

## 2.2. Recettes

L'estimation des recettes municipales se base sur la série d'hypothèses formulées ci-dessus, à savoir :

- la fourchette des pourcentages relatifs à l'infrastructure routière intégrés aux ventes de constructions (0,5 - 2 %) est multipliée par la valeur totale des ventes de constructions (tableau 13);
- la fourchette des pourcentages relatifs à l'infrastructure routière inclus dans les redevances d'aménagement (20 - 50 %) est multipliée par la valeur totale des redevances d'aménagement (tableau 14);
- la fourchette des pourcentages relatifs aux droits de stationnement (12 - 16 %) inclus dans le grand total des « autres recettes » est multipliée par la valeur des « autres recettes » dans le tableau 16;
- la fourchette des pourcentages des amendes liées à la circulation routière (40 - 80 %) est multipliée par la valeur des « autres amendes et pénalités » dans le tableau 16.

Comme l'illustre le tableau 17, ci-dessous, l'application de ces fourchettes d'hypothèses aboutit à des estimations des recettes municipales liées au réseau routier allant d'environ 1,7 milliard de dollars à 3,8 milliards de dollars en 2000.

Tableau 17, Estimation des charges municipales liées au réseau routier, 2000, millions de dollars

	<i>Haut Bas</i>	
Impôts sur les lotissements	196	490
Taxes foncières spéciales	131	328
<b>Redevances d'aménagement</b>	327	817
Stationnement	837	1 115
Amendes	206	411
<b>Stationnement et amendes</b>	1 042	1 527
Constructions résidentielles	243	972
Constructions non résidentielles	133	531
<b>Prix des constructions</b>	376	1 503
<b>Total des recettes municipales</b>	1 745	3 847

On trouvera ci-dessous, au tableau 18, les recettes provinciales et fédérales liées au transport routier; en 2000, les recettes routières fédérales (4,1 milliards de dollars) et provinciales (9 milliards de dollars) provenaient majoritairement des taxes d'accise sur les carburants. Les recettes provinciales générées par les amendes sont estimées sur la base de données partielles relatives aux amendes, fournies par les provinces de la Colombie-Britannique et du Québec, et ajustées proportionnellement à la population totale.

Tableau 18, Total des recettes routières fédérales et provinciales, 1998-2002, en millions de dollars<sup>20</sup>

	1998	1999	2000	2001	Moy. 98- 2002 02	%	
<b>Fédéral</b>							
Carburant	4 076	4 138	4 140	4 126	4 253	4 146	32 %
<b>Provincial</b>							
Carburant	5 789	5 967	5 899	5 850	6 039	5 909	45 %
Permis et droits	2 519	2 667	2 714	2 773	2 863	2 707	21 %
Amendes	s/o	s/o	367	s/o	s/o	367	3 %
Total provincial			8 980			8 983	
<b>Total</b>	s/o	s/o	13 120	s/o	s/o	13 129	100 %

La part du total des recettes routières par palier de gouvernement est donnée ci-dessous, au tableau 19; on constate que les recettes fédérales représentent de 24 à 28 % du total des recettes, les recettes provinciales, de 53 à 60 % et les recettes municipales de, 12 à 23 %.

Tableau 19, Total des recettes routières, 2000, en millions de dollars

	Bas	Haut	Bas (%)	Haut (%)
Recettes fédérales	4 140	4 140	28 %	24 %
Recettes provinciales	8 980	8 980	60 %	53 %
Recettes municipales	1 745	3 847	12 %	23 %
<b>Recettes totales</b>	14 864	16 966	100 %	100 %

<sup>20</sup> Les sources du tableau 15 sont les séries de rapports annuels sur le transport de Transports Canada, plus particulièrement les rapports pour 2000 – 2004.

### Partie trois, Observations

On trouvera ci-dessous, au tableau 20, une comparaison du degré de recouvrement des coûts, établie en fonction des estimations de recettes routières ci-dessus et des estimations TC des coûts financiers réels en 2000. La première observation est que les recettes ont été inférieures aux coûts financiers réels, dans le cas des limites « basse » (89 %) et « haute » (65 %) des coûts et des recettes.

Une comparaison des coûts et des recettes estimées par palier de gouvernement fait ressortir que dans le cas du gouvernement fédéral, les recettes s'étalent de 922 % à 324 % des coûts financiers réels estimés. Pour l'ensemble des provinces et territoires, dans le cas de la limite « basse », les recettes représentent 127 % des coûts, et 83 % des coûts dans le cas de la limite « haute ». Pour l'ensemble des administrations municipales, les recettes représentent 19 % des coûts dans le cas de la limite « basse » et 27 % du total des coûts dans le cas de la limite « haute ».

Tableau 20, Degré de recouvrement des coûts, 2000, en millions de dollars

	<i>Haut</i>	<i>Bas</i>
<b>Recettes</b>		
Recettes fédérales	4 140	4 140
Recettes provinciales	8 980	8 980
Recettes municipales	1 745	3 847
<b>Recettes totales</b>	14 864	16 966
<b>Coûts</b>		
Coûts fédéraux	449	1 278
Coûts provinciaux	7 075	10 860
Coûts municipaux	9 148	14 143
<b>Total des coûts</b>	16 671	26 281
<b>% recettes/coûts</b>		
Fédéral	922 %	324 %
Provincial	127 %	83 %
Municipal	19 %	27 %
<b>Total</b>	89 %	65 %

## Références

Conseil du Trésor, Gouvernement du Canada, 1994, « Guide pour l'établissement des coûts des extrants au Gouvernement du Canada ».

GRC, 2003 « Services de police communautaires, contractuels et autochtones », [www.rcmp-grc.ca/ccpas/compol\\_f.htm](http://www.rcmp-grc.ca/ccpas/compol_f.htm)

Haritos, Z., 1975, « Rational Road Pricing Policies in Canada », Commission canadienne des transports

Ministère de la sécurité publique, 2000, « Données sur l'administration des corps de police municipaux, 2000 »

Richardson, Stephanie, 1996, « Évaluation du réseau canadien de routes et d'autoroutes », TC: rapport TP 12794F.

SCHL, 1997, « Les coûts de l'infrastructure liés aux approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement ».

Statistique Canada, 2002a, « Flux d'investissement et stocks de capital – Méthodologie, 2001 », Division de l'investissement et du stock de capital.

Statistique Canada, 1998 –2003, « Les ressources policières au Canada », Centre canadien de la statistique juridique, cat. no. 85-225-XIF.

Statistique Canada, 2002b, « Juste valeur marchande/prix d'achat des nouvelles habitations au Canada, 1996-2000 », Division des données fiscales, cat. no, 64-507-XIF.

Statistique Canada, 1992- 2000, « Dépenses en immobilisations par type d'actif », Division de l'investissement et du stock de capital, cat. No. 61-223-XIB.

Transport Canada, 2000 –2004, « Rapport annuel sur les transports au Canada », Analyse économique.

## ANNEXE A

### **Annexe, données provinciales disponibles sur l'infrastructure routière**

La présente annexe fournit une information descriptive des données provinciales sur les recettes et les dépenses liées à l'infrastructure routière, qui sont connues ou accessibles et publiques.

#### **Dépenses du gouvernement fédéral**

Enquête annuelle de l'ACA sur les ministères fédéraux, portant sur les rapports annuels, les dépenses en capital et les frais d'exploitation, sous différentes formes et pour différentes années. Certaines données de niveau provincial disponibles. Données disponibles pour plusieurs années, toutes à partir de 1997.

#### **Dépenses des gouvernements provinciaux**

Enquête annuelle de l'ACA sur les ministères du Transport provinciaux. Données disponibles à partir de 1982, dépenses en capital et frais d'exploitation, et plusieurs estimations de recettes (par exemple, taxe sur les carburants, licences et permis), sous différentes formes, en fonction de la province.

#### **Dépenses des administrations municipales**

Données provenant de la Division des institutions publiques de SC (IP), dépenses en capital et frais d'exploitation, sous des formes convergentes, par province et territoire, à partir de 1992. Les estimations des dépenses en capital et frais d'exploitation liés aux routes sont rassemblées sous les catégories de « routes », « stationnement » et « déneigement ». Les recettes liées aux routes, telles que les amendes, les droits de stationnement et les redevances d'aménagement routier, sont agrégées dans des catégories plus vastes des données publiées, respectivement, « autres amendes et redevances », « autres recettes », « impôt sur les lotissements » et « taxes foncières spéciales ». Il arrive que les données relatives aux recettes soient recueillies de façon plus détaillée et peuvent être obtenues sur demande spéciale à PIB. Les données sont recueillies dans le cadre d'enquêtes annuelles qui procèdent à partir d'échantillons des petites municipalités et couvrent toutes les grandes municipalités. Les enquêtes sont les suivantes : « Recettes et dépenses des administrations locales » et « Administrations locales – Dépenses en immobilisations ».

#### **Série des dépenses en capital, par type d'actif**

Données provenant de la Division de l'investissement et du stock de capital de Statistique Canada (ISC), série chronologique sur l'investissement en capital, par type d'actif. On dispose des données publiées pendant la période 1992-2000 sur les biens construits dans

« Immobilisations par type d'actif ». Les données sur les actifs liés aux routes sont publiées sous « Voies rapides, routes et rues » et « Ponts, ouvrages en chevalet et sauts de mouton ». Les autres actifs possiblement couverts sont les « Tunnels » et « Autres constructions relatives au transport ». Les données sont rapportées au niveau national dans 20 « secteurs », comprenant les industries, l'habitation et les administrations publiques, ainsi que sous la forme de dépenses en capital pour les remises à neuf et les rénovations. Les données sont également fractionnées par province et territoire, par type d'actif, mais pas par secteur. Ainsi, les actifs au niveau des provinces comprennent les données agrégées relatives aux investissements routiers publics et privés (par exemple, elles incluent les chemins forestiers), et pour tous les paliers de gouvernement. Les données publiées sont principalement tirées de l'« Enquête sur les dépenses en immobilisations et réparations », laquelle est réalisée depuis 1962, les données routières municipales provenant de PIB, comme ci-dessus. Les données publiées ne représentent qu'une partie des données conservées par ISC, qui joue le rôle de principal dépositaire des données des séries chronologiques sur les immobilisations, et qui est chargé des estimations de l'inventaire permanent, utilisées pour élaborer les comptes de richesse qui sont une des composantes du système des comptes nationaux.

### **Série chronologique des investissements historiques de TC dans les routes et les ponts**

La base de données est une série chronologique de TC qui exploite un grand nombre de sources, principalement les publications historiques de Statistique Canada, ainsi que celles énumérées ci-dessus, dans le but d'élaborer une série chronologique des investissements « route » et « pont » remontant à 1919. La dernière mise à jour de la série de données a été réalisée au début des années 90 par S. Richardson, à partir des travaux du début des années 70 de Z. Haristos. Cette base de données est la source des travaux réalisés à l'heure actuelle par TC, dans le cadre du projet ECC, et elle est mise à jour grâce aux publications sur le stock de capital de SC mentionnées ci-dessus. Des estimations « quasi provinciales » peuvent être tirées de cette base de données, par palier de gouvernement ou investissement public et privé, mais les pourcentages relatifs de chaque palier de gouvernement, pour les années plus récentes, sont estimés en fonction de ratios fixes. Par estimations « quasi provincial », on veut dire que les données de certaines provinces sont regroupées, par exemple, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve, alors que les données de la Colombie-Britannique sont agrégées à celles du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. La principale série de publications historiques de SC (ou du Bureau fédéral de la statistique) dont est dérivée la base de données est le catalogue 53-201, divers titres et formats, par exemple « Road and Street Length and Financing », 1919 – 1976. Les mises à jour proviennent de SC (ISC) et sont tirées de l'enquête sur les immobilisations et réparations.

### **Base de données des recettes de la taxe d'accise sur les carburants de TC**

Cette base de données est une série chronologique de TC, qui calcule les recettes générées par la taxe d'accise fédérale sur les carburants, par province, pour les transports de type routier, depuis 1991. La principale source de la base de données est le

catalogue 57-203 de SC « Bulletin trimestriel – Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada », ajustée en fonction des estimations TC de la consommation de carburant par les secteurs autres que les transports (par exemple, agriculture, mines).

