

TP 14480 F

**EXAMEN  
DE LA TOTALITÉ  
DES COÛTS  
DES TRANSPORTS :**

**DOCUMENT DE TRAVAIL**

Septembre 2003  
Analyse économique  
Groupe des Politiques  
Transports Canada

## **Introduction**

Ce document a comme objectif de présenter un important projet visant à examiner « l'intégralité des coûts » des transports au Canada, et de solliciter des conseils sur sa portée, ses méthodes et son calendrier. Ce projet est assorti d'objectifs importants pour Transports Canada en ce qui concerne l'élaboration de politiques stratégiques et certaines analyses politiques qui sont précisées ci-après. Mais l'on s'attend également à ce que ce projet soit utile pour les analyses politiques des administrations de transport dans les autres ordres du gouvernement, et à ce qu'il revête une importance possible pour les évaluations politiques que mènent les participants du secteur des transports et tous ceux et celles qui s'intéressent à l'élaboration des politiques de transport. Une partie de l'examen des coûts financiers des infrastructures et des services et des incidences sociales qui s'y rattachent ne sera sans doute possible qu'avec le concours d'autres instances gouvernementales et participants du secteur privé. On sollicitera pour commencer leur collaboration en établissant les objectifs particuliers du projet, puis en délimitant le plan de travail, peut-être en fournissant des renseignements sur les activités de transport dont ils assument une part des responsabilités, avant d'analyser les produits émanant du projet et de prodiguer des conseils sur leurs répercussions et leurs applications.

On s'attend aussi à ce qu'un certain nombre de questions soient soulevées durant cet examen qui exigent une solution conceptuelle ou analytique, puisqu'il reste d'importants débats théoriques sur certains des concepts et puisque le Canada possède une expérience limitée des estimations pratiques. Certaines de ces questions sont mentionnées ci-après, et tout conseil sur leur résolution sera le bienvenu. On s'attend également à ce qu'il faille faire appel à l'avis d'experts durant tout l'examen, sans doute par le biais de comités directeurs ou d'organes consultatifs officiels.

***On a formulé certaines suggestions, à des fins d'analyse préliminaire, sur l'ampleur possible de l'examen, les projets qu'il faudra sans doute mener, leur mise en place progressive et le dispositif qu'il faudra mettre en place pour réaliser les travaux.***

On trouvera dans la section « Conclusion » un bref aperçu des objectifs et des propositions préliminaires sur les projets constitutifs, l'ampleur des travaux, et la procédure de gestion possible.

## **Contexte et objectifs généraux du projet**

Ce projet est lancé dans le cadre de la stratégie de Transports Canada visant à concrétiser sa vision du réseau national de transport, exposée dans le récent document stratégique *Droit devant*. Le document de vision comportait plusieurs objectifs explicites qui appellent un examen de « l'intégralité des coûts » des transports – c'est-à-dire les coûts financiers et sociaux détaillés qui se rattachent aux services et aux activités de transport. Le besoin de cet examen est également implicite dans quantité d'autres intérêts stratégiques et préoccupations figurant dans le document. L'objectif le plus explicite émane des principes sur lesquels est fondée la vision du Ministère, qui englobent « des

droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport ». Manifestement, une connaissance approfondie de tous les coûts est nécessaire au cas où les droits d'utilisation seraient modifiés afin de mieux les refléter. Les répercussions possibles des mécanismes d'établissement des prix et des structures de régie au sujet des infrastructures et des services publics sont également des questions importantes que doivent analyser toutes les juridictions investies de responsabilités dans le domaine des transports. *Droit devant* annonçait que « ... le gouvernement du Canada est désireux de collaborer avec l'industrie, les provinces, les territoires et les administrations municipales ainsi qu'avec le milieu universitaire à la recherche d'un consensus élargi sur l'intégralité des coûts des transports et des solutions pratiques ».

En outre, même si cela est moins explicite dans *Droit devant*, les incidences financières et sociales des transports sont d'importants paramètres dans la plupart des questions de politique publique envisagées – y compris celles sur les cadres de marché, l'exploitation des installations et des services de l'État, les investissements dans les infrastructures, les impôts, les droits et autres redevances, les subventions de service, la réglementation de la sécurité et de la protection de l'environnement, et divers programmes d'incitatifs, d'information et de recherche. Dans la pratique, les analyses stratégiques menées par tous les ordres de gouvernement et par les parties concernées qui représentent les entreprises de transport, les usagers des transports et d'autres personnes touchées par les décisions de transport s'efforcent souvent de tenir compte des coûts financiers et sociaux (cette expression est employée ici pour désigner tous les effets néfastes qui ne sont pas de nature financière). Il est fréquent que la considération soit d'ordre qualitatif, même si elle est quantitative dans une large mesure, les coûts étant exprimés en dollars. En temps normal, des incidences comme le temps personnel perdu à cause des embouteillages, les souffrances et la douleur causées par les accidents ou les répercussions sur la santé des dégâts causés à l'environnement, sans oublier les perturbations locales et la « nuisance » résultant de la circulation, n'ont pas une valeur monétaire directe. Les exemples sont de plus en plus nombreux qui englobent à la fois des coûts financiers et des estimations de la valeur monétaire de ces incidences.

Il n'est pas facile d'estimer de tels coûts : même les coûts financiers des infrastructures et des accidents restent **obscurs** sous certains rapports importants, compte tenu de la nature des systèmes d'expertise comptable, et également de l'incertitude qui entoure la répartition de ces coûts entre les usagers. Les coûts financiers résultant des dégâts causés à l'environnement sont encore **plus obscurs**, car il est souvent difficile d'établir le lien de causalité entre l'activité de transport et les effets nuisibles (comme par exemple les dégâts causés à la santé ou aux écosystèmes par les polluants atmosphériques ou les émissions de gaz à effet de serre). On peut donc en déduire que les coûts « sociaux » non financiers sont **encore plus obscurs**, car la conversion d'effets non monétaires en une valeur monétaire dépend de déductions relativement ésotériques sur les préférences personnelles et sur leur pertinence pour les décisions politiques.

Même si les recherches et l'expérience des analyses ont amélioré la totalité de ces processus d'estimation depuis quelques années, une certaine incertitude demeure, qui se solde par d'importantes divergences d'interprétation dans les différentes analyses

politiques. En outre, étant donné que les analyses sont souvent des propositions ou des projets de politique individuels, qui se situent dans les limites d'un champ de compétence, il n'y a pas eu d'estimation complète des coûts de la totalité du réseau national de transport, notamment de tous les modes de transport et des régions. L'intention du projet qui nous intéresse ici est de rassembler des estimations uniformes et défendables des coûts financiers et sociaux des transports au Canada, avant tout pour les utiliser dans les analyses politiques, et aussi plus simplement pour permettre à toutes les parties intéressées de mieux comprendre les répercussions des activités.

Comme on le comprendra mieux par la suite, ce projet est censé être d'une grande portée et représenter un défi, en particulier sur le plan des données qu'il nécessite. C'est pourquoi on propose de lancer ce projet par étapes, et de se concentrer pour commencer sur les coûts financiers, puis sur les coûts nationaux d'ensemble se rattachant aux principaux moyens de transport. L'élargissement aux estimations provinciales/territoriales et peut-être même aux estimations des régions ou des couloirs, se fera dès lors que les principaux paramètres de la démarche conceptuelle et des données nécessaires auront fait l'objet d'un consensus entre les instances concernées. Il se peut aussi qu'une désagrégation plus poussée des coûts dans les différents modes, selon la catégorie de véhicule/matériel ou service et peut-être même les types de déplacements ou les produits transportés, soit possible à la condition que les autorités collaboratrices jugent que ce sont des priorités. Le calcul de la valeur monétaire des coûts sociaux sera entrepris dès le commencement du projet, même si l'on s'attend à ce que les résultats soient auréolés d'une plus grande incertitude que les coûts financiers, et que cela doive faire l'objet de recherches plus fouillées à plus long terme.

## **Exemple des comptes nationaux de « coûts complets » et illustrations des utilisations dans les décisions de transport**

Les deux dernières pages de ce document contiennent des exemples de comptes à même de résulter du projet. Ceux-ci sont fournis à titre d'illustration et ne se veulent nullement finals, car il faut encore régler des questions d'ordre conceptuel et pratique, et que la conception définitive devra faire l'objet d'un accord entre les collaborateurs à cette étude au sujet des concepts et des objectifs du projet, sans oublier la disponibilité des données. Cet ensemble de comptes « conceptuels » résulte des questions politiques prévues par Transports Canada, ainsi que des demandes courantes d'informations des intervenants; et il s'inspire de comptes d'un certain nombre de pays d'Europe publiés récemment dans une grande étude financée par l'UE<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Le projet de recherche de l'UE s'intitule « UNITE » (« Unification of accounts and marginal costs for transport efficiency ») et a été lancé par un grand nombre de chercheurs universitaires et institutionnels. Une longue série de rapports est affichée sur le site Web de l'Université de Leeds (R.-U.), qui assure la coordination du projet, à l'adresse <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/unite/>.

Le **tableau 1**, qui tient lieu d'exemple, résume les coûts totaux par mode, dans lequel les catégories illustrées englobent peut-être les postes suivants :

- coûts d'immobilisations des infrastructures – amortissement, frais de financement, allocation au titre de la valeur des terrains;
- coûts d'exploitation des infrastructures – entretien, exploitation des systèmes de contrôle, services de police;
- coûts des transporteurs et des véhicules – tous les coûts d'immobilisations et d'exploitation des entreprises commerciales de transport, tous les coûts de transport encourus à l'interne par les compagnies pour acheminer leurs propres biens, coûts d'utilisation des véhicules personnels;
- coûts des encombrements – coûts financiers encourus par les transporteurs commerciaux à cause des retards, coûts résultant des pertes de temps pour les particuliers;
- coûts des accidents – coûts financiers des accidents, valeur monétaire des pertes personnelles non dédommagées;
- coûts environnementaux – coûts financiers qui se rattachent aux dégâts causés par les polluants atmosphériques, le bruit et le réchauffement de la planète, valeur monétaire des pertes personnelles non dédommagées.

Le **tableau 2**, qui tient lieu d'exemple, établit ensuite une distinction entre les coûts qui ont été assumés par les usagers. Au nombre des catégories suggérées, mentionnons les suivantes :

- recettes des transporteurs;
- dépenses d'exploitation des véhicules à la charge des usagers – notamment les coûts d'immobilisation et d'utilisation des véhicules conduits par des particuliers et des entreprises pour leur propre compte (à l'exception des coûts d'utilisation distincts faisant partie des catégories suivantes);
- péages/redevances d'infrastructures – redevances directes perçues au titre des routes et des ponts, des frais d'améliorations aéroportuaires payés directement par les usagers;
- frais d'immatriculation/redevances des véhicules/embarcations – tous ces paiements, peu importe que les recettes servent à prendre en charge les dépenses de transport;
- taxes sur le carburant – taxes d'accise fédérale sur les carburants des transports, taxes provinciales sur les carburants en sus de la taxe de vente provinciale normale<sup>2</sup>, à nouveau peu importe que les recettes servent à assumer les dépenses de transport;
- coûts des encombrements à la charge des usagers – l'intention ici est de déterminer les postes des coûts des encombrements qui sont à la charge de ceux qui en sont responsables, par opposition aux éléments qui leur sont imposés par

---

<sup>2</sup> On propose pour commencer que les taxes appropriées soient celles qui représentent des redevances « spéciales » pour les transports, en sus de celles que les gouvernements percevraient même si l'argent était consacré à d'autres solutions. Pour estimer ces taxes « spéciales », des montants équivalents à la taxe de vente provinciale normale seront déduits des paiements de la taxe provinciale, et la TPS fédérale sera laissée de côté. C'est là une des nombreuses questions de conception importantes qui devront être réglées entre les collaborateurs.

- d'autres (qui sont des exemples des « coûts externes » ou « coûts sociaux » dont parlent les économistes); cette distinction fait l'objet d'un débat animé entre les chercheurs, et représente par conséquent une difficulté conceptuelle et pratique de taille pour ce projet;
- coûts des accidents à la charge des usagers – un débat analogue fait rage entre les chercheurs sur la mesure dans laquelle les coûts des accidents sont assumés par les usagers responsables, par opposition à ceux qui sont imposés à d'autres;
  - coûts environnementaux à la charge des usagers – un débat analogue fait rage à ce sujet.

Le **tableau 3** illustrera les coûts résiduels, qui ne sont pas à la charge des usagers, notamment les coûts suivants :

- subventions des transporteurs – paiements directs versés par l'État aux transporteurs au titre des services fournis, notamment subventions provinciales et municipales octroyées aux transports urbains, subventions fédérales octroyées aux liaisons ferroviaires intervilles et aux traversiers interprovinciaux; subventions provinciales et territoriales octroyées aux services de transport aérien, maritime ou par autocar;
- subventions d'infrastructures – celles-ci sont déduites de l'excédent des coûts des infrastructures publiques calculés au tableau 1 et des recettes publiques résultant des redevances directes des infrastructures, des frais d'immatriculation des véhicules et des taxes sur le carburant calculées au tableau 2. Il se peut que la comparaison donne des recettes nettes positives pour un ou plusieurs modes (comme elle le ferait manifestement si uniquement les dépenses routières fédérales étaient comparées aux recettes fédérales résultant des taxes sur le carburant routier), alors que la comptabilisation des coûts d'immobilisations réels au tableau 1 (plutôt que les dépenses d'immobilisations engagées durant l'année) pourrait révéler un manque à gagner pour les routes à l'échelle nationale par exemple.
- les coûts « externes » au titre des encombrements, des accidents, des dégâts causés à l'environnement – comme nous l'avons vu au tableau 2, la détermination de ces postes nécessite que l'on règle le débat conceptuel sur la nature des éléments « externes » par opposition à « internes » de ces coûts, ainsi que les questions de mesure pratique.

Les **tableaux 4 à 6** sont les tableaux des coûts moyens correspondant aux tableaux 1-3, que l'on a obtenus tout simplement en divisant les coûts d'ensemble par les mesures d'activité par mode (c.-à-d. passagers-kilomètres et tonnes-kilomètres de marchandises). Ceux-ci devraient autoriser des comparaisons des coûts « unitaires » entre les modes, ce qui est une représentation normalisée des ressources utilisées dans chacun. Cela indiquerait également les éléments qui sont pris en charge par ceux qui en sont responsables par opposition aux autres.

Enfin, un autre ensemble de calculs est proposé car il est pertinent pour les discussions politiques et, en particulier, pour les questions relatives à l'utilisation judicieuse des ressources, ce qui représente les coûts « marginaux », illustrés aux **tableaux 7-9**.

« Marginal » renvoie ici aux coûts différentiels encourus par passager-kilomètre ou par tonne-kilomètre – soit le coût d'addition ou de soustraction d'une unité additionnelle de trafic « à la marge ». Une caractéristique cruciale des coûts des réseaux d'infrastructures de transport et une bonne part des coûts d'investissement engagés dans la construction des réseaux, et sans doute une partie des coûts d'exploitation, ne changent pas lorsqu'on y ajoute des unités de trafic supplémentaires. Sur une importante fourchette du trafic (jusqu'à ce que la capacité soit atteinte et qu'il faille agrandir le réseau), ces éléments des coûts sont « fixes ». Une autre caractéristique tient au fait que les réseaux accueillent simultanément plusieurs types de services ou véhicules, avec des coûts « communs » à tous. Dans les coûts différentiels ou marginaux des infrastructures par unité de trafic, il n'y a que l'utilisation des ressources qui ne varie pas avec l'usage – notamment, par exemple, l'usure différentielle des ouvrages et les employés excédentaires affectés à l'exploitation. C'est ainsi que les coûts marginaux des tableaux 7-9 risquent d'être très différents des coûts moyens des tableaux précédents, qui établissent une moyenne de la totalité des éléments « fixes » ou « communs » des réseaux pour l'ensemble du trafic. L'importance des coûts marginaux au sujet des questions politiques est mentionnée plus bas. Un point pratique important tient au fait que ces tableaux des coûts marginaux ne peuvent être déduits à partir des tableaux précédents, mais nécessitent une autre série d'analyses, et introduisent un nouvel ensemble de problèmes conceptuels et analytiques, ainsi que les données nécessaires, qu'il faudra résoudre dans le cadre de ce projet.

Outre ces calculs indicatifs des comptes nationaux « des coûts complets » au sujet du secteur des transports, et pour chaque grand mode de transport, il est dans les intentions des responsables du projet d'examiner plus avant la variabilité des coûts au sein des modes, d'une façon qui revêt de l'importance pour la politique. En particulier, par exemple, on s'attend à ce que les coûts varient nettement en fonction des facteurs suivants et de combinaisons de ces facteurs :

- type d'ouvrage, en particulier normes de construction et capacité – par exemple dans le réseau routier, il faut s'attendre à différents coûts par unité de trafic pour les routes à accès réglementé, d'autres routes interurbaines, les autoroutes urbaines, les chemins locaux ruraux, les artères urbaines et les rues urbaines; alors que dans les aéroports et les ports, on peut s'attendre à ce que les installations du « réseau national » affichent des coûts unitaires différents des installations régionales ou éloignées;
- débit de la circulation – les coûts « complets » par unité de trafic devraient sensiblement différer à mesure que le débit de la circulation change, par exemple en baissant à mesure que le débit augmente tandis que la capacité inutilisée demeure, mais en augmentant lorsque les encombrements et les dégâts causés à l'environnement prédominent;
- catégories plus détaillées de véhicules ou de matériels au sein d'un mode – par exemple :
  - parmi les véhicules automobiles, les tableaux indicatifs font la distinction entre les camions et les véhicules personnels, alors que parmi les camions, il y a sans doute des différences majeures dans les coûts à propos de différentes configurations et charges utiles, et que parmi les véhicules à

- passagers, il y a sans doute des écarts importants entre les automobiles, les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules polyvalents;
- parmi les aéronefs, il y a vraisemblablement des différences importantes entre les avions à réaction et les turbopropulseurs, de même que selon le nombre de sièges disponibles;
- parmi les trains, il y a des différences entre les matériels destinés au transport des marchandises et des voyageurs, et parmi les trains de marchandises, il y a des différences selon le type et le nombre de wagons;
- parmi les navires, il y a vraisemblablement des différences selon les dimensions et la capacité d'emport;
- affectation des terres attenantes – notamment, on peut s'attendre à des différences importantes dans les dégâts causés à l'environnement selon la nature de l'affectation des terres qui entourent les couloirs et les installations de transport, et selon le nombre de personnes, de végétaux, d'animaux et d'ouvrages exposés.

Il est impossible d'entièrement prévoir à l'avance l'ampleur de la variabilité des coûts, et l'étude et la révélation de ce phénomène seront un élément important de ce projet. C'est là une raison importante pour laquelle il faut continuer de solliciter les conseils de tous les intéressés. Il faudra prendre des décisions au sujet des voies à explorer pendant la durée du projet et les instances collaboratrices, si elles le souhaitent, pourront jouer un rôle appréciable dans la prise de ces décisions.

### **Exemples d'utilisations significatives des comptes des « coûts complets »**

Il y a de grandes chances que l'on obtienne de nouvelles données importantes à partir des comptes cumulatifs des coûts totaux nationaux par moyen de transport, comme l'illustrent les exemples suivants.

- **Coûts réels d'amortissement et de financement des immobilisations**, par opposition aux dépenses actuelles d'immobilisations, déclarées dans les comptes publics classiques.
- **Ampleur relative des coûts financiers des accidents et des dégâts causés à l'environnement**, par opposition aux coûts financiers conventionnels de la prestation des services de transport.
- **Ampleur relative des coûts des accidents et des dégâts causés à l'environnement, par opposition aux coûts des sources dans d'autres secteurs ou activités.**
- **Comparaison des coûts d'ensemble entre les moyens de transport**; notamment, en fournissant pour la première fois au Canada une approche globale et rigoureuse d'affectation des coûts routiers, ce qui permet de faire la distinction entre les coûts des poids lourds et ceux des voitures, des camions légers et des autobus et autocars et, par conséquent, de procéder aux premières comparaisons dignes de confiance des coûts de camionnage par rapport à ceux des autres moyens de transport des marchandises, ainsi que des coûts d'utilisation des véhicules particuliers par rapport à ceux des transports urbains, des voyages en avion, des autocars intervilles et des liaisons ferroviaires intervilles. Il pourrait

- s'agir là du résultat le plus important du projet, qui contribuera à régler un débat qui fait rage depuis des décennies. Ce sera également sans doute la plus grosse difficulté du projet, étant donné que le débat dure depuis longtemps à cause de l'ampleur des recherches qu'il faut faire et des données qu'il faut recueillir pour pouvoir attribuer avec confiance les coûts des routes aux types de véhicules, et faire usage inévitablement de jugement pour attribuer une partie des éléments « fixes » et « communs » des coûts.
- **L'ampleur du recouvrement des coûts dans les transports en général**, et une comparaison du recouvrement des coûts parmi les modes, à la fois les coûts financiers des infrastructures publiques et les coûts sociaux. De telles comparaisons permettront de mieux comprendre les répercussions des politiques actuelles de recouvrement des coûts et d'octroi de subventions pour assurer la concurrence entre les modes, et seront indispensables pour finalement comprendre les conséquences des changements apportés à ces politiques.
  - **Comparaisons du recouvrement global des coûts par mode de transport au Canada**, par rapport à d'autres pays, notamment bien sûr les États-Unis, mais également d'autres pays développés (ces comptes ont aujourd'hui été estimés pour plusieurs de ces pays).

Les comptes des coûts moyens et marginaux autoriseront tout un éventail d'analyses politiques, surtout lorsque les comparaisons entre modes sont importantes. On trouvera ci-après des exemples de plusieurs grands types d'analyses et certains cas analytiques.

- L'un des principaux objectifs des comptes des coûts marginaux est d'**illustrer les répercussions des transferts de trafic d'un mode à un autre**. L'entraînement de changements entre les modes est l'intention avouée d'un certain nombre de politiques en vigueur, en particulier des programmes fédéraux relevant de la Stratégie sur le changement climatique qui font la promotion des services ferroviaires voyageurs intermodaux et des transports publics urbains. Les espoirs que l'on a mis dans ces programmes reposent sur des hypothèses et sur les estimations brutes actuelles des coûts financiers et sociaux relatifs par mode. Les comptes améliorés fourniront des estimations plus précises, et peut-être même plus de précisions par région ou par couloir, par type de service ou par type de matériel. Plus généralement, les propositions mises de l'avant par les gouvernements ou à leur intention pour que l'on opère des changements dans les politiques ou les programmes envisagent également souvent des déplacements entre les modes et des réductions, en particulier dans les coûts environnementaux. Mentionnons à titre d'exemples diverses propositions visant l'octroi de crédits particuliers aux transports urbains, aux liaisons ferroviaires intervilles à grande vitesse, à l'expansion de la capacité de la Voie maritime du Saint-Laurent, à la création de nouvelles gares intermodales, à l'accès ferroviaire aux aéroports et à l'appui des infrastructures pour les compagnies de chemin de fer d'intérêt local. Les comptes des coûts complets faciliteront l'analyse de ces propositions, en particulier s'ils parviennent à faire la distinction entre les coûts modaux par couloir ou par région. Quant à d'autres propositions politiques ont des répercussions sur les transferts modaux, même si leur objectif n'est pas

- précisément cela, et la comptabilisation des coûts complets permettra de déterminer si les gains d'efficacité dans un mode auront des effets néfastes sur les coûts sociaux de modes concurrents. Les exemples les plus frappants sont sans doute des investissements dans les routes urbaines, qui sont en mesure d'attirer des usagers des transports en commun. Parmi les autres, mentionnons les politiques visant à stimuler les voyages en avion, comme l'aide aux infrastructures des aéroports régionaux, afin d'attirer des usagers des voitures ou des autobus et autocars. Même si par rapport à la valeur des services améliorés, leurs effets sur d'autres modes et leurs conséquences néfastes risquent d'être négligeables, leur quantification pourrait être précieuse pour valider ces impacts.
- Les données sur les coûts risquent d'être un facteur important de l'**amélioration des modèles des analyses coûts-avantages dans le secteur des transports**. Le gouvernement fédéral et un certain nombre de provinces, de territoires et d'administrations municipales utilisent dans une certaine mesure les modèles d'analyse coûts-avantages pour comparer les investissements ou les programmes prévus dans les transports. À l'échelle fédérale, on procède à des analyses des grands investissements, notamment de certains projets d'infrastructures subventionnés conjointement avec d'autres gouvernements, ainsi que des importants règlements régissant la sécurité et la protection de l'environnement qui nécessitent des investissements du secteur privé au chapitre de la conformité. Les procédures ou les modèles fédéraux classiques utilisent la valeur monétaire unitaire des avantages résultant d'une diminution des encombrements et des améliorations de la sécurité qui reposent sur des synthèses préalables des recherches menées sur ces questions. Le projet générera de nouvelles valeurs des coûts marginaux des encombrements et des accidents qui remplaceront les valeurs actuellement utilisées dans les modèles coûts-avantages canadiens et pour la première fois (du moins pour les analyses officielles fédérales des transports), les valeurs des dégâts causés à l'environnement. Si le projet se solde par une plus grande confiance dans les modèles coûts-avantages, il promet alors une application plus uniforme des modèles, qui permettra l'évaluation objective des priorités entre projets concurrents, et également des comparaisons des projets dans d'autres modes.

Dans une phase ultérieure du projet, d'autres analyses politiques seront sans doute possibles, et ce qui suit illustre d'autres grands types d'analyses qui deviendront possibles au sujet des comptes des coûts moyens et marginaux.

- La majeure partie de l'analyse stratégique de la politique des transports cherche à déterminer **si les prix des infrastructures et des services sont adaptés** pour répondre aux objectifs d'efficacité, de sécurité et de protection de l'environnement. Le débat continue de faire rage pour savoir s'il n'y a pas de partis pris intégrés dans les politiques actuelles d'établissement des prix et de recouvrement des coûts qui privilégient certains modes, et aboutissent à des distorsions dans l'utilisation et la rentabilité des différents modes. Les arguments portent partiellement sur les coûts financiers des infrastructures – en particulier si les routes publiques sont subventionnées pour les camions par opposition aux

infrastructures ferroviaires servant au transport des marchandises financées par le secteur privé, et si les routes sont subventionnées pour les véhicules à passagers par opposition aux subventions directes versées aux transports urbains ou aux services ferroviaires intervilles. Dans le domaine du transport maritime, on se demande si les coûts des infrastructures de la Voie maritime sont suffisamment subventionnés et si le recouvrement insuffisant des droits perçus par la Garde côtière n'entraîne pas des distorsions. Et dans les ports et les aéroports, on s'interroge sur la nature des droits, des redevances et des subventions pour certaines installations, certains services accessoires et tronçons du réseau. Les arguments portent également partiellement sur les coûts sociaux, en particulier les coûts des dégâts causés à l'environnement, qui diffèrent nettement selon les modes. *Droit devant* envisage « des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport », car des prix qui représentent fidèlement la totalité des coûts financiers et sociaux pourront se solder par des avantages appréciables en évitant certains de ces coûts. Mais avant que ne soit adoptée la comptabilisation du coût complet au Canada, ces avantages sont impossibles à quantifier. Le projet prévu autorisera les analyses nécessaires du recouvrement des coûts par unité de trafic pour chaque mode, et permettra d'estimer l'ampleur des « distorsions » dans l'utilisation modale résultant des prix actuels. En définitive, dans une phase ultérieure du projet, celui-ci servira à prévoir l'évolution de la circulation à même de résulter de l'évolution des prix, ainsi que les avantages qui découleront de la baisse des coûts du système, de l'amélioration de la sécurité et de l'atténuation des risques pour l'environnement.

- Une caractéristique importante de ces analyses réside dans l'**examen du lien qui existe entre l'établissement de prix efficaces et le recouvrement intégral des coûts**. Une simple analyse économique révèle que les réseaux sont utilisés au maximum lorsque les prix sont fixés de manière à recouvrer les coûts, pour que tous les usagers prêts à payer les coûts puissent le faire, contrairement à ceux qui ne le veulent pas. Mais les coûts des infrastructures représentent les coûts différentiels ou « marginaux » encourus actuellement pour servir les usagers (comme l'illustrent les tableaux 7 à 9 à l'échelle nationale), et non pas les coûts moyens (selon les tableaux 4-6). Le fait de facturer plus que les coûts marginaux (notamment une part des coûts fixes du réseau) risque de dissuader certains usagers et d'anéantir leur avantage net, entraînant une sous-utilisation inefficace de la capacité du réseau. Cela pose un sérieux dilemme en ce qui concerne la tarification pratique des infrastructures qui permettra de les financer à long terme. Le débat de longue date se poursuit quant aux politiques de tarification qui permettent de minimiser les inefficacités, et en particulier quant aux procédures de répartition des coûts fixes et « communs » des réseaux entre les divers usagers. Le projet devra contribuer à ce débat et au caractère approprié des options politiques de tarification.
- Un autre élément qui vient compliquer l'attribution d'une valeur qui reflète et permet de recouvrer les coûts des infrastructures est celui de l'attribution d'une **valeur qui représente les coûts sociaux**. Ici aussi, une simple prescription est fournie par l'analyse économique : il faut facturer des prix qui équivalent aux coûts « externes » marginaux, c'est-à-dire aux éléments des coûts sociaux qui ne

sont pas pris en charge par les usagers (ce qui est illustré au tableau 9 à l'échelle nationale). Cela a pour effet de garantir que les usagers attachent plus de valeur aux services que l'ensemble des coûts que ceux-ci leur imposent<sup>3</sup>. Le respect d'une telle prescription n'est pas simple, car il nécessite de résoudre les complexités mentionnées plus haut, de mesurer les incidences, d'attribuer des valeurs monétaires et de les répartir entre les usagers. Cela nécessite également de concevoir des instruments pratiques d'attribution d'une valeur ainsi que des procédures administratives, ce qui représente des préoccupations politiques cruciales pour toutes les autorités concernées. L'étude de ces mécanismes et procédures n'interviendra qu'aux dernières étapes du projet.

- **Les comparaisons internationales des coûts marginaux** par mode seront possibles, notamment les comparaisons des coûts financiers avec les États-Unis et d'autres pays, ce qui générera d'autres données sur la productivité relative et la rentabilité. Les comparaisons des coûts sociaux marginaux ne seront pas possibles au début avec les États-Unis, car aucune comptabilisation officielle des coûts « complets » n'a encore été préparée là-bas au sujet de tous les modes, mais des comparaisons pourront être faites avec un certain nombre de pays européens pour lesquels des comptes ont été préparés dans le cadre du projet UNITE. Celles-ci devraient permettre de mieux comprendre les différences qui existent entre le Canada et l'Europe au chapitre des coûts sociaux, en particulier les coûts des dégâts causés à l'environnement, par rapport à ce qui était possible au préalable.

## **Ampleur possible de l'examen des coûts complets**

La première tâche qu'il faudra accomplir dans la conception concertée du projet consistera à définir l'ampleur de l'examen. Les tableaux indicatifs et leurs descriptions permettent de se faire une idée de l'ampleur prévue des coûts dont il faut traiter, notamment les examens canadiens novateurs des éléments suivants.

- Coûts réels des biens d'infrastructure consommés par les activités de transport, plutôt que des estimations des dépenses actuelles d'immobilisations au titre des réseaux et des services. Cela obligera à mener des recherches et à recueillir des données connexes sur les éléments suivants :
  - valeur du capital social existant – ce qui réclame les registres historiques des dépenses de construction de tous les ouvrages et installations qui ont survécu;
  - facteurs déterminants de l'amortissement réel des immobilisations de transport, notamment lien entre la nature des immobilisations et leur détérioration à cause de la circulation et du temps;
  - coûts de financement du capital social;

---

<sup>3</sup> Une autre conséquence est que ces redevances procureront suffisamment de recettes aux autorités qui les perçoivent pour permettre de dédommager ceux qui pâtissent de ces coûts extérieurs même si, dans la pratique, l'identification de ces « victimes » est peu probable.

- représentativité de la valeur des terrains utilisés pour les ouvrages et les installations de transport.
- Attribution des coûts des infrastructures aux types de véhicules/catégories d'usagers, notamment attribution des coûts d'usure et d'exploitation des infrastructures aux véhicules/usagers, et examen des procédures d'attribution en ce qui concerne les coûts « fixes » et les coûts « communs ». Il ressort clairement des questions stratégiques que la répartition des coûts routiers entre les principaux types de véhicules (voitures, camions légers, poids lourds et autocars) constituera la priorité la plus élevée. Pour savoir si l'attribution des coûts des infrastructures dans d'autres moyens est aussi nécessaire (par exemple, les infrastructures aériennes entre les principaux types d'aéronefs, les infrastructures maritimes entre les types de navires, et les infrastructures ferroviaires entre les types de trains), on pourra s'efforcer de déterminer la valeur de ces attributions dans les analyses politiques, en en confiant la réalisation à des collaborateurs qui seront chargés de concevoir ou de diriger le projet.
- Estimation des coûts sociaux – en principe, toutes les conséquences non financières qui n'ont normalement pas de valeur monétaire, mais qui ont des effets néfastes sur les bénéficiaires, seront abordées. Dans la pratique, comme l'illustrent les tableaux indicatifs, on s'attend à ce que les principales conséquences sociales mesurables résultent des accidents des transports et de certains dégâts causés à l'environnement, comme la pollution atmosphérique locale, le bruit et le réchauffement de la planète. On propose, pour commencer, que l'étude des coûts sociaux ne soit pas limitée et, si l'on arrive à prouver que d'autres types de nuisance ou de perturbations peuvent être mesurés pour indiquer qu'ils ont une valeur monétaire importante, on pourra alors songer à les y inclure.

Cependant, pour définir la portée du projet, il reste un certain nombre de questions cruciales sur l'ampleur et la profondeur des estimations des coûts, qui sont :

- Quels modes seront étudiés?
- Quelles catégories d'usagers faut-il inclure dans chaque mode?
- À quelle échelle géographique faut-il établir les estimations?
- Faut-il considérer les réseaux et les installations comme étant fixes ou comme évoluant dynamiquement?

Pour répondre à chacune de ces questions, il faut comprendre les efforts à fournir, notamment pour obtenir les données nécessaires et résoudre les problèmes analytiques. Une question importante consiste à savoir si l'on peut faire confiance aux estimations existantes, notamment en empruntant des estimations à d'autres pays, ou si de nouvelles recherches s'imposent pour obtenir des estimations courantes et utiles pour le Canada.

Voici quelques observations sur ces questions de portée.

- Quels modes seront étudiés? La valeur de cet examen sera d'autant plus grande que toutes les activités de transport sont visées. Compte tenu de la nature des questions politiques dont il est fait état ci-dessus, il est particulièrement important de tenir compte de tous les modes concurrents. La disponibilité des données doit manifestement être un paramètre majeur, et les données financières officielles au Canada à l'échelle fédérale sont particulièrement détaillées au sujet des modes où l'on trouve des transporteurs commerciaux, comme le secteur du camionnage, du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport maritime, du transport par autobus et autocar, et des transports urbains. Les données financières sont de qualité moindre ou carrément inexistantes en ce qui concerne les transporteurs privés ou pour propre compte (en particulier les entreprises de camionnage privées, mais également les entreprises maritimes, ferroviaires et aériennes privées) et également le transport privé des voyageurs. Il n'existe pratiquement aucune donnée sur les modes non motorisés, à savoir la bicyclette et la marche. Et il est de tradition que les comptes des transports excluent les pipelines, en raison de leur cadre de réglementation différent, et ce malgré leur importance majeure dans le transport national des marchandises. Nonobstant ces problèmes de données et ces conventions, l'intérêt stratégique dans les conséquences des transferts modaux incite à penser que tous ces modes sont pertinents.

***On propose en principe d'inclure tous les modes dans le projet, du moins pour commencer, et de ne les écarter que si l'incapacité d'obtenir des données va à l'encontre de l'objectif de leur examen, ou que l'on juge qu'ils manquent d'intérêt politique.***

- Quelles sont les catégories d'usagers qui présentent de l'intérêt dans les différents modes? Les usagers potentiels de l'analyse des coûts se multiplieront si l'on établit une distinction plus poussée entre les types de véhicules/matériels et les services. Toutefois, ceux qui sont d'importants concurrents auront sans doute le niveau de priorité le plus élevé. Certaines des questions les plus importantes intéressent les véhicules routiers : il paraît utile pour répartir les coûts des infrastructures routières d'établir une distinction entre les voitures, les camions légers, les poids lourds, et les autobus et autocars. Des types de véhicules plus détaillés présenteront également un intérêt politique substantiel : par exemple, dans la catégorie des voitures et des camions légers, il pourrait être utile d'établir une distinction entre les coûts financiers et sociaux des camionnettes, des fourgonnettes, des véhicules « loisir-travail » et d'autres véhicules polyvalents, et d'établir une autre distinction entre ceux qui ont un poids et une puissance du moteur différents. Dans la catégorie des poids lourds, il serait intéressant d'établir une distinction entre les coûts de différentes configurations et charges utiles, et également de calculer l'écart des coûts selon différents chargements. Une autre question importante est de savoir si les questions politiques qui se rattachent aux répercussions du transfert modal des marchandises entre le camion et le train pourront trouver une réponse uniquement si l'on fait une distinction entre les coûts des différents types de services ferroviaires, en particulier les services intermodaux spécialisés par opposition aux services ordinaires de transport des

marchandises, et peut-être le transport des marchandises sur une voie principale plutôt que sur un embranchement, de même que les opérations des transporteurs de « classe 1 » par opposition aux transporteurs d'intérêt local. Il faut également se demander si des catégories détaillées d'aéronefs et de navires peuvent faire l'objet d'une distinction pour les besoins de la répartition des coûts des infrastructures ou pour révéler d'autres grands écarts au niveau des coûts financiers et sociaux.

***On suggère que l'examen cherche pour commencer à déterminer de quelle façon les coûts diffèrent selon le type de véhicule, avant de décider par la suite des types entre lesquels il faut faire une distinction, selon les activités de collecte des données et l'utilité stratégique.***

- À quelle échelle géographique faut-il établir les estimations? L'échelle géographique du projet peut être délimitée par juridiction administrative, de même qu'à l'échelle nationale, ou encore à l'échelle provinciale et territoriale ou au niveau des régions subprovinciales ou territoriales, ou encore à l'échelle d'une ville ou même d'une municipalité. Autrement, l'échelle pourra être déterminée par les régions économiques ou même les couloirs de transport. Les estimations sur le niveau d'ensemble national revêtent manifestement de l'importance, aussi Transports Canada a-t-il entrepris de rassembler les données disponibles sur les coûts à l'échelle nationale, notamment les estimations nationales des coûts d'immobilisations dans les réseaux du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Toute désagrégation des coûts du réseau routier nécessitera la collaboration des autorités responsables. Par souci de prudence, on pourrait commencer par des estimations provinciales et territoriales, avant d'étudier plus en détail le caractère pratique d'établir des estimations régionales, municipales ou par couloir et de décider de les y inclure. Une autre solution pourrait être une analyse « pilote » dans une ou plusieurs juridictions à d'autres paliers, afin de démontrer les méthodes analytiques et les efforts nécessaires.
- Le niveau de désagrégation auquel le projet sera réalisé sera dicté par le niveau de précision qui peut être intégré de manière utile dans le cadre des coûts complets pour le réseau de transport. Cela dépendra également des caractéristiques des ensembles de données existants.

***Les obligations juridiques liées à la divulgation publique des données sur les transports ne seront pas compromises. Ces obligations limitent la divulgation de données sensibles protégées sur les marchés. Une entente contraignante sera conclue avec les fournisseurs de données, pour définir l'accès aux données et leur divulgation de même que les obligations qui incombent aux parties signataires de protéger les données commerciales.***

***Les intérêts des administrations revêtent une importance extrême lorsqu'on décide du niveau géographique auquel il faut établir les estimations, vu qu'il faudra faire appel à leur collaboration pour réaliser le projet à un niveau plus détaillé que le niveau national agrégé.***

- Faut-il considérer les réseaux et les installations comme étant fixes ou comme évoluant dynamiquement? Il s'agit là d'une question technique importante pour établir l'estimation des coûts d'immobilisations des infrastructures, et peut-être même d'autres coûts. Si l'on considère que le réseau est fixe, les coûts d'immobilisations qui se rattachent à son utilisation seront alors sans doute calculés relativement simplement, comme les coûts de remplacement de la détérioration du réseau. Si en revanche, on estime que le réseau évolue dynamiquement, le calcul devra alors sans doute tenir compte de l'impact sur les besoins d'immobilisations futurs, notamment la nécessité d'agrandir le réseau pour faire face à des hausses importantes du trafic (et sans doute l'inverse).

*On propose de résoudre les questions relatives au réseau de transport dans les limites du projet, lorsque les concepts pourront être étudiés plus à fond et que l'on pourra éclaircir les efforts visant à les résoudre, ce qui incite à croire que l'étape préliminaire du projet peut être réalisée en partant de l'hypothèse simplifiée de réseaux fixes.*

## **Procédure possible de gestion du projet**

Il existe plusieurs possibilités de collaboration entre les autorités, les entreprises de transport et d'autres parties intéressées qui revêtent une importance essentielle pour l'avancement du projet. On propose que le projet soit dirigé par Transports Canada.

### Liaison interministérielle

Plusieurs autres ministères fédéraux partagent le même intérêt pour les analyses des « coûts complets », et en particulier pour l'estimation des coûts sociaux, notamment Environnement Canada, Santé Canada, Ressources naturelles Canada, Industrie Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Pêches et Océans Canada et les ministères des organismes centraux. La liaison pourrait être assurée par un comité consultatif fédéral distinct, ou encore par des représentants des ministères qui manifestent l'intérêt le plus vif et qui pourraient faire partie d'un comité directeur du projet.

### Collaboration intergouvernementale

On s'attend à ce que des gouvernements provinciaux et territoriaux s'intéresseront à la conception et aux résultats émanant du projet. Avec un tel intérêt et une telle collaboration, l'examen comporte plusieurs éléments qui pourront être réalisés de manière plus précise et avec plus de détail, en particulier si leur collaboration englobe la fourniture de données sur les coûts et les activités (ou du moins l'accès à ces données). Comme nous l'avons noté déjà, il devrait être possible, et sans doute rentable, de démontrer les méthodes par le biais d'analyses pilotes dans un ou plusieurs provinces et territoires. Toutes les autorités (de même que d'autres parties et intervenants) doivent se voir offrir la possibilité de participer à la direction du projet. Une possibilité de collaboration à la conception et au déroulement du projet consiste pour tous les

gouvernements que la question intéresse à se faire représenter au sein d'un comité directeur, qui se réunira (ou tiendra des téléconférences) selon les besoins pour décider des questions de conception, discuter des progrès et analyser les rapports des études faisant partie du projet. Une autre consisterait pour tous les gouvernements à se faire représenter au sein d'un comité directeur par un nombre plus restreint de délégués (comme ce fut le cas par exemple lors des travaux de la Table des transports dans l'élaboration de la Stratégie nationale sur le changement climatique). En pareil cas, ces délégués pourront rendre des comptes à tous les autres en vertu d'un instrument existant, comme le Comité des sous-ministres des Transports.

Selon l'échelle géographique que l'on adoptera pour le projet, les autorités régionales ou municipales pourront également être invitées à participer à diriger le projet.

### Collaboration entre le gouvernement et l'industrie

Les entreprises de transport ont des intérêts dans ce qui va ressortir de ce projet et pourront vouloir y participer, soit comme sociétés individuelles, soit par le biais de leurs associations. Une possibilité consisterait à créer un comité consultatif de participants de l'industrie, au sein duquel les entreprises seraient représentées. Les modes de transport et les activités représentés risquent d'être si nombreux (notamment les transporteurs dans tous les moyens de transport des marchandises et des passagers, les usagers des compagnies privées de transport des marchandises et des passagers, et également aujourd'hui les divers fournisseurs d'infrastructures « commercialisées », comme les aéroports, les ports, NAV CANADA, etc.) qu'un seul groupe consultatif risque de s'avérer trop complexe, auquel cas il pourrait être plus sensé d'avoir des sous-groupes représentant chaque mode. En vertu d'une autre option, les entreprises pourraient être représentées au sein du principal comité directeur du projet, en particulier celles qui contribuent d'importantes ressources à l'effort entrepris, comme ce pourrait être le cas des compagnies de chemin de fer, où les transporteurs possèdent des renseignements sur les coûts du réseau et les mouvements de la circulation. (Une fois de plus, la Table des transports et des changements climatiques constitue un exemple, puisque des représentants de toutes les principales associations de transporteurs y occupaient un siège, ainsi que des représentants de tous les ordres de gouvernement, sans oublier les groupes d'intérêt public. Une caractéristique essentielle est que la Table s'est vue confier la responsabilité collective du budget de recherche.)

### Collaboration avec d'autres parties intéressées

Parmi les autres parties qui s'intéressent à la question, mentionnons les groupes d'intérêt public qui s'intéressent aux transports, à la sécurité et à l'environnement. Ceux-ci pourraient être invités à nommer des représentants au sein d'un groupe consultatif, ou peut-être même du groupe directeur.

## Conseils techniques d'experts

Certains des dossiers conceptuels sont à ce point techniques que seuls des universitaires ou autres chercheurs qui connaissent vraiment le domaine, pourront prodiguer des conseils. Les responsables du projet feront appel aux conseils d'experts qui connaissent si possible les activités canadiennes, ou d'autres experts étrangers. Leurs conseils pourront être sollicités au fur et à mesure des besoins, ou peut-être serait-il plus efficace de nommer des conseillers experts pendant toute la durée du projet, sans doute sous forme d'un comité officiel composé de représentants de toutes les disciplines utiles, auxquels on pourra faire appel pour étudier toutes questions conceptuelles sérieuses.

Parmi les principales questions techniques qu'il faudra régler dans le cadre de ce projet, certaines ne sont pas seulement des questions techniques complexes qui réclament l'interprétation d'experts et des conseils sur les positions scientifiques les plus défendables, mais également une compréhension des questions d'équité. Parmi les exemples les plus notoires, mentionnons la répartition entre les usagers des éléments des coûts des infrastructures « communs » à tous les usagers. Si l'on veut répartir ces coûts au sein du projet, il existe plusieurs façons d'y parvenir, lesquelles ont des répercussions différentes sur les parts attribuées aux différents usagers. Par exemple, dans certains systèmes de répartition des coûts des infrastructures routières en vigueur dans d'autres pays, les décisions sur les parts des coûts communs ont été prises par les instances politiques ou par des experts nommés à cette fin. Dans le cadre du projet qui nous occupe ici, une méthode possible est de démontrer clairement les implications d'autres méthodes de répartition, illustrant les éventails des coûts qui en résultent. Une autre consisterait à confier la décision des méthodes de répartition au même organe consultatif d'experts chargé de résoudre les questions conceptuelles et techniques.

## **Conclusion**

Notre intention est d'entreprendre ce projet pour calculer les « coûts complets » des réseaux et des activités de transport, notamment les coûts financiers et la valeur monétaire de leurs conséquences sociales. Nous sollicitons vos commentaires, vos points de vue et vos suggestions sur tous les paramètres de la conception du projet et des méthodes envisagées.

Le projet établira des comptes des totaux nationaux des coûts par mode de transport et révélera les postes qui ont été pris en charge par les usagers et ceux qui l'ont été par d'autres. On préparera également des comptes des coûts moyens par unité de trafic, et des coûts différentiels ou « marginaux » encourus directement par chaque unité de trafic.

Les données sur les « coûts complets », une fois rassemblées, serviront principalement aux analyses des politiques des transports, en particulier celles qui portent sur les transferts intermodaux du trafic (ce qui englobe la plupart des propositions de politiques stratégiques, et de nombreuses propositions de projet, lorsqu'on reconnaît leurs impacts sur le système en général). Les données sur les coûts sont par ailleurs indispensables pour « établir le prix à partir du coût complet » des transports, ce qui est l'un des principaux

enjeux stratégiques énoncés dans le récent document stratégique de Transports Canada intitulé *Droit devant*.

On s'attend à ce que le projet soit long et difficile, à ce qu'il nécessite la résolution de plusieurs questions conceptuelles importantes, ainsi que des questions pratiques relatives à l'obtention de données sur les coûts financiers, les activités de transport et les effets sociaux des transports, avec le niveau de précision nécessaire. Les principaux éléments du projet seront les suivants :

- 1) établissement et estimation des coûts financiers d'ensemble des réseaux et des services de transport existants;
- 2) estimation des coûts réels des biens d'infrastructures utilisés, notamment amortissement des ouvrages et des installations, coûts des terrains et coûts de financement des capitaux;
- 3) répartition des coûts financiers selon les catégories de véhicules, ce qui révélera les coûts différentiels ou « marginaux » directement attribuables à chaque catégorie de véhicule/matériel;
- 4) examen des répercussions des autres procédures de répartition des coûts « fixes » ou « communs » résiduels des infrastructures par catégorie de véhicule/matériel;
- 5) estimation des coûts sociaux différentiels (ou « marginaux ») attribuables à chaque type de transport (type de véhicule, type de réseau ou d'installation, état de la circulation).

Certains des grands paramètres du projet, en particulier l'estimation des coûts routiers et leur répartition par type de véhicule, ne seront possibles que moyennant la collaboration des administrations ou des entreprises qui gèrent les infrastructures, et peut-être des transporteurs qui assurent les services. On a fermement l'intention de faire participer les éventuels collaborateurs à la conception du projet, en particulier à la détermination de son échelle géographique, des modes et des types de véhicules ou de matériels à étudier, ainsi que des catégories de coûts financiers et sociaux qu'il faut distinguer. On a particulièrement besoin de commentaires et de conseils sur l'échelle appropriée du projet. À titre provisoire, Transports Canada propose ce qui suit :

- en principe, tous les modes doivent faire partie du projet, du moins pour commencer, et il ne faut les écarter que si l'incapacité à obtenir des données réduit à néant l'utilité de leur examen, ou qu'on estime qu'ils manquent de pertinence politique;
- l'étude doit s'efforcer, pour commencer, d'analyser les différences de coûts selon le type de véhicule, après quoi l'on pourra décider des types à propos desquels il faut établir une distinction, à nouveau en fonction des données recueillies et de leur pertinence politique;
- le projet doit débiter par des estimations provinciales et territoriales, et se pencher ensuite sur le caractère pratique qu'il y a à établir des estimations régionales, municipales ou par couloir avant de décider de les inclure. À défaut de quoi, une analyse « pilote » pourra être entreprise dans une ou plusieurs juridictions à d'autres paliers, afin de démontrer les méthodes analytiques et les efforts nécessaires;

- il faut, pour commencer, formuler une hypothèse simplificatrice sur les réseaux fixes, avant d'étudier dans le cadre du projet les implications de l'évolution dynamique des réseaux.

Parmi les options de gestion du processus, mentionnons un comité directeur de collaborateurs et un groupe consultatif de participants de l'industrie et d'autres parties que la question intéresse. Un comité consultatif d'experts pourra également être créé qui se composera d'universitaires ou d'autres chercheurs, afin de résoudre les questions conceptuelles et analytiques, et peut-être aussi d'étudier les questions cruciales des procédures de répartition des coûts communs des infrastructures.

Lors de cette phase préliminaire, le projet doit être axé sur les ensembles de données existants. Pour les phases ultérieures, le peaufinement des comptes des coûts complets nécessitera des données, dont beaucoup n'ont jamais été recueillies de manière systématique au Canada et dont certaines n'ont jamais été recueillies auparavant avec le niveau de détail nécessaire. Il faudra, à ce stade, mettre en place un nouvel effort concerté pour recueillir les données nécessaires.





« Comptes nationaux » conceptuels des transports (suite)

**Tableau 3. Coûts totaux des transports non assumés par les usagers au Canada [2003], par mode – M \$**

Mode de transport	Subventions des transporteurs	Subventions des infrastructures	Coûts extérieurs des encombrements	Coûts extérieurs des accidents	Coûts environnementaux extérieurs	Total
<b>Transport interurbain des passagers</b>						
Véhicule particulier						
Avion						
Autocar						
Train						
Traversier						
<b>Transport urbain des passagers</b>						
Véhicule particulier						
Transports en commun urbains						
<b>Transport des marchandises</b>						
Camion						
Train						
Bateau						
Avion						
Totaux, tous les modes						

Associés aux mesures du trafic par mode, en passagers-kilomètres (P-km) ou en tonnes-kilomètres (tonne-km) de marchandises, ces tableaux seront reproduits pour indiquer les coûts unitaires, c'est-à-dire les coûts moyens par P-km ou tonne-km :

**Tableau 4 : Coûts financiers et sociaux moyens des transports au Canada en [2003], par mode \$/P/km et \$/tonne-km**

**Tableau 5 : Coûts moyens des transports assumés par les usagers au Canada en [2003], par mode – \$/ P/km et \$/tonne-km**

**Tableau 6 : Coûts moyens des transports non assumés par les usagers au Canada en [2003], par mode – \$/ P/km et \$/tonne-km**

En outre, on prévoit des analyses des coûts différentiels encourus selon les niveaux actuels d'activité des transports dans chaque mode – les soi-disant coûts « marginaux » (voir texte pour leur pertinence stratégique) :

**Tableau 7 : Coûts financiers et sociaux marginaux des transports au Canada en [2003], par mode – \$/ P/km et \$/tonne-km**

**Tableau 8 : Coûts marginaux des transports assumés par les usagers au Canada en [2003],  
par mode – \$/ P/km et \$/tonne-km**

**Tableau 9 : Coûts marginaux des transports non assumés par les usagers au Canada en [2003],  
par mode – \$/ P/km et \$/tonne-km**