

CANQ  
TR  
BSM  
AC  
101  
V.1

# Les dépenses et recettes fédérales en transport

1996-1997  
à 2005-2006

Volet 1  
Canada



1008302

# Les dépenses et recettes fédérales en transport 1996-1997 à 2005-2006

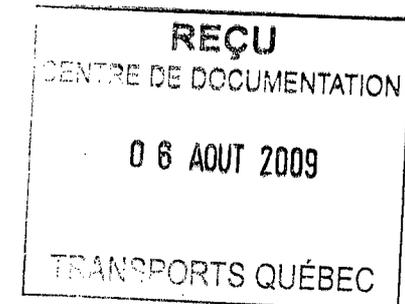
## Volet 1 : Canada

Éric Genest-Laplante

Service des affaires socio-économiques  
Direction des affaires corporatives  
Ministère des Transports du Québec

Août 2008

Ministère des Transports  
Centre de documentation  
700, boul. René-Lévesque Est,  
21<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1



CANQ  
TR  
BSM  
AC  
101  
V.1

## Faits saillants

- Au cours de la décennie à l'étude, les dépenses fédérales en transport au Canada ont oscillé entre 2,0 et 3,8 G\$ par année, ce sommet ayant été atteint durant la dernière année, soit 2005-2006. Transports Canada et Pêches et Océans Canada ont effectué à eux seuls plus des deux tiers des dépenses, peu importe l'année. Exception faite de 2005-2006, ces deux ministères comptent même pour plus de 70 % des dépenses. En début et en fin de période, les programmes d'infrastructures ont contribué une part significative des dépenses fédérales en transport. Néanmoins, sur une période d'un peu plus de 25 ans, soit depuis le début des années 80, l'importance des dépenses de Transports Canada dans l'ensemble des dépenses fédérales s'est trouvée divisée par quatre.
- Les dépenses les plus élevées ont été, année après année, dans les modes maritime et aérien. Les dépenses associées à la Garde côtière canadienne constituent la composante principale des dépenses dans le mode maritime. Les débours les plus importants pour le mode aérien sont ceux liés à la navigation aérienne, principalement en début de période, ainsi qu'à la sécurité aérienne, surtout à compter de 2001-2002, suite aux attentats de 2001. Les dépenses dans les modes routier et ferroviaire sont le plus souvent bien inférieures.
- Les recettes fédérales en transport perçues au Canada ont varié dans une fourchette allant de 4,9 à 5,6 G\$, ce sommet ayant été atteint en 2004-2005 et 2005-2006. Seulement trois ministères perçoivent des recettes liées aux transports, soit Transports, Pêches et Océans, ainsi que l'Agence du Revenu. Plus de 95 % des recettes proviennent des modes routier et aérien, le mode routier représentant à lui seul de 70 % à plus de 80 % des recettes totales.
- Les recettes des taxes sur les carburants, tous modes confondus, ont varié de 4,5 à 5,2 G\$ sur la période. Elles sont de trois à huit fois supérieures au total des autres recettes, selon l'année considérée. Les recettes des taxes sur les carburants provenant du mode routier se situent dans une fourchette de 3,8 à 4,5 G\$ et constituent environ 95 % du total des recettes des taxes sur les carburants. Les recettes du mode routier se sont accrues de quelque 500 millions \$ sur la période, mais elles sont en grande partie dépendantes de facteurs externes au gouvernement (augmentation du parc de véhicules, des distances parcourues, etc.) puisque les taux de taxes n'ont pas changé au cours de la période étudiée.
- En général le gouvernement fédéral retourne aux usagers et aux réseaux de transport environ la moitié des revenus qu'il perçoit. Cette situation est due à la place prépondérante qu'occupe la taxation des carburants dans les revenus fédéraux. Si on excluait les taxes sur les carburants, les dépenses seraient en excédent par rapport aux recettes dans un rapport de plus de 2 : 1.

# Table des matières

<b>Remerciements</b> .....	<b>iv</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Transports Canada</b> .....	<b>3</b>
1.1 Secteurs d'activité .....	3
1.2 Dépenses en transport : un premier coup d'œil .....	4
1.2.1 Perspective historique .....	4
1.2.2 Dépenses par secteur d'activité .....	5
1.2.3 Choix méthodologiques et utilisation des sources .....	6
1.3 Dépenses par mode .....	7
1.3.1 Mode routier .....	7
1.3.2 Mode ferroviaire .....	8
1.3.3 Mode aérien .....	10
1.3.4 Mode maritime .....	11
1.3.5 Autres dépenses .....	12
1.3.6 Répartition modale de certaines dépenses .....	14
1.3.7 Sommaire .....	17
1.3.8 Total .....	18
1.4 Recettes en transport .....	21
1.4.1 Modes routier, ferroviaire et maritime .....	22
1.4.2 Mode aérien .....	23
1.4.3 Autres recettes .....	24
1.4.4 Ajustements dans les allocations modales .....	25
1.4.5 Sommaire des recettes .....	26
1.5 Sommaire des recettes et dépenses .....	27
<b>2. Office des transports du Canada</b> .....	<b>29</b>
2.1 Secteur d'activité .....	29
2.2 Dépenses en transport .....	29
<b>3. Pêches et Océans Canada</b> .....	<b>31</b>
3.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports .....	31
3.2 Dépenses en transport .....	32
3.3 Recettes en transport .....	36
3.4 Sommaire des dépenses et des recettes .....	38

<b>4. Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada .....</b>	<b>38</b>
4.1 Secteurs d'activité reliés aux transports .....	38
4.2 Dépenses en transport.....	39
<b>5. Travaux publics et services gouvernementaux Canada.....</b>	<b>40</b>
5.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports.....	40
5.2 Dépenses en transport.....	41
<b>6. Agence Parcs Canada.....</b>	<b>42</b>
6.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports.....	42
6.2 Dépenses en transport.....	42
<b>7. Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) .....</b>	<b>43</b>
7.1 Secteur d'activité.....	43
7.2 Dépenses en transport.....	43
7.3 Dépenses par mode.....	45
<b>8. Agence du revenu du Canada .....</b>	<b>49</b>
<b>9. Programmes d'infrastructures.....</b>	<b>50</b>
9.1 Description des programmes.....	50
9.1.1 Initiative stratégique d'investissement en capital (ISIC).....	50
9.1.2 Programme infrastructures Canada (PIC).....	51
9.1.3 Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR).....	51
9.1.4 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS).....	54
9.1.5 Fonds sur l'infrastructure frontalière (FSIF) .....	55
9.1.6 Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) .....	56
9.1.7 Programme des travaux d'infrastructure du Canada (PTIC) .....	57
9.1.8 Fonds de la taxe sur l'essence (FTE).....	57
9.1.9 Fonds pour le transport en commun (FTC) .....	57
9.2 Dépenses dans le cadre de chacun des programmes .....	58
9.2.1 Initiative stratégique d'investissements en capital (ISIC) .....	58
9.2.2 Programme infrastructures Canada (PIC).....	59
9.2.3 Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR).....	59
9.2.4 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), Fonds stratégique sur l'infrastructure frontalière (FSIF), Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR).....	60
9.2.5 Programme des travaux d'infrastructures Canada (PTIC).....	61
9.2.6 Fonds de la taxe sur l'essence (FTE).....	61
9.2.7 Fonds pour le transport en commun (FTC) .....	61
9.2.8 Autre .....	62

9.3 Dépenses modales .....	62
9.4 Programmes postérieurs à la période étudiée .....	63
9.4.1 Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière (FIRF) .....	63
9.4.2 Initiative de la porte d'entrée canadienne du Pacifique (IPCAP).....	63
9.4.3 Plan Chantiers Canada.....	64
9.4.4 Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun .....	64
9.4.5 Bonification des programmes en cours.....	64
9.5 Précisions additionnelles sur les programmes inclus dans ce chapitre .....	64
<b>10. Autres ministères et organismes .....</b>	<b>65</b>
10.1 Agriculture et agroalimentaire Canada (AAC) .....	65
10.2 Agences de développement régional.....	66
10.3 Commission de la capitale nationale (du Canada) .....	66
10.3.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports.....	66
10.3.2 Dépenses en transport.....	67
10.4 Tribunal d'appel des transports du Canada (TAC) .....	68
10.4.1 Secteur d'activité .....	68
10.4.2 Dépenses en transport.....	69
10.5 Ressources naturelles Canada .....	69
10.6 Défense nationale .....	70
10.7 Divers .....	70
10.8 Sommaire des autres ministères et organismes .....	71
<b>11. Résultats consolidés.....</b>	<b>71</b>
11.1 Dépenses totales par source.....	71
11.2 Dépenses totales par mode .....	73
11.3 Recettes totales par ministère.....	77
11.4 Recettes totales par mode .....	78
11.5 Sources des recettes.....	80
11.6 Évolution comparée des dépenses et des recettes .....	81
<b>Conclusion au volet 1 .....</b>	<b>83</b>
<b>Annexe 1 : Résultats comparatifs .....</b>	<b>84</b>
<b>Annexe 2 : Principaux acronymes .....</b>	<b>85</b>
<b>Annexe 3 : Sources des données .....</b>	<b>87</b>
<b>Annexe 4 : Principaux documents et sites consultés .....</b>	<b>90</b>

## Remerciements

Les deux rapports du projet de recherche sur les dépenses et recettes fédérales en transport constituent le résultat d'un long travail de recherche, d'interprétation et d'analyse. Cependant le projet n'aurait pu arriver à terme sans le concours de plusieurs personnes. L'auteur tient donc à adresser des remerciements aux personnes suivantes pour leur précieuse collaboration, en particulier pour la collecte d'informations pertinentes à la recherche :

*M. Mario Blackburn, MTQ, Service de la coordination de la programmation*

*M. Mario Bouchard, MTQ, Service des opérations financières et de la normalisation*

*M. Jean-Marie Charest, retraité, autrefois du MTQ*

*M. Dominic Demers, MTQ, Service de la coordination de la programmation*

*Mme Linda Joncas, MTQ, Centre de service de Gaspé*

*M. Pierre Leblond, MTQ, Bureau des relations extérieures*

*M. Marcel O'Sullivan, MTQ, Service de la planification financière et du contrôle budgétaire*

En outre, l'auteur remercie chaleureusement les personnes suivantes pour leur support :

*Mme Évangéline Lévesque, Bureau de la Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec, pour la supervision, l'encadrement et la révision des précédentes versions de ces documents*

*Mme Guylaine Boily, Bureau de la Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec, pour la mise en page et la révision grammaticale et orthographique des deux rapports*

*Mme Carole Robitaille, Service des affaires socio-économiques, pour la conception graphique des pages couvertures*

## Introduction

Le gouvernement fédéral dépense chaque année des montants appréciables en transport. D'un autre côté, certaines de ses activités en transport génèrent des revenus, dont une bonne partie par le biais des taxes sur les carburants.

Le but du présent rapport est de brosser un portrait détaillé des montants dépensés et perçus par le gouvernement fédéral dans le secteur des transports au Canada pour la période 1996-1997 à 2005-2006. Ce document constitue le premier volet d'une étude qui a pour but ultime la détermination des dépenses et recettes en transport du gouvernement fédéral au Québec.

Les dépenses et recettes fédérales ont fait l'objet d'au moins deux études au Québec<sup>1</sup>. L'approche retenue dans la présente analyse, et ce qui la distingue des précédentes, repose sur le fait que les dépenses et les recettes sont étudiées séparément pour chacun des ministères, organismes et programmes identifiés. De plus, pour les ministères les plus importants, l'investigation a été poussée un peu plus loin, afin d'avoir un portrait le plus précis possible des dépenses effectuées et des recettes perçues. C'est ainsi que pour Transports Canada (TC) notamment, une approche « par poste » est utilisée. Selon cette approche, chacun des postes de dépenses représentés dans le Rapport annuel sur la situation des transports au Canada est présenté explicitement. Dans la mesure du possible, les montants sont vérifiés en utilisant les Comptes publics du Canada ou d'autres sources.

Bien que des données passablement complètes étaient disponibles rétroactivement jusqu'en 1994-1995, le choix de l'année 1996-1997 comme point de départ se justifie de différentes façons. En premier lieu, un transfert de responsabilités entre Transports Canada et Pêches et Océans Canada a eu lieu au milieu des années 1990, soit la responsabilité de la Garde Côtière, ce qui a eu pour effet de modifier de manière importante la structure de répartition des dépenses et des recettes pour deux des ministères les plus importants dans le cadre de cette étude. En deuxième lieu, une restructuration interne à Transports Canada a eu lieu à peu près au même moment, ce qui fait en sorte qu'il y a une discontinuité entre les données des Comptes publics de 1995-1996 et celles de 1996-1997. Ces deux facteurs font en sorte qu'il aurait été difficile de réconcilier les données de 1994-1995 et 1995-1996 avec les chiffres des années subséquentes. Un troisième facteur, d'importance moindre, est le fait que bien des programmes se sont terminés en 1994-1995 et 1995-1996, tels que certains programmes d'aide au transport ferroviaire (Loi sur le transport du grain de l'Ouest, Subvention au transport de marchandises dans la région atlantique) ou encore les versements aux administrations de pilotage. Quant à la dernière année couverte par le rapport, soit 2005-2006, il s'agit de l'année fiscale la plus récente pour laquelle des données complètes et quasi-définitives étaient disponibles.

La recherche se veut la plus exhaustive possible et il est plausible de croire que la quasi-totalité des dépenses effectuées et des recettes perçues par le gouvernement fédéral en transport ont pu être retracées, étant donné la répartition des dépenses et des recettes par entité gouvernementale. Une grande part des dépenses est en effet concentrée dans un petit nombre d'entités, notamment Transports Canada et

---

<sup>1</sup> La première a été effectuée par Les Conseillers ADEC inc. pour le compte du ministère des Transports du Québec, alors que la seconde est une étude interne effectuée par la Direction de la planification et du partenariat du ministère des Transports du Québec. Voir la bibliographie pour les références exactes.

Pêches et Océans Canada. Un constat similaire s'applique aux recettes. Seuls Transports Canada, Pêches et Océans Canada et l'Agence du revenu du Canada perçoivent des revenus auprès des usagers des transports. Pour les recettes, la recherche a donc uniquement porté sur ces trois ministères.

Le rapport est structuré de la façon suivante. Chacun des ministères, organismes ou programmes est traité à tour de rôle. Dans un premier temps, un sommaire de leurs secteurs d'activité relatifs aux transports est présenté. Dans un deuxième temps, les dépenses, tant globales que modales, sont détaillées pour la période 1996-1997 à 2005-2006. Les recettes, lorsqu'il y a lieu, sont traitées dans un troisième temps. Les présentations des sections sur les programmes d'infrastructures et les autres entités fédérales non traitées ailleurs font toutefois exception à cette structure assez uniforme. Le dernier chapitre du document établit une consolidation des dépenses et des recettes pour l'ensemble des ministères, organismes et programmes fédéraux. La plupart des montants présentés sont en milliers \$, même si l'ordre de grandeur des dépenses et des recettes est généralement beaucoup plus grand. Ce choix s'explique par la disponibilité des données à ce niveau de détail et le souci de ne pas « accumuler » les arrondis lors des agrégations. Les montants consolidés du chapitre 11 sont toutefois présentés en millions \$.

Étant donné les sources consultées et le choix de présentation retenu, certains chiffres exposés ici diffèrent des montants présentés dans les études mentionnées ci-haut. Par ailleurs, dans plusieurs cas, des approximations sont effectuées à partir des meilleures informations disponibles pour estimer la ventilation par mode. Dans tous les cas, la méthodologie d'estimation est alors décrite brièvement, de sorte que la mise à jour pour les années futures puisse s'effectuer sans trop de difficultés. Un Guide de mise à jour décrit plus à fond les étapes nécessaires pour ces mises à jour annuelles.

Dans ce premier volet, la question des dépenses effectuées et recettes perçues au Québec n'est abordée que de manière indirecte, lorsque l'information apparaît utile. Cependant, dans certains cas, une source de données a été délibérément préférée à une autre parce qu'elle permet une décomposition régionale des dépenses ou des recettes. Cette problématique de décomposition régionale, et en particulier les dépenses effectuées au Québec, ainsi que les recettes qui y sont perçues, fait l'objet du second volet de l'étude.

# 1. Transports Canada

## 1.1 Secteurs d'activité

En tant que responsable du secteur des transports au Canada, le ministère des Transports canadien joue un rôle de premier plan dans ce domaine. Ses secteurs d'activité vont de l'administration à l'opération en passant par l'élaboration de politiques.

### Politiques

Le secteur *Politiques* englobe l'élaboration de politiques de transport et de changements législatifs qui contribuent à l'efficacité et à l'efficacité du réseau de transport du Canada. Il comprend aussi la surveillance et l'analyse de ce réseau de transport, la préparation de rapports annuels (*Loi sur les transports au Canada*), les études économiques et l'évaluation des programmes. Le financement et l'analyse liés aux sociétés d'État sont également fournis.

### Programmes et cessions

Le secteur *Programmes et cessions* est chargé de négocier la cession des havres, des ports et des aéroports à des intérêts locaux et d'exploiter ces infrastructures et services jusqu'à leur cession. Il est également responsable de l'administration des programmes de subvention pour les aéroports, les ports, les routes et les ponts. Il remplit des fonctions de propriétaire et de surveillance pour le Ministère, y compris pour les havres, les ports et les aéroports et les sites du système de navigation aérienne. Enfin, ce secteur administre un programme de gérance de l'environnement visant les avoirs du fédéral liés au transport.

### Sécurité et sûreté

Le secteur *Sécurité et sûreté* élabore des lois, des normes et des règlements nationaux et met en œuvre des programmes de surveillance, de mise à l'essai, d'inspection, d'éducation, de recherche et développement et de subventions afin de promouvoir la sécurité et la sûreté dans les modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Il fournit aussi des services d'aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

### Administration du Ministère

Le secteur *Administration du Ministère* fournit au Ministère des services financiers, administratifs, informatiques, de ressources humaines, de communications internes et externes, juridiques et exécutifs.

Notons que ces secteurs d'activité sont ceux définis par Transports Canada pour les neuf premières années de l'étude. En 2005-2006, les secteurs d'activité ont été redéfinis sous forme de résultats stratégiques et activités de programmes. Les résultats stratégiques sont :

- un système de transport efficace, intégré et accessible;
- un système de transport sûr et sécuritaire;
- un système de transport respectueux de l'environnement.

## ***1.2 Dépenses en transport : un premier coup d'œil***

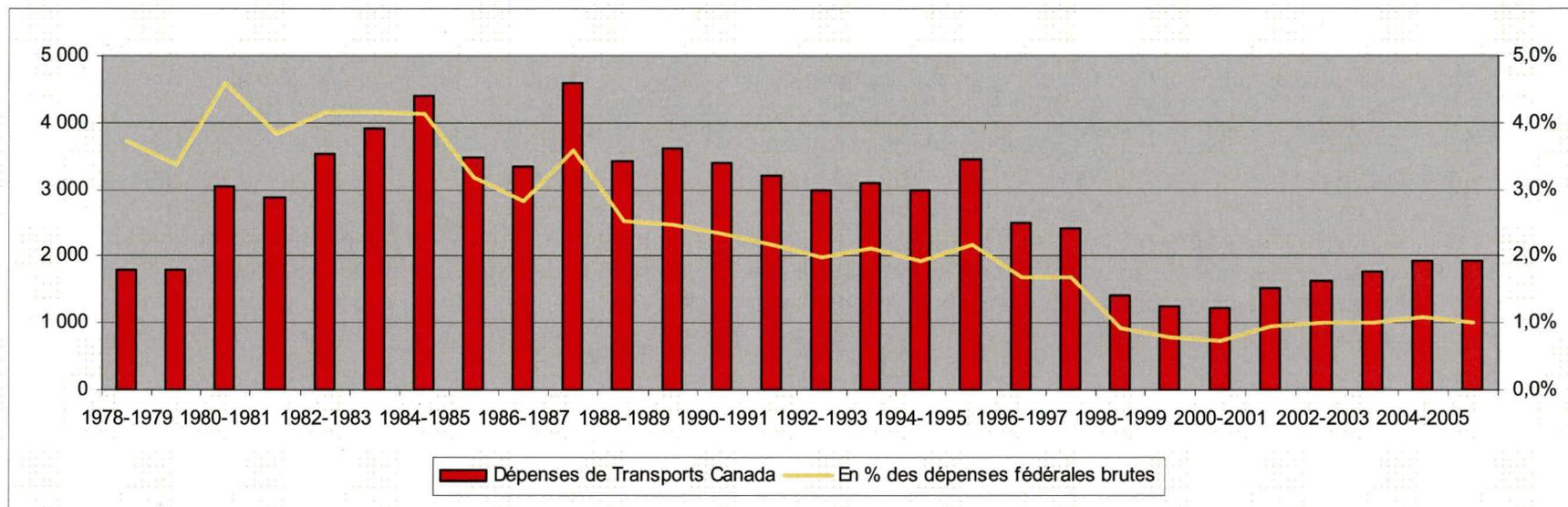
Transports Canada est bien entendu un acteur majeur dans la gestion des dépenses en transport pour le gouvernement fédéral; on verra plus loin quelle est son importance relative par rapport aux autres ministères et organismes effectuant des dépenses en transport. La présente section fait un premier tour d'horizon des dépenses en transport de Transports Canada. Elle présente les diverses manières d'aborder les dépenses, expose les différences entre les principales sources utilisées et indique les choix retenus.

### **1.2.1 Perspective historique**

Un retour en arrière au début des années 1980 permet de constater que, à l'exception notable des exercices 1984-1985 et 1987-1988, les dépenses totales brutes effectuées par TC pour l'ensemble du Canada ont peu varié jusqu'en 1995-1996 (figure A), se situant dans une fourchette comprise entre 3 et 4 milliards \$. Cependant, la proportion de ces dépenses par rapport à l'ensemble des dépenses des ministères fédéraux a décliné de manière importante, de près de 4,2 % en 1982-1983 à quelque 2,2 % en 1995-1996.

En 1996-1997, le montant des dépenses a subitement chuté de plus de 27 %, passant de 3,5 milliards \$ à 2,5 milliards \$, en partie en raison du transfert des activités de la Garde côtière à Pêches et Océans Canada. En 1998-1999, les dépenses ont chuté d'un autre 42 %, passant cette fois de 2,4 milliards \$ à 1,4 milliards \$, avant d'amorcer une lente remontée à compter de 2001-2002. Les dépenses totales de programmes du gouvernement fédéral ayant, inversement, connues une croissance, il en résulte que la proportion des dépenses de TC par rapport aux dépenses ministérielles totales a diminué à environ 1 %. C'est donc dire que, sur une période d'un peu plus de 25 ans, l'importance des dépenses de Transports Canada dans l'ensemble des dépenses fédérales s'est trouvée divisée par quatre.

**Figure A - Évolution des dépenses brutes de Transports Canada selon les Comptes publics (millions \$)**



Source : Comptes publics du Canada, volume II partie I (Dépenses ministérielles par article courant).

### 1.2.2 Dépenses par secteur d'activité

Une façon d'aborder les dépenses de ce ministère est de dresser un portrait par secteur d'activité. Le tableau 1 présente, d'après les Comptes publics, un sommaire des dépenses de Transports Canada selon cette décomposition.

Le principal constat ressortant de ce tableau est que les trois secteurs d'activité à vocation non administrative du Ministère (politiques, programmes et cessions, sécurité et sûreté) se partagent la très grande majorité des dépenses de ce ministère. Sur la période étudiée, ces dépenses représentent entre 90 % et 96 % du total des dépenses brutes. La répartition entre les secteurs d'activité est cependant très inégale et variable dans le temps. Par exemple, le secteur d'activité *Sécurité et sûreté* compte pour 51 % des dépenses en 1997-1998 mais seulement pour 22 % l'année suivante. Les *Recettes affectées aux dépenses* sont des revenus et rentrées qui augmentent les montants pouvant être dépensés à même les crédits ayant une autorisation nette de dépenser. En soustrayant les recettes affectées aux dépenses des dépenses brutes, on obtient les dépenses nettes.

**Tableau 1 - Dépenses de Transports Canada par secteur d'activité selon les Comptes publics (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Politiques	n.d.	792 168	367 630	406 353	381 907	540 041	405 323	492 364	414 507	n.d.
Programmes et cessions	n.d.	297 160	643 262	455 940	383 899	434 052	399 595	364 010	471 047	n.d.
Sécurité et sûreté	n.d.	1 234 971	309 403	298 014	356 578	439 985	680 466	761 717	924 934	n.d.
Administration du Ministère	n.d.	104 126	95 047	91 688	110 670	119 508	152 458	141 609	121 299	n.d.
<b>Total (brut)</b>	<b>2 501 287</b>	<b>2 428 425</b>	<b>1 415 342</b>	<b>1 251 994</b>	<b>1 233 054</b>	<b>1 533 586</b>	<b>1 637 841</b>	<b>1 759 699</b>	<b>1 931 788</b>	<b>1 941 632</b>
Recettes affectées aux dépenses	587 391	229 661	343 199	348 070	317 334	340 170	385 289	295 950	323 596	367 468
<b>Total (net)</b>	<b>1 913 895</b>	<b>2 198 764</b>	<b>1 072 143</b>	<b>903 924</b>	<b>915 720</b>	<b>1 193 417</b>	<b>1 252 552</b>	<b>1 463 749</b>	<b>1 608 192</b>	<b>1 574 165</b>

Note : Les secteurs d'activité tels que définis avant 1997-1998 et en 2005-2006 ne permettent pas de comparaison directe avec les autres années.  
 Source : Comptes publics du Canada.

Un autre constat important est la tendance d'évolution des dépenses. Après une chute importante en début de période, une remontée constante a eu lieu à partir de 2000-2001. Au total, les dépenses brutes ont connu une diminution de 51 % de 1996-1997 à 2000-2001, puis une augmentation de 57 % jusqu'en 2005-2006.

### 1.2.3 Choix méthodologiques et utilisation des sources

Puisque Transports Canada constitue une portion significative de cette étude, des choix sont donc nécessaires à plusieurs points de vue quant à la démarche à adopter et à l'utilisation des diverses sources de données. En examinant les dépenses sous divers angles et pour les différentes sources possibles, plusieurs constats ressortent. Le principal d'entre eux, pour les besoins de cette étude, est la disparité entre les principales sources de données. On a pu constater que les dépenses globales sont présentées au brut dans le Rapport annuel sur la situation des transports au Canada (RASTC), même si les dépenses des années les plus récentes ne correspondent pas à celles des Comptes publics. En outre, il est essentiel de signaler que les dépenses détaillées sont présentées au net dans les Comptes publics et au brut dans le RASTC. Par ailleurs, comment doit-on traiter les recettes affectées aux dépenses?

Le choix retenu est de présenter les dépenses brutes et d'utiliser conjointement le RASTC et les Comptes publics pour le recensement des dépenses, même si les deux sources ne concordent pas toujours. Des précisions concernant la justification de ce choix et des explications plus détaillées peuvent être trouvées dans le Guide de mise à jour. Pour ce qui est des recettes affectées aux dépenses, elles sont justement prises en compte dans les recettes (voir plus loin).

### 1.3 Dépenses par mode

Le RASTC présente une décomposition plus fine des dépenses de fonctionnement et d'immobilisations par mode. C'est pourquoi cette source est utilisée en premier lieu. Pour les dépenses de subventions, octrois et contributions, les deux sources sont utilisées, à la fois pour fins de validation et dans le but de retracer des dépenses de fonctionnement et immobilisations identifiées dans des rubriques différentes selon la source.

#### 1.3.1 Mode routier

Le transport routier relève en quasi-totalité de la compétence des provinces. Les principaux champs d'intervention du gouvernement fédéral concernent :

- les installations dont il est propriétaire;
- les initiatives en sécurité routière;
- les politiques;
- les ententes fédérales-provinciales diverses.

Les dépenses de Transports Canada se concentrent principalement dans les trois premiers points ci-dessus, même si ce ministère administre certaines ententes avec les provinces. Le tableau 2 présente l'évolution des dépenses de TC depuis 1996-1997.

Les dépenses en capital, fonctionnement et entretien se sont maintenues à des niveaux comparables sur l'ensemble de la période. Les hausses marquées en 2001-2002 et 2002-2003 dans les dépenses relatives aux ponts Jacques-Cartier et Champlain proviennent de la capitalisation des investissements liés à la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier<sup>2</sup>. La diminution des dépenses a toutefois été très marquée dans le cas des octrois, subventions et contributions. Cette baisse est principalement due à l'élimination du programme de subvention au transport de marchandises dans la région atlantique (STMRA) et à la baisse importante en toute fin de période des débours associés aux ententes sur les routes. Dans ce dernier cas, la raison sous-jacente est que la construction des autoroutes du Nouveau-Brunswick arrive à son terme, et, avec elle, les subventions qui lui sont associées. L'augmentation des contributions versées pour le pont de la Confédération est venue annuler une partie de ces baisses. Notons que dans le RASTC, il y a un poste additionnel libellé *Initiatives stratégiques d'investissement en capital*. Ce poste est reporté dans la section consacrée aux programmes d'infrastructures (voir chapitre 9).

---

<sup>2</sup> Pour plus de détails, voir les rapports annuels 2000-2001 à 2002-2003 de la Société des Ponts fédéraux Limitée.

**Tableau 2 - Évolution des dépenses de Transports Canada dans le mode routier (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Fonctionnement, entretien et immobilisations</b>										
Ponts Jacques-Cartier et Champlain	27 910	25 566	23 711	28 011	33 847	92 860	80 135	33 024	32 019	31 288
Autres - Transports Canada	---	10 164	4 070	3 520	3 442	4 374	4 895	6 067	6 505	6 513
Sécurité routière	20 293	19 848	21 856	20 442	20 501	23 520	26 374	25 323	24 283	25 820
Analyses et politique routières	2 185	2 630	2 780	2 949	3 091	3 420	3 955	3 011	3 216	3 317
<i>Sous-total</i>	<i>50 388</i>	<i>58 208</i>	<i>52 417</i>	<i>54 922</i>	<i>60 881</i>	<i>124 174</i>	<i>115 358</i>	<i>67 425</i>	<i>66 023</i>	<i>66 938</i>
<b>Octrois, subventions et contributions</b>										
Élimination du STMRA	74 772	101 480	67 920	30 585	3 432	751	940	---	---	---
Amélioration des routes – Prairies	2 066	1 769	1 503	2 314	110	---	---	---	---	---
Ententes sur les routes	91 143	77 252	91 137	100 578	62 595	69 012	67 916	51 681	8 036	14 344
Pont de la Confédération	13 300	14 758	279	46 101	47 159	48 552	49 186	51 378	52 013	53 029
Péages sur le pont Victoria	4 155	3 977	4 958	13 445	11 709	3 072	3 300	3 244	3 018	2 793
Code canadien de la sécurité	3 882	4 544	4 008	3 907	6 999	5 558	6 291	5 924	4 266	4 453
Autres	300	600	725	1 225	1 201	2 287	3 496	3 472	2 670	13 679
<i>Sous-total</i>	<i>189 618</i>	<i>204 380</i>	<i>170 530</i>	<i>198 155</i>	<i>133 205</i>	<i>129 232</i>	<i>131 129</i>	<i>115 699</i>	<i>70 003</i>	<i>88 298</i>
<b>Total</b>	<b>240 006</b>	<b>262 588</b>	<b>222 947</b>	<b>253 077</b>	<b>194 086</b>	<b>253 406</b>	<b>246 488</b>	<b>183 124</b>	<b>136 026</b>	<b>155 236</b>

Source : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

### 1.3.2 Mode ferroviaire

Contrairement au mode routier, les dépenses dans le mode ferroviaire sont demeurées relativement stables dans le temps, comme on peut le constater au tableau 3. Le seul poste de dépenses ayant significativement varié est la subvention annuelle à Via Rail. Ce paiement sert à éponger une partie du déficit d'exploitation de l'entreprise et est donc appelé à fluctuer selon les circonstances. Par ailleurs, l'accroissement de plus de 150 % des dépenses du poste *Voyageurs – autres que Via Rail* à compter de 2004-2005 s'explique par un plus grand nombre de sociétés auxquelles le gouvernement a versé des contributions, notamment des sociétés sous contrôle autochtone.

La relative stabilité des dépenses fédérales s'explique en bonne partie par le fait que l'industrie ferroviaire est du ressort quasi exclusif du secteur privé, et ce, depuis déjà plusieurs années<sup>3</sup>. Il suffit cependant de remonter un peu plus loin en arrière pour constater que le rail a subi d'importantes réductions de subventions fédérales, notamment en raison de l'abandon des subventions destinées au transport du grain de l'Ouest (LTGO)<sup>4</sup>.

**Tableau 3 - Évolution des dépenses de Transports Canada dans le mode ferroviaire (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Fonctionnement, entretien et immobilisations</b>										
Sécurité ferroviaire	12 530	12 525	13 097	13 411	14 825	16 567	18 039	16 703	17 647	18 592
Analyses et politique ferroviaires	1 223	1 650	2 225	2 316	1 467	2 786	4 240	2 579	2 973	2 079
<i>Sous-total</i>	<i>13 753</i>	<i>14 175</i>	<i>15 322</i>	<i>15 727</i>	<i>16 291</i>	<i>19 352</i>	<i>22 279</i>	<i>19 283</i>	<i>20 619</i>	<i>20 671</i>
<b>Octrois, subventions et contributions</b>										
Location de wagons-trémies	17 116	18 991	20 963	20 008	18 208	16 416	16 045	12 913	12 309	12 007
Paiements à Via Rail	235 804	216 204	200 490	170 304	231 603	310 201	255 701	264 201	191 301	169 001
Voyageurs – autres que Via Rail	5 165	6 539	6 467	6 714	6 825	6 600	6 774	7 083	17 888	25 292
Améliorations aux passages à niveau	7 448	7 495	7 190	7 421	7 494	7 495	7 495	7 500	7 440	11 245
Suppléments de pensions à Terre-Neuve	1 287	1 232	1 207	1 145	1 082	1 016	964	891	839	777
Autres	496	3 274	844	384	467	733	866	1 184	2 108	1 401
<i>Sous-total</i>	<i>267 316</i>	<i>253 735</i>	<i>237 161</i>	<i>205 976</i>	<i>265 679</i>	<i>342 461</i>	<i>287 845</i>	<i>293 772</i>	<i>231 885</i>	<i>219 723</i>
<b>Total</b>	<b>281 069</b>	<b>267 910</b>	<b>252 483</b>	<b>221 703</b>	<b>281 970</b>	<b>361 814</b>	<b>310 124</b>	<b>313 054</b>	<b>252 505</b>	<b>240 394</b>

Source : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

<sup>3</sup> En fait, depuis la privatisation du CN, en 1995. Les subventions avaient alors diminué de plus de moitié.

<sup>4</sup> Ce programme d'Agriculture Canada a pris fin en 1995-1996. Des subventions pour le volet routier du programme sont toujours versées.

### 1.3.3 Mode aérien

Au tableau 4 sont présentées les dépenses de TC dans le secteur aérien. Deux phénomènes principaux ressortent dans le cas des dépenses en fonctionnement, entretien et immobilisations. En premier lieu, le désengagement du gouvernement dans ce secteur est clairement visible. La cession des installations aéroportuaires ainsi que la vente du Système de navigation aérienne (SNA) à NAV Canada sont responsables des réductions importantes des dépenses en fonctionnement et immobilisations jusqu'en 2001-2002. En second lieu, à compter de 2002-2003, les dépenses se sont accrues de manière marquée en raison de la création de l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA).

**Tableau 4 - Évolution des dépenses de Transports Canada dans le mode aérien (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Fonctionnement, entretien et immobilisations</b>										
Aéroports	396 145	185 787	140 264	123 138	91 692	75 200	55 989	74 703	59 087	44 777
Systèmes de navigation aérienne	553 727	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Services aux aéronefs	58 745	55 805	64 065	50 663	70 301	59 048	56 789	62 243	65 137	75 357
ACSTA	---	---	---	---	---	---	259 477	351 415	489 250	425 013
Sécurité aérienne	105 427	109 253	121 388	136 924	148 470	155 451	161 290	173 696	166 014	168 800
Analyses et politique aériennes	1 153	3 310	3 524	4 197	4 178	5 395	6 781	14 869	5 686	4 846
<i>Sous-total</i>	<i>1 115 196</i>	<i>354 155</i>	<i>329 241</i>	<i>314 922</i>	<i>314 642</i>	<i>295 094</i>	<i>540 326</i>	<i>676 926</i>	<i>785 173</i>	<i>711 610</i>
<b>Octrois, subventions et contributions</b>										
Aéroports ne faisant pas partie du RNA	21 020	20 011	15 050	12 185	3 215	2 245	1 752	2 927	4 124	3 406
Aide aux immobilisations aéroportuaires	9 399	21 186	28 568	20 151	38 591	43 314	32 386	32 211	24 386	35 400
Aéroports locaux et contributions spéciales	1 895	4 282	1 385	6 346	4 989	5 068	1 202	3 263	2 065	1 754
NAV Canada	291 667	685 833	215 833	---	---	---	---	---	---	---
Dédommagements aux compagnies aériennes	---	---	---	---	---	99 318	25 369	3 452	---	---
Sécurité accrue aux aéroports	---	---	---	---	---	24 570	---	1 000	---	---
<i>Sous-total</i>	<i>323 981</i>	<i>731 312</i>	<i>260 836</i>	<i>38 682</i>	<i>46 795</i>	<i>174 515</i>	<i>60 709</i>	<i>42 853</i>	<i>30 575</i>	<i>40 560</i>
<b>Total</b>	<b>1 439 177</b>	<b>1 085 467</b>	<b>590 077</b>	<b>353 604</b>	<b>361 437</b>	<b>469 609</b>	<b>601 035</b>	<b>719 779</b>	<b>815 748</b>	<b>752 170</b>

Source : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

Pour ce qui est des paiements de transfert, ils ont décliné de façon importante au moment où les paiements transitoires à NAV Canada ont cessé en novembre 1998. Ces paiements étaient effectués jusqu'à ce que la société puisse mettre sur pied des mécanismes d'imposition visant à recouvrer ses coûts. Les transferts ont provisoirement augmenté de manière significative en 2001-2002 puisque des montants additionnels ont été versés en vue d'assurer une sécurité accrue aux aéroports et en guise de dédommagements aux compagnies aériennes suite aux événements du 11 septembre 2001. Les autres dépenses sont demeurées, pour la plupart, relativement stables.

#### **1.3.4 Mode maritime**

Les dépenses en fonctionnement, entretien et immobilisations ont peu varié jusqu'en 2003-2004, comme on le constate au tableau 5. On note cependant une hausse sensible de ces dépenses à compter de 2004-2005, notamment en raison de la mise en œuvre de nouveaux programmes de sécurité maritime.

Les dépenses en octrois, subventions et contributions sont beaucoup plus variables, en particulier en raison des fluctuations des paiements à Marine Atlantique et du rachat des traversiers du Labrador par le gouvernement fédéral. En outre, les montants destinés à la cession des ports fluctuent au cours des ans en fonction des ententes conclues avec les provinces ou les autorités locales. Cette opération, débutée avant même la dissolution de la Société canadienne des ports, a été prolongée plusieurs fois, de sorte qu'elle était toujours en cours au milieu de 2007. Les principaux ports autrefois propriété de Transports Canada sont maintenant des Administrations portuaires canadiennes (APC). On verra plus loin que la très grande majorité des petits ports étaient ou sont encore sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada, où le processus de cession est également en cours. Par ailleurs, les montants importants inscrits au poste *Autres* en 2000-2001 et 2005-2006 sont dus à des paiements à des administrations portuaires à titre de règlements de contentieux civils, soit Hamilton dans le premier cas et Toronto plus récemment.

**Tableau 5 - Évolution des dépenses de Transports Canada dans le mode maritime (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Fonctionnement, entretien et immobilisations</b>										
Havres et ports	37 475	28 485	27 526	35 578	27 435	34 548	25 213	29 171	40 783	22 812
Sécurité maritime	1 389	36 562	37 652	42 819	43 766	51 053	52 926	51 203	82 518	96 693
Analyses et politique maritimes	566	29 655	16 478	4 495	4 890	5 195	5 936	6 080	22 274	39 215
<i>Sous-total</i>	<i>39 429</i>	<i>94 703</i>	<i>81 656</i>	<i>82 893</i>	<i>76 091</i>	<i>90 796</i>	<i>84 075</i>	<i>86 454</i>	<i>145 575</i>	<i>158 720</i>
<b>Octrois, subventions et contributions</b>										
Paiements à Marine Atlantique	97 200	91 290	29 088	114 750	38 560	36 784	46 381	41 595	72 907	70 233
Société canadienne des ports	2 500	715	10 380	---	---	---	---	---	---	---
Fonds destinés à la cession des ports	77	4 843	6 671	21 994	45 390	21 593	22 102	65 697	27 055	61 701
Traversiers de Colombie-Britannique	21 800	21 931	22 040	22 040	22 548	22 954	23 377	23 975	24 343	24 890
Autres traversiers et services côtiers <sup>1</sup>	21 523	12 583	9 910	9 782	8 268	8 701	8 810	8 036	9 244	9 355
Rachat – Traversiers du Labrador <sup>2</sup>	5 000	347 571	---	---	---	---	---	---	---	---
Autres	870	890	50	---	21 488	54	38	55	254	35 156
<i>Sous-total</i>	<i>148 970</i>	<i>479 823</i>	<i>78 139</i>	<i>168 566</i>	<i>136 254</i>	<i>90 086</i>	<i>100 708</i>	<i>139 358</i>	<i>133 803</i>	<i>218 738</i>
<b>Total</b>	<b>188 399</b>	<b>574 526</b>	<b>159 795</b>	<b>251 459</b>	<b>212 345</b>	<b>180 882</b>	<b>184 783</b>	<b>225 812</b>	<b>279 378</b>	<b>377 458</b>

<sup>1</sup> Inclut un versement de 13 millions \$ à un service de traversier au Nouveau-Brunswick en 1996-1997.

<sup>2</sup> Initialement inscrit dans le mode maritime, puis transféré au mode routier. Le choix de remettre ce poste dans le mode maritime est cohérent avec les autres postes relatifs aux services de traversiers.

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

### 1.3.5 Autres dépenses

Pour un certain nombre de postes de dépenses, TC n'indique pas la répartition modale. Il s'agit de dépenses en sécurité, en politiques, en environnement en recherche et développement et en transport des marchandises dangereuses (tableau 6). Comme on peut le constater, ce groupe de dépenses a crû de manière sensible sur la période étudiée, notamment en ce qui concerne les montants relatifs à la sécurité.

Le défi consiste à déterminer une répartition modale de ces dépenses. Compte tenu de la nature des postes, cette répartition est plus ou moins facile. Certains de ces postes comprennent des dépenses effectuées pour des analyses et de la recherche; par conséquent, une répartition modale peut être inappropriée. Par ailleurs, la plupart des postes indiquent des dépenses assez faibles par rapport aux dépenses totales de TC, de sorte qu'il doit y avoir arbitrage entre l'effort consenti afin de faire la meilleure répartition modale possible et les

bénéfices obtenus au niveau de la précision. L'ensemble des « autres dépenses » présentées au tableau 6 ne représente tout de même que de 6 % à 18 % des dépenses totales de TC, selon l'année considérée. Pour ces raisons, l'approche retenue est de catégoriser les dépenses en trois groupes :

- les dépenses modales uniques, pouvant être assignées à un ou plusieurs modes spécifiques;
- les dépenses multimodales, soit celles ne pouvant être réparties aisément par mode, mais tout de même associables à ceux-ci;
- les dépenses administratives ou indéterminées, regroupant les dépenses pour l'administration du Ministère ainsi que les dépenses ne pouvant être affectées à aucun poste.

Cette approche demande la création de nouvelles catégories. Outre les quatre modes auxquels sont habituellement assignées les dépenses, on ajoute les catégories *Multimodal* pour les dépenses modales non assignables et *Administration/Indéterminé* pour les dépenses non modales, administratives et à affectation inconnue. En outre, le tableau 6 présente des dépenses de transport en commun. Une catégorie modale spécifique, *Transport en commun*, est également ajoutée pour ces dépenses.

**Tableau 6 - Autres dépenses de Transports Canada (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Fonctionnement, entretien et immobilisations</b>										
Sécurité multimodale	5 057	7 499	6 985	10 965	8 190	10 929	8 206	6 544	7 433	5 513
Analyses et politique multimodales	26 439	11 459	15 802	16 566	18 211	18 265	17 891	26 853	20 470	19 286
Environnement	---	---	4 559	5 925	9 851	13 012	18 873	8 899	18 572	41 526
Recherche et développement	13 667	10 065	11 692	12 904	11 256	10 389	12 576	10 036	9 766	9 279
Sécurité et préparatifs d'urgence	10 195	10 667	10 230	11 474	13 385	74 442	32 137	34 447	27 724	33 463
Marchandises dangereuses	7 387	8 642	10 382	10 964	10 756	12 123	12 388	11 922	12 608	12 695
Services généraux	109 451	103 268	95 362	96 432	110 831	123 612	130 603	119 168	121 303	142 071
<i>Sous-total</i>	<i>172 196</i>	<i>151 600</i>	<i>155 012</i>	<i>165 231</i>	<i>182 480</i>	<i>262 773</i>	<i>232 674</i>	<i>217 869</i>	<i>217 876</i>	<i>263 832</i>
<b>Octrois, subventions et contributions</b>										
Transport en commun	---	---	---	---	---	2 428	66 055	53 299	22 074	0 <sup>1</sup>
Non classé ailleurs	---	---	---	---	---	1 045	1 281	2 668	7 350	9 678
<i>Sous-total</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>3 473</i>	<i>67 336</i>	<i>55 967</i>	<i>29 424</i>	<i>9 678</i>
<b>Total</b>	<b>172 196</b>	<b>151 600</b>	<b>155 012</b>	<b>165 231</b>	<b>182 480</b>	<b>266 246</b>	<b>300 009</b>	<b>273 837</b>	<b>247 300</b>	<b>273 510</b>

<sup>1</sup> Les dépenses de Transports Canada sont inscrites au chapitre 9 pour cette rubrique et cette année particulière. Voir les discussions aux sous-sections 1.3.6 et 9.2.7.

Source : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

### 1.3.6 Répartition modale de certaines dépenses

#### *Sécurité multimodale*

Le poste *Sécurité multimodale* se rapporte généralement à des pratiques concrètes mises en œuvre pour assurer la sécurité, à la fois dans les divers modes, mais aussi (et peut-être surtout) aux points de transbordement. On pourrait tenter de répartir les dépenses entre les modes, en allouant une part plus importante aux modes pour lesquels les points de transbordement sont plus intensivement utilisés, comme les ports ou les gares. Un tel exercice possède toutefois une part importante de subjectivité. Puisqu'une nouvelle catégorie, soit *Multimodal*, a été introduite, mieux vaut rediriger l'ensemble des dépenses de sécurité multimodale vers cette catégorie.

#### *Analyses et politique multimodales*

On réfère ici à un travail de réflexion et de recherche relié à la détermination d'objectifs, de même qu'à la conception et l'élaboration de stratégies pour les atteindre. Il semble par ailleurs que le terme « multimodal », traduit de l'anglais, inclut le concept d'intermodalité, soit le fait d'acheminer des personnes ou des marchandises le long de corridors de transport desservis séquentiellement par deux modes ou plus. Plusieurs documents font référence à des analyses au niveau des quatre modes, et un bon nombre d'autres font référence à une politique nationale (Canada) des transports, mais aucun d'entre eux n'indique quel(s) est (sont) le(s) mode(s) suscitant le plus d'attention à ce niveau. Les contacts pris à Transports Canada n'ont pas pu fournir d'éclairage additionnel sur la question. Pour cette raison, la totalité des dépenses du poste est versée dans la nouvelle catégorie *Multimodal*.

#### *Environnement*

Il convient de mentionner qu'en dépit du fait que des dépenses ne sont inscrites sous la rubrique *Environnement* que depuis 1998-1999, TC effectuait des débours dans ce secteur auparavant; ces dépenses n'étaient cependant pas différenciées d'autres activités.

Il existe de nombreux programmes et initiatives en environnement dans le domaine des transports. En référant aux Comptes publics, on recense des programmes tels que *Le Plan d'action 2000* ou encore *Sur la route du transport durable*. Chacun de ces programmes vise un ou plusieurs modes à des degrés divers. Plusieurs programmes et initiatives sont décrits dans leurs grandes lignes, mais très peu de montants précis sont mentionnés; lorsque c'est le cas, c'est souvent concernant une initiative précise dans un programme beaucoup plus large, ou encore c'est un montant global pour l'ensemble d'un programme visant plusieurs modes. Certains programmes font aussi la promotion d'autres modes que ceux présentés ici, par exemple la bicyclette.

Dans ces conditions, il devient difficile d'effectuer une répartition modale des dépenses à partir des programmes et des initiatives, et une telle répartition peut même être dénuée d'une partie de son sens, plusieurs modes étant visés simultanément. La seule solution acceptable est d'allouer le total des dépenses à la catégorie *Multimodal*.

### *Recherche et développement*

Une partie des dépenses de Transports Canada en recherche et développement (R-D) est affectée au Centre de développement des transports (CDT). Cet organisme publie annuellement une revue de ses activités assortie d'un sommaire de son financement et de ses dépenses. Pour certaines années, une répartition modale et régionale des dépenses est même présentée. Il s'agit de la principale source d'information pour les dépenses de R-D. Une fois ces dépenses réparties par mode, des ajustements additionnels sont apportés aux dépenses estimées pour les postes *Sécurité et planification d'urgence*, *Marchandises dangereuses* et *Autres dépenses*<sup>5</sup>. Pour ce qui est des dépenses en R-D non effectuées par le CDT, elles sont affectées à la catégorie *Administration / Indéterminé*.

### *Sécurité et préparatifs d'urgence*

Ce thème regroupe une gamme de moyens d'intervention au niveau national et dans tous les modes de transport, en plus d'autres interventions plus spécialisées auprès des employés de TC. Selon les informations recueillies de différentes sources, notamment le site internet de TC et les documents budgétaires du gouvernement du Canada, les dépenses reliées à ce poste jusqu'en 2000-2001 inclusivement étaient partagées entre le mode aérien et des interventions n'affectant aucun mode en particulier. En l'absence d'informations additionnelles, on suppose que les dépenses sont partagées en parts égales entre l'aérien et l'administratif.

En 2001-2002, on constate que ces dépenses ont plus que quintuplé. Cette augmentation est entièrement attribuable aux mesures prises suite aux événements du 11 septembre 2001. Certaines dépenses, comme les dédommagements aux compagnies aériennes ou l'achat d'équipement de détection d'explosifs, sont déjà inscrites dans le mode aérien. Des quelque 60 millions \$ additionnels (par rapport à 2000-2001), une somme de 10 millions \$ est identifiée dans les communiqués gouvernementaux pour la protection des « ports et autres infrastructures » alors que des montants non spécifiés mais significatifs sont alloués pour l'accroissement des contrôles aux frontières pour les transports terrestres, principalement le routier. On supposera que 20 millions \$ sont alloués au transport aérien, 25 millions \$ au transport routier et quelque 5 millions \$ au transport ferroviaire. Aucun accroissement des dépenses administratives n'est supposé. De 2002-2003 à 2005-2006, il n'a pas été possible d'obtenir de l'information permettant de répartir les dépenses. On a supposé que la répartition des montants totaux était semblable à celle prévalant en 2001-2002.

À partir de la fin de l'année financière 2005-2006, de nouveaux programmes ont été instaurés avec des enveloppes budgétaires importantes, pour accroître la sécurité dans les transports ferroviaires et urbains de passagers. L'impact de ces programmes devrait se faire sentir à compter de 2006-2007.

---

<sup>5</sup> La répartition des dépenses en R-D telle que présentée par le CDT montre des dépenses dans ces trois catégories. Des ajustements a posteriori sont donc nécessaires. Ceux-ci sont décrits dans le guide de mise à jour.

### *Marchandises dangereuses*

Les activités principales de l'unité concernée par le transport des marchandises dangereuses (TMD) à Transports Canada consistent à administrer le Règlement sur le TMD, à offrir de l'information à toute personne ou organisme en faisant la demande et à compiler des données sur les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, par mode. Ce sont donc des activités majoritairement administratives. La grande majorité des activités sont effectuées de manière intégrée en élaborant des avis ou des conseils pouvant s'appliquer à plus d'un mode.

Il y a peu d'information sur la répartition modale des dépenses associées au poste *Marchandises dangereuses*. Il existe toutefois une étude dans laquelle on retrouve des répartitions modales pour le transport de vrac liquide au Québec<sup>6</sup>. Cependant, l'utilisation de ces répartitions modales comme facteurs de distribution des dépenses pour chacun des modes est discutable, puisqu'elles ne tiennent pas compte des risques d'accidents et donc d'interventions nécessaires. La seule information concrète disponible concerne le nombre d'accidents par mode mettant en cause des marchandises dangereuses.

Dans ce contexte, il est nécessaire d'élaborer des estimations fondées sur la perception du travail effectué et des données disponibles. Il est ainsi proposé de verser 50 % des dépenses du poste *Marchandises dangereuses* dans la catégorie *Indéterminé* et de distribuer le reste selon la répartition modale hors manutention des accidents mettant en cause des matières dangereuses. Cette distribution se justifie par le fait qu'il est plausible de mettre plus d'emphasis sur les modes pour lesquels les accidents sont plus nombreux<sup>7</sup>.

### *Services généraux*

Ce poste regroupe toutes les autres dépenses générales du Ministère en fonctionnement et immobilisations qui ne peuvent être classées ailleurs. Il est par exemple question des frais généraux d'administration et de fonctionnement ou encore de l'entretien des bâtiments administratifs de TC. Ces dépenses, qui gravitent dans une fourchette de 100 à 140 millions \$ par année, ne peuvent être affectées à des modes spécifiques sans tomber dans un arbitraire difficilement justifiable. Le total est donc alloué à la catégorie *Administration / Indéterminé*.

---

<sup>6</sup> Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Étude juridique et économique des processus d'indemnisation et de réparation après un déversement sur le fleuve Saint-Laurent, réalisée par Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc. et Groupe-conseil KPMG inc., novembre 1994, p.1. Les proportions sont de 44 % pour le maritime, 24 % pour le routier, 22 % pour le pipeline et 10 % pour le ferroviaire.

<sup>7</sup> Cette assertion ne tient cependant pas compte du taux d'accident en général de chacun des modes et de la gravité de ces accidents. En tenir compte rendrait tout calcul très complexe. Il est vraisemblable que la méthode actuelle sous-estime les dépenses liées aux secteurs ferroviaire et maritime, en plus de ne pas tenir compte des accidents de pipelines.

### *Transport en commun*

Ce poste de dépenses est apparu dans les derniers rapports annuels de TC et n'affiche des montants que depuis 2001-2002. Auparavant, il est mentionné que ces dépenses étaient comptabilisées dans le mode routier, sans en préciser la proportion. Puisque le gouvernement fédéral semble encourir des dépenses de plus en plus importantes pour les transports collectifs dans les grandes villes, il est opportun de créer une nouvelle catégorie spécifique homonyme, où toutes les dépenses du poste sont affectées, à l'exception de celles explicitement identifiées dans les Comptes publics comme étant liées aux programmes d'infrastructures (voir chapitre 9).

Un cas particulier est l'année 2005-2006 pour laquelle les dépenses indiquées dans les Comptes publics sont largement supérieures à celles indiquées au RASTC. Pour des raisons de cohérence, on ramène les dépenses de Transports Canada à zéro et on les suppose incluses dans celles liées au Fonds du transport en commun et au Fonds de la taxe sur l'essence (voir aussi sous-sections 9.2.6 et 9.2.7).

### *Non classé ailleurs*

Tout comme le précédent, ce poste de dépenses n'est apparu dans le RASTC qu'en 2001-2002. Le descriptif de ces dépenses ne renseigne d'aucune manière leur composition et une recherche dans les Comptes publics n'apporte aucun éclairage additionnel. Le montant total est donc alloué à la catégorie *Indéterminé*.

### **1.3.7 Sommaire**

Certaines des hypothèses formulées ci-dessus sont basées sur des perceptions ou des déductions plutôt que sur des données concrètes, celles-ci n'existant pas la plupart du temps. La création des catégories *Multimodal* et *Administration / Indéterminé*, qui sont aussi utilisées pour les autres ministères et organismes fédéraux lorsque nécessaire, permet de contourner une partie des difficultés. Dans ces conditions, il est plausible de croire que les estimations basées sur ces hypothèses et sur les quelques sources fiables, brossent un portrait relativement fidèle de la situation. La redistribution modale des dépenses du tableau précédent est présentée au tableau 7.

**Tableau 7 - Répartition modale des autres dépenses de Transports Canada<sup>1,2</sup> (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	4 758	5 415	6 162	6 537	6 589	31 732	17 260	17 946	15 990	18 209
Ferroviaire	1 060	940	770	1 045	951	7 305	3 695	3 473	3 316	3 593
Aérien	8 476	8 645	7 887	8 636	9 215	30 082	14 368	14 266	12 239	14 318
Maritime	1 956	1 915	1 588	1 291	1 359	11 522	5 529	5 757	4 141	4 722
Transport en commun	---	---	---	---	---	2 428	66 055	53 299	22 074	0 <sup>3</sup>
Multimodal	31 496	18 957	27 347	33 457	36 252	42 207	44 970	42 295	46 474	66 325
Administration / Indéterminé	124 449	115 728	111 259	114 266	128 114	140 970	148 133	136 800	143 065	166 343
<b>Total</b>	<b>172 196</b>	<b>151 600</b>	<b>155 012</b>	<b>165 231</b>	<b>182 480</b>	<b>266 246</b>	<b>300 009</b>	<b>273 837</b>	<b>247 300</b>	<b>273 510</b>

<sup>1</sup> Ne tient pas compte du transport par pipeline.

<sup>2</sup> Les dépenses de fonctionnement de base du Centre de développement des transports, qui est en partie financé par Ressources naturelles Canada, sont exclues.

<sup>3</sup> Les dépenses de Transports Canada sont inscrites au chapitre 9 pour cette rubrique et cette année particulière. Voir les discussions aux sous-sections 1.3.6 et 9.2.7.

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; Centre de développement des transports, *Revue annuelle*, divers numéros; calculs de l'auteur.

On constate jusqu'en 2002-2003 une tendance nettement haussière de ces autres dépenses dans le temps, une tendance qui ne se manifeste pas de manière proportionnelle dans chaque catégorie. Par ailleurs, la proportion des dépenses d'administration ou de nature indéterminée est nettement moindre depuis 2001-2002, se situant dans une fourchette de 49 % à 61 % de ces autres dépenses comparativement à des niveaux supérieurs à 69 % pour la période de 1996-1997 à 2000-2001. C'est un bon signal puisque cela implique qu'une plus grande proportion des dépenses peut être affectée à un mode spécifique ou à plusieurs d'entre eux par le biais de la catégorie *Multimodal*.

### 1.3.8 Total

Le tableau 8 condense l'information présentée dans les tableaux précédents, et après réallocation des autres dépenses selon chacun des modes. Si le mode aérien accapare la majorité des fonds sur l'ensemble de la période à l'étude, la répartition des fonds alloués aux autres modes est variable selon les années. Ces fluctuations ponctuelles (par exemple pour le mode maritime en 1997-1998) sont expliquées plus haut. Les figures B et C montrent par ailleurs la répartition modale des dépenses en début et en fin de période respectivement, alors que les figures D et E illustrent l'évolution temporelle des dépenses et de leur répartition en pourcentage.

**Tableau 8 - Évolution des dépenses de Transports Canada par mode (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	244 764	268 003	229 109	259 614	200 675	285 138	263 747	201 070	152 016	173 445
Ferroviaire	282 130	268 850	253 253	222 748	282 921	369 118	313 819	316 527	255 821	243 987
Aérien	1 447 653	1 094 112	597 964	362 240	370 651	499 691	615 403	734 045	827 987	766 489
Maritime	190 356	576 440	161 383	252 750	213 703	192 405	190 312	231 569	283 519	382 180
Transport en commun	---	---	---	---	---	2 428	66 055	53 299	22 074	0 <sup>1</sup>
Multimodal	31 496	18 957	27 347	33 457	36 252	42 207	44 970	42 295	46 474	66 325
Administration / Indéterminé	124 449	115 728	111 259	114 266	128 114	140 970	148 133	136 800	143 065	166 343
<b>Total</b>	<b>2 320 847</b>	<b>2 342 090</b>	<b>1 380 314</b>	<b>1 245 073</b>	<b>1 232 317</b>	<b>1 531 957</b>	<b>1 642 438</b>	<b>1 715 606</b>	<b>1 730 957</b>	<b>1 798 769</b>

<sup>1</sup> Les dépenses de Transports Canada sont inscrites au chapitre 9 pour cette rubrique et cette année particulière. Voir les discussions aux sous-sections 1.3.6 et 9.2.7.

**Figure B - Répartition modale des dépenses de Transports Canada en 1996-1997**

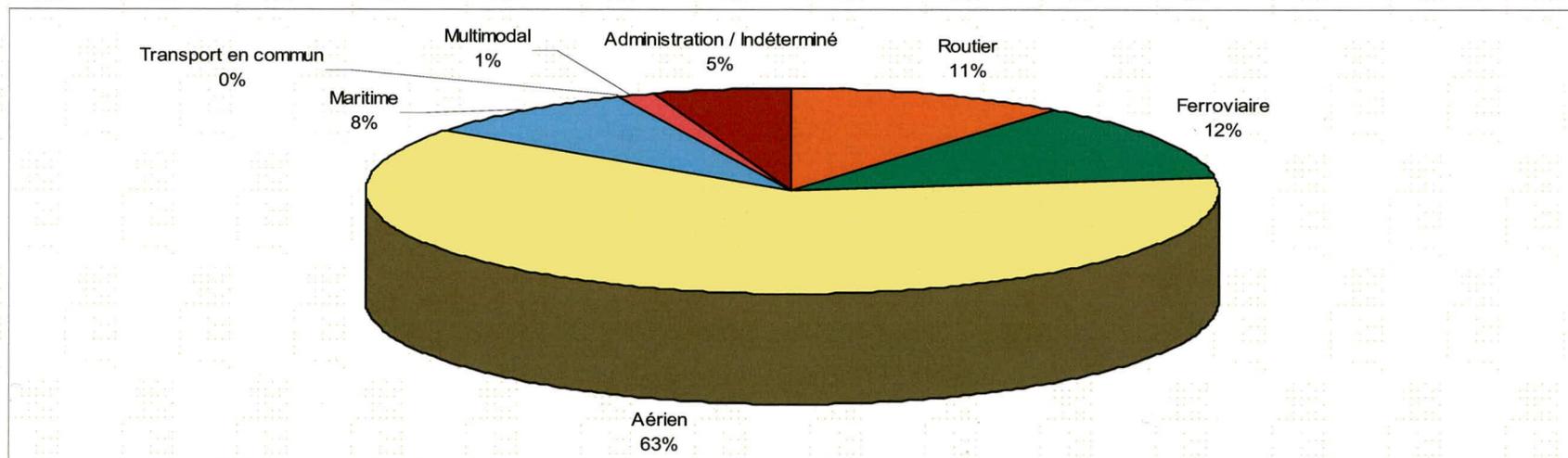


Figure C - Répartition modale des dépenses de Transports Canada en 2005-2006

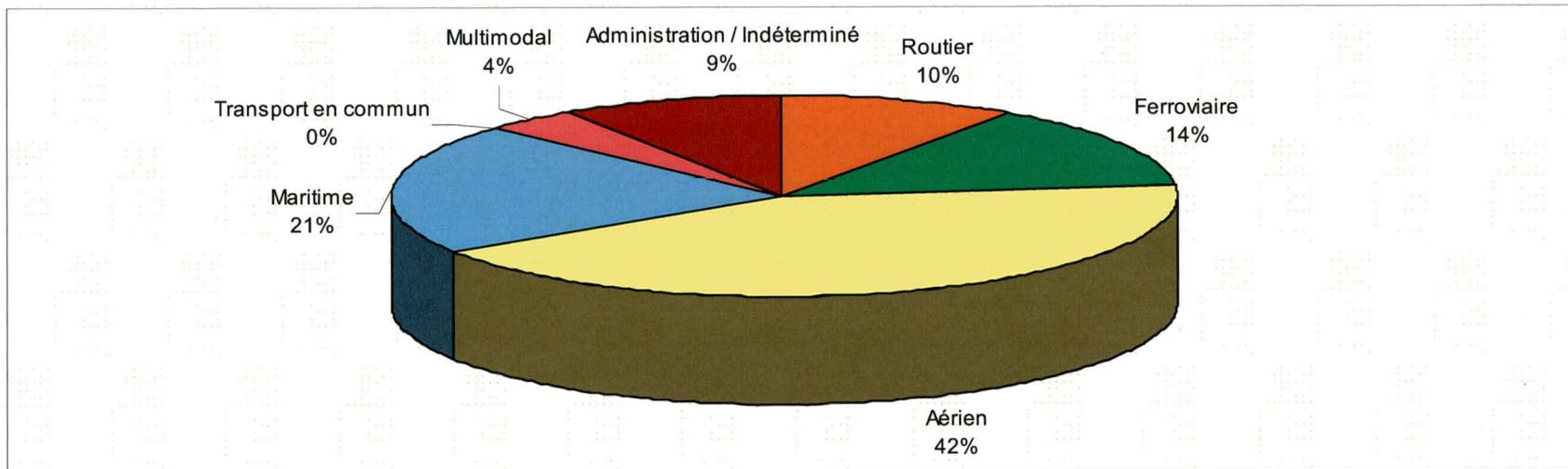


Figure D - Évolution des dépenses de Transports Canada par mode (millions de \$)

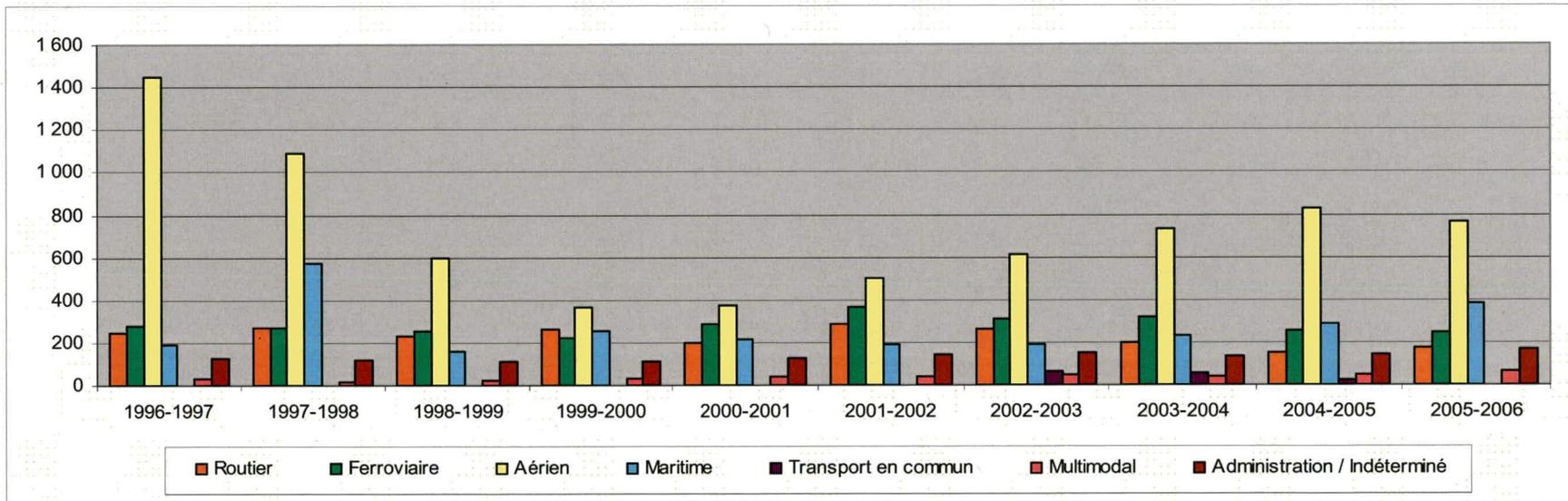
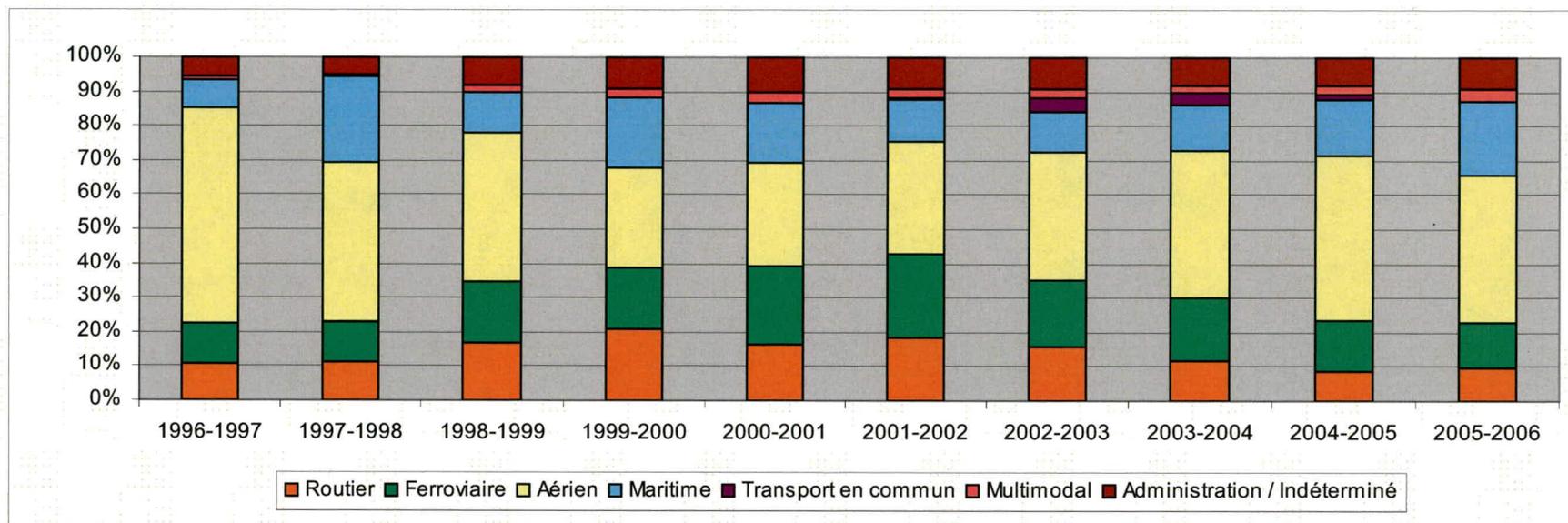


Figure E - Répartition des dépenses de Transports Canada par mode, 1996-1997 à 2005-2006



#### 1.4 Recettes en transport

Une certaine proportion des recettes en transport est versée au Fonds consolidé du revenu. Dans certains cas, celles-ci sont perçues par Transports Canada et font l'objet d'un virement au Trésor public; dans d'autres cas, elles sont directement versées au Trésor. Par ailleurs, les recettes sont divisées en « disponibles » et « non disponibles », une portion de ces dernières étant explicitement incluse dans le RASTC et l'autre non. Enfin, les revenus sont également répartis en recettes « budgétaires », « fiscales » et « non fiscales ». Il faut également tenir compte des recettes affectées aux dépenses, dont il a été question plus haut. Comme on peut le constater, l'inventaire des revenus est une tâche complexe.

Un examen de la comptabilisation des recettes a été effectué pour les deux sources les plus utilisées, soit le RASTC et les Comptes publics. Il ressort que, pour assurer le maximum de cohérence, les deux sources doivent être utilisées conjointement, en accordant toutefois la prépondérance à la classification des recettes présentée dans le RASTC. Pour plus de détails sur les recettes comparées et les raisons motivant ce choix, consulter le Guide de mise à jour.

### 1.4.1 Modes routier, ferroviaire et maritime

Les recettes de Transports Canada dans ces trois modes sont assez modestes (tableau 9). Dans le cas du mode routier, l'essentiel des recettes rapportées dans le RASTC est constitué par les revenus des taxes sur les carburants. Comme ces revenus sont crédités au Trésor public, elles sont présentées dans la section de l'Agence du revenu du Canada (ARC). Ce choix est motivé par le fait que ces recettes ne sont pas réaffectées à des usages en transport et qu'elles sont versées au Fonds consolidé du revenu. Les recettes tirées du mode routier et allant directement à Transports Canada sont très minimales. La grande majorité de celles-ci provient, depuis 2003-2004, du programme du registraire des véhicules importés (RVI). Il s'agit d'un programme national d'inspection, de certification et d'enregistrement des véhicules importés.

**Tableau 9 - Évolution des recettes de Transports Canada dans les modes routier, ferroviaire et maritime – totaux provisoires (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Mode routier</b>										
Sécurité routière	254	347	305	330	353	---	---	1 721	2 764	3 262
<b>Total provisoire – mode routier</b>	<b>254</b>	<b>347</b>	<b>305</b>	<b>330</b>	<b>353</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>1 721</b>	<b>2 764</b>	<b>3 262</b>
<b>Mode ferroviaire</b>										
Sécurité ferroviaire – inspection des lignes	---	---	59	88	131	135	112	208	139	184
Location et réparation de wagons-trémies	---	12 095	12 176	13 021	13 577	13 935	15 432	18 665	16 311	16 220
<b>Total provisoire – mode ferroviaire</b>	<b>---</b>	<b>12 095</b>	<b>12 235</b>	<b>13 109</b>	<b>13 708</b>	<b>14 070</b>	<b>15 544</b>	<b>18 873</b>	<b>16 450</b>	<b>16 405</b>
<b>Mode maritime</b>										
Frais portuaires (recettes de havres et ports)	18 653	19 068	16 911	17 575	11 178	14 265	11 535	12 365	12 888	12 197
Redevances de sécurité maritime	7 070	7 488	8 252	8 791	9 188	7 591	8 464	9 371	8 308	9 295
Charges prélevées auprès des administrations portuaires	5 800	5 039	5 397	7 075	5 891	10 402	9 765	10 716	11 267	11 730
Droits et privilèges – Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) <sup>1</sup>	---	---	4 635	4 625	4 098	4 803	5 689	5 220	8 081	10 536
<b>Total provisoire – mode maritime</b>	<b>31 523</b>	<b>31 595</b>	<b>35 195</b>	<b>38 066</b>	<b>30 355</b>	<b>37 061</b>	<b>35 453</b>	<b>37 672</b>	<b>40 544</b>	<b>43 758</b>

<sup>1</sup> Comprend des recettes du Groupe CTMA de 832 671 \$ en 2002-2003 et de 39 \$ en 2003-2004.

Sources : Comptes publics du Canada; Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

Puisque le réseau ferroviaire est du ressort du secteur privé et donc en totalité possédé par celui-ci, les recettes de Transports Canada se limitent à des revenus relatifs à la sécurité des lignes et à la location et la réparation de wagons-trémies des deux compagnies pancanadiennes (CN et CFCP). Ces revenus sont assez stables dans le temps et ne semblent refléter que l'accroissement des coûts.

Les recettes provenant du mode maritime sont un peu plus substantielles. Elles comprennent les frais perçus auprès des usagers des ports sous responsabilité fédérale. En principe, avec la cession des ports en voie d'être complétée, ces recettes devraient décroître en raison de la diminution du nombre de ports sous juridiction fédérale; cet effet ne s'est cependant pas encore fait sentir. Au contraire, les recettes maritimes tendent à croître, principalement en raison de la hausse des redevances de la CGVMSL.

#### 1.4.2 Mode aérien

Ces recettes constituent la majeure partie des recettes de Transports Canada et méritent une attention particulière puisque la reclassification des dépenses dans les Comptes publics dont il est question plus haut a principalement touchée ce mode.

**Tableau 10 - Évolution des recettes de Transports Canada dans le mode aérien – totaux provisoires (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Prévisions des services de l'air	---	---	---	205	322	262	274	225	253	235
Système de navigation aérienne	189 990	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Autres frais relatifs aux aéroports	260 070	95 744	76 412	56 714	30 325	15 870	19 225	11 679	11 142	10 514
Loyers des aéroports	64 556	64 688	190 205	214 480	219 273	248 271	299 551	214 441	241 862	288 125
Frais de sécurité aérienne	7 020	5 526	10 406	12 538	13 243	12 113	13 084	17 361	9 901	10 340
Services d'aéronefs	25 806	30 164	28 428	27 106	27 519	33 723	26 026	23 020	31 162	30 510
Amendes – Circulation aérienne et Loi sur l'aéronautique	1	31	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>Total provisoire – mode aérien</b>	<b>547 443</b>	<b>196 153</b>	<b>305 451</b>	<b>311 043</b>	<b>290 682</b>	<b>310 239</b>	<b>358 160</b>	<b>266 726</b>	<b>294 320</b>	<b>339 724</b>

Sources : Comptes publics du Canada; Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

La tendance lourde qui ressort du tableau 10 est le désengagement de Transports Canada du secteur aérien. En particulier, les *Autres frais relatifs aux aéroports* sont en décroissance constante, résultat en partie de la cession d'aéroports et en partie du transfert de responsabilités à NAV Canada. Ce transfert est beaucoup plus visible dans les premières années, au moment où le système de navigation aérienne a été transféré à cet organisme (poste *Système de navigation aérienne*). Toutes les composantes de ces autres frais affichent d'ailleurs cette tendance à la baisse : les revenus de locations, les revenus de concessions, les redevances d'atterrissage, les redevances générales d'aérogares, ainsi que les recettes et recouvrements divers. Un second coup d'œil permet de constater que les recettes ne se sont accrues de manière régulière que pour un poste : les loyers des aéroports. Ces loyers sont perçus auprès des administrations aéroportuaires canadiennes, au nombre de 22, pour la location des terrains aéroportuaires. Le gouvernement fédéral a annoncé en 2005 son intention de réduire ces loyers, afin d'alléger les frais de plusieurs aéroports. Sur la période étudiée, la hausse générale des recettes tirées des loyers vient contrebalancer la diminution des autres frais des aéroports.

### 1.4.3 Autres recettes

Les Comptes publics détaillent par ailleurs une série de recettes qui peuvent aussi bien n'avoir aucun lien avec les transports, de sorte que la source principale pour ces autres recettes demeure le RASTC. Un arrimage est cependant fait avec les montants que l'on trouve dans le Comptes publics pour les postes correspondants. Après cette opération, il ne reste que quatre postes de recettes (tableau 11). De ceux-ci, le poste *Divers* comprend les ajustements nécessaires entre les sources de données afin de conserver les montants totaux initiaux des recettes, tels que présentés dans les tableaux précédents.

**Tableau 11 - Évolution des autres recettes de Transports Canada – totaux provisoires (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ventes d'actifs	17 194	3 008	2 670	6 811	9 487	5 284	5 036	2 760	1 170	963
Recherche et développement	---	---	---	---	---	---	---	3 870	4 014	2 554
Droits et privilèges – permis de transport d'explosif <sup>1</sup>	---	---	47	44	196	49	60	(295)	535	98
Divers	25 347	6 398	12 339	13 378	7 039	3 810	8 925	2 936	3 002	1 043
<b>Total</b>	<b>42 541</b>	<b>9 406</b>	<b>15 056</b>	<b>20 234</b>	<b>16 722</b>	<b>9 143</b>	<b>14 021</b>	<b>9 271</b>	<b>8 721</b>	<b>4 657</b>

<sup>1</sup> Le montant négatif inscrit en 2003-2004 est probablement le remboursement d'un trop-perçu.

Sources : Comptes publics du Canada; Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

#### 1.4.4 Ajustements dans les allocations modales

Les montants présentés dans les *Autres recettes* ne sont pas, pour le moment, alloués à des catégories particulières. Les paragraphes qui suivent proposent des allocations de ces montants; le suivi de ces recettes dans le temps, les changements de dénomination et des informations ponctuelles constituent les principales sources d'information sur laquelle les estimations sont basées.

##### *Vente d'actifs*

Les recettes provenant de ces activités ne sont décrites en détail dans aucune source, de sorte qu'on ne peut déterminer la nature des actifs en question, sauf qu'ils sont étroitement reliés au transport puisqu'elles sont incluses dans le RASTC. L'affectation totale de ces recettes dans la catégorie *Administration / Indéterminé* paraît donc la meilleure option.

##### *Droits et privilèges – permis de transport d'explosif*

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (LTMD) indique que, pour certaines matières considérées comme explosives transportées par camion, il est nécessaire d'obtenir un certificat de véhicule d'explosifs, *conformément aux exigences relatives à un permis de transport d'explosifs du « Règlement sur les explosifs »*<sup>8</sup>. La *Loi sur les explosifs* (Lois du Canada, ch. E-17) précise par ailleurs qu'un « véhicule » est un moyen de transport terrestre, à l'exception des véhicules sur rail. Pour cette raison, il est plausible d'allouer au mode routier la totalité des recettes du poste.

##### *Recherche et développement*

Dans la section sur les dépenses (voir plus haut), on a vu que Transports Canada effectue des activités de recherche via le CDT. Les dépenses en R-D ont été réparties suivant des compositions modales trouvées dans la revue annuelle du CDT. En l'absence d'informations supplémentaires sur les recettes tirées de la R-D et pour demeurer cohérent, il est proposé de répartir les recettes des activités de R-D selon une décomposition semblable. Les pourcentages des montants non affectés aux modes mais plutôt à d'autres catégories (soit *Sécurité, Marchandises dangereuses* et *Autres*) sont alloués à la catégorie *Indéterminé*.

---

<sup>8</sup> Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, article 5.9 et annexe 2. Voir le site web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/T/tmd/menu.htm>.

## Divers

Tel que mentionné, plus haut, ce poste est déjà un résiduel ajusté pour maintenir la cohérence entre le RASTC et les Comptes publics. Les recettes inscrites à ce poste sont entièrement allouées à la catégorie *Indéterminé*, à l'exception des montants réaffectés aux catégories *Transport d'explosif* et *Recherche et développement*.

### 1.4.5 Sommaire des recettes

Après les ajustements mentionnés ci-dessus, la répartition modale des recettes de Transports Canada se détaille de la manière présentée au tableau 12 et peut être visualisée à la figure F. La catégorie « Administration/Indéterminé » correspond aux autres recettes présentées au tableau 11, desquelles ont été soustraits les ajustements présentés plus haut.

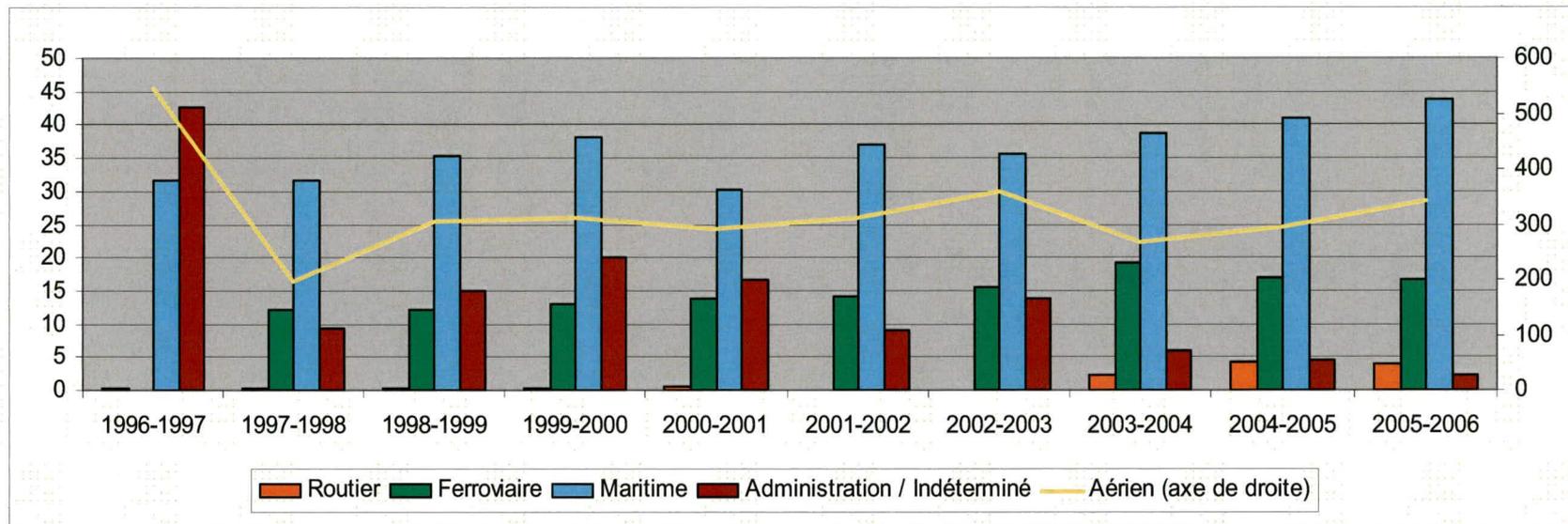
Le principal phénomène observé est la diminution marquée des revenus en 1997-1998, essentiellement due au mode aérien, et plus particulièrement en raison de la cession du système de navigation aérienne. Pour cette même année, une baisse additionnelle des recettes est due à un règlement fédéral versé relativement à un bris de contrat visant l'aménagement et la gestion de l'aéroport international Pearson. Par la suite, l'ensemble des recettes a été plutôt stable. On note néanmoins un accroissement marqué, en termes relatifs, des recettes tirées du mode routier au cours des deux dernières années. Cette hausse est consécutive à une augmentation importante des droits pour les permis de transport d'explosif.

En comparant les totaux avec ceux du tableau des recettes comparées présenté dans le Guide de mise à jour, on constate que les totaux sont très différents pour les premières années. Cela est dû au fait que la taxe sur le transport aérien est créditée ici à l'Agence du revenu du Canada plutôt qu'à Transports Canada.

**Tableau 12 - Évolution des recettes en transport de Transports Canada par mode (milliers de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	254	347	352	374	549	49	60	2 168	4 253	4 020
Ferroviaire	---	12 095	12 235	13 109	13 708	14 070	15 544	19 191	16 966	16 692
Aérien	547 443	196 153	305 451	311 043	290 682	310 239	358 160	268 211	296 188	341 015
Maritime	31 523	31 595	35 195	38 066	30 355	37 061	35 453	38 627	40 901	43 872
Administration / Indéterminé	42 541	9 406	15 009	20 189	16 526	9 094	13 961	6 067	4 490	2 206
<b>Total</b>	<b>621 761</b>	<b>249 596</b>	<b>368 242</b>	<b>382 782</b>	<b>351 820</b>	<b>370 514</b>	<b>423 177</b>	<b>334 263</b>	<b>362 798</b>	<b>407 805</b>

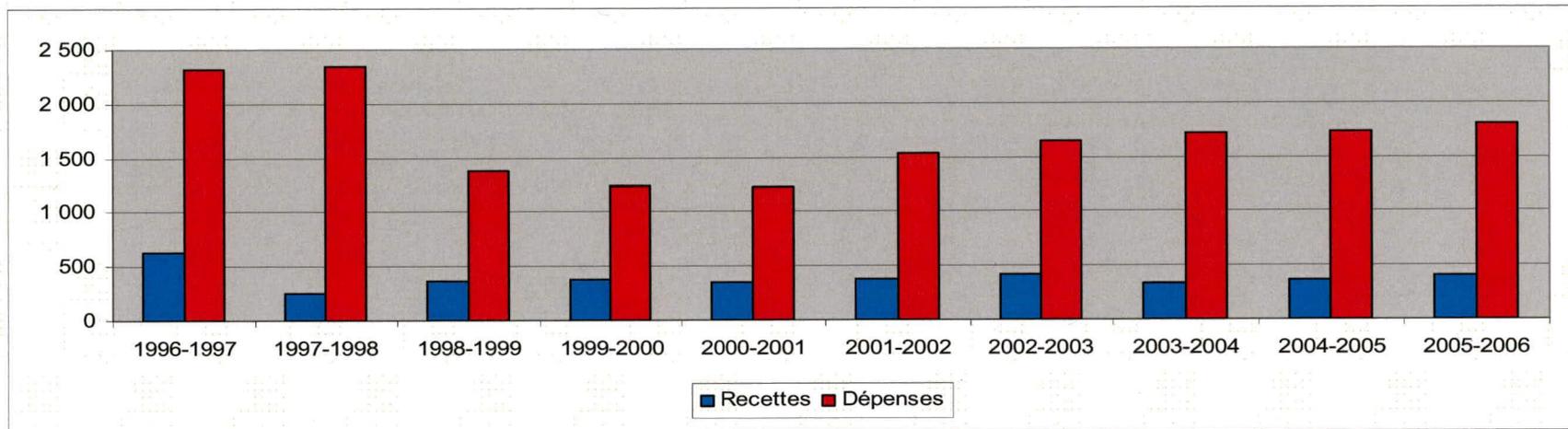
Figure F - Évolution des recettes de Transports Canada par mode (millions \$)



### 1.5 Sommaire des recettes et dépenses

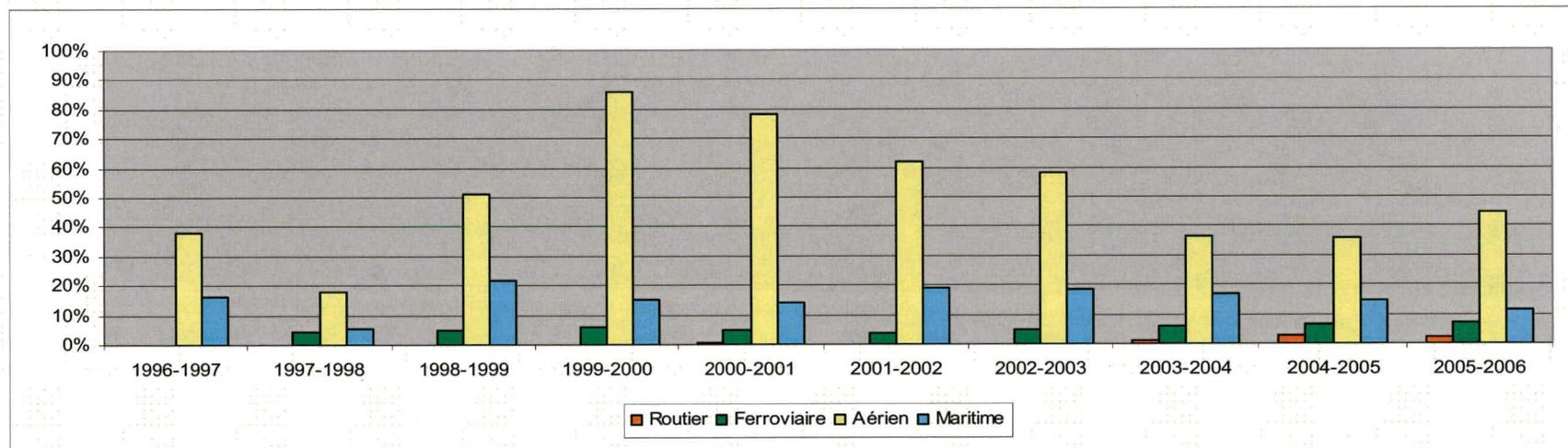
La figure G présente une comparaison temporelle des recettes et dépenses de Transports Canada. On constate que les recettes de ce ministère sont toujours bien inférieures aux dépenses. Le ratio (recettes / dépenses) varie en effet entre 10 % et 30 % selon l'année de référence, en raison de la variation des dépenses dans le temps, les recettes étant relativement stables.

**Figure G - Recettes et dépenses totales de Transports Canada (millions \$)**



Le mode aérien est celui pour lequel le rapport (recettes / dépenses) est le plus élevé (figure H) alors que ce même rapport est très faible, voire nul, pour les modes routier et ferroviaire. Le ratio du mode maritime varie dans le temps mais demeure faible. Dans le cas du mode routier, les importantes recettes provenant des taxes sur les carburants sont affectées à l'Agence du revenu du Canada, ce qui explique cette situation.

**Figure H - Transports Canada : Recettes de transport en pourcentage des dépenses de transport, par mode (%)**



## 2. Office des transports du Canada

### 2.1 Secteur d'activité

Le programme de l'Office des transports du Canada (OTC) a pour but de traiter les questions assujetties à la *Loi sur les transports au Canada* et à des lois connexes, dans les secteurs ferroviaire, aérien et maritime, de compétence fédérale. L'OTC examine des demandes, entend des plaintes et mène des enquêtes. Il applique diverses dispositions sur l'accès concurrentiel et le règlement des différends pour régler des questions mettant en cause une compagnie de chemin de fer et d'autres parties (expéditeurs, municipalités, entreprises de services publics, propriétaires fonciers, autres transporteurs ferroviaires). Il établit chaque année le barème des prix maxima pour le transport du grain de l'Ouest et applique les modalités législatives pour l'établissement des coûts. L'OTC défend les intérêts des consommateurs et des transporteurs en s'assurant que les transporteurs aériens exploitant des services à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada remplissent certaines exigences minimales sur le plan économique. Pour ce faire, il administre un système de délivrance de licences de transport aérien, des ententes internationales et des tarifs internationaux. Les intérêts des consommateurs sont aussi protégés par l'entremise d'un système de certificats d'aptitude pour les compagnies de chemin de fer. Enfin, l'OTC a pour tâche de supprimer des services et l'installation de transport de compétence fédérale tout obstacle abusif qui nuit à la circulation des personnes ayant une déficience.

### 2.2 Dépenses en transport

Les dépenses globales de l'OTC sont faciles à déterminer, celles-ci apparaissant à la fois dans le RASTC et dans les Comptes publics. Les différences entre les montants provenant des deux sources sont minimes, correspondant vraisemblablement à des dépenses administratives. On considère ici que ces dépenses sont tout de même des dépenses reliées aux transports, et donc on retient le montant le plus élevé, c'est-à-dire celui des Comptes publics. L'OTC étant un organisme à vocation quasi-judiciaire, la presque totalité des dépenses vont au fonctionnement. L'OTC n'a pas de projet d'immobilisations important.

Par ailleurs, la répartition modale des dépenses de l'OTC n'est pas disponible pour les années 1997-1998 à 2001-2002. En parcourant les rapports annuels de l'organisme, on constate que ses activités semblent avoir évolué vers une préoccupation plus grande envers le mode aérien au cours des dernières années. Alors que l'OTC venait de succéder à l'Office national des transports en 1996, une plus grande part des dépenses était orientée vers le mode ferroviaire. Dans ce contexte, on se base sur les dépenses modales de l'OTC pour 1996-1997 telles que présentées dans les Comptes publics et les dépenses réelles par programme, indiquées dans les Rapports ministériels sur le rendement 2002-2003 et subséquents.

Pour les années 1997-1998 à 2001-2002, on procède comme suit. On classe d'abord les dépenses de 1996-1997 selon les mêmes classes modales que celles de 2002-2003 et suivantes, puis on effectue, pour chaque mode, une interpolation linéaire basée sur les

proportions de 1996-1997 et 2002-2003. Cette procédure a pour avantage de refléter les changements d'importance des différents modes dans le temps. Les détails de la reclassification modale des dépenses de 1996-1997 sont présentés dans le Guide de mise à jour.

Le tableau 13 présente les résultats des calculs.

**Tableau 13 - Répartition estimée des dépenses modales de l'Office des transports du Canada (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ferroviaire	8 449	16 003	5 568	5 324	5 133	5 045	4 874	4 523	4 522	5 036
Aérien	3 863	9 042	3 846	4 467	5 220	6 227	7 336	6 974	6 644	7 100
Maritime	486	1 092	450	509	582	682	791	814	858	797
Multimodal	1 926	3 820	1 398	1 415	1 455	1 539	1 618	1 692	2 198	2 114
Administration / Indéterminé	13 088	26 751	10 103	10 559	11 220	12 273	13 359	13 364	12 954	12 586
<b>Total</b>	<b>27 813</b>	<b>56 709</b>	<b>21 365</b>	<b>22 275</b>	<b>23 611</b>	<b>25 766</b>	<b>27 978</b>	<b>27 367</b>	<b>27 176</b>	<b>27 633</b>

Cette méthodologie n'est pas parfaite puisqu'elle ne prend pas en considération plusieurs facteurs dont la complexité des dossiers à l'étude. En l'absence de données additionnelles, on peut toutefois considérer les estimations ci-dessus comme très plausibles.

On constate que les dépenses globales sont demeurées presque constantes dans le temps, à l'exception de 1997-1998, où celles-ci ont doublé. Il n'y a pas d'explication claire à cette situation. Tout au plus peut-on dire que 1997 a été la première année complète d'exploitation de l'OTC. Selon le Rapport annuel 1997, l'année a été particulièrement mouvementée « *en raison de l'entrée en vigueur complète des nouvelles dispositions de la Loi sur les transports au Canada, de la plus grande sensibilisation du secteur des transports aux dispositions de la Loi ainsi qu'en raison du niveau général d'activité dans le secteur* ». Une autre observation importante est le déclin des dépenses dans le mode ferroviaire, compensé par une hausse des dépenses reliées au mode aérien.

### 3. Pêches et Océans Canada

Pêches et Océans (MPO) est le principal intervenant fédéral pour ce qui touche les questions de transport maritime. Le Ministère comprend 11 secteurs d'activité, dont six sont liés aux transports, en bonne partie par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne<sup>9</sup>.

#### 3.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports

##### Services à la navigation maritime

Les Services à la navigation maritime assurent la prestation, l'exploitation et l'entretien des aides à la navigation, l'aménagement et l'entretien des voies navigables, la protection du droit public à la navigation et la sauvegarde de l'environnement.

##### Services de communications et de trafic maritimes

Ce secteur assure les communications et la coordination concernant les urgences et la sécurité, le filtrage des navires pour empêcher l'entrée de bâtiments non sécuritaires dans les eaux canadiennes, la réglementation du trafic maritime et la gestion d'un système intégré d'information maritime et de services de correspondance publique.

En outre, le secteur appuie les activités économiques par une gestion optimale du trafic et de l'efficacité portuaire et par la facilitation de la liaison navire-terre au profit de l'industrie. Toutes ces fonctions sont régies par un cadre réglementaire qui est inspiré essentiellement de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

##### Opérations de déglacement

Les Opérations de déglacement sont des services d'escorte de brise-glace, d'entretien des chenaux, de lutte contre les inondations, d'ouverture des ports et de conseils et d'information à l'intention du grand public et des navigateurs traversant ou contournant des eaux envahies par les glaces. Elles coordonnent également le transport des marchandises pour le réapprovisionnement annuel des localités et des camps militaires du Nord au moyen de contrats avec des transporteurs commerciaux.

---

<sup>9</sup> Cette classification a été adoptée en 1997-1998 et abandonnée en 2005-2006 au profit d'une autre. Il s'ensuit que la discussion de ces secteurs d'activité exclut les années 1996-1997 et 2005-2006, pour lesquelles les dépenses de la Garde côtière sont agrégées.

### **Sauvetage, sécurité et intervention environnementale**

Ce secteur d'activité se compose des grands domaines de programmes suivants : opérations de recherche et de sauvetage en mer, intervention environnementale et protection civile nationale ministérielle, promotion de la sécurité de la navigation auprès du public maritime par la prévention et la réglementation.

### **Gestion de la flotte**

La Gestion de la flotte comprend l'acquisition, l'entretien et l'ordonnancement des flottes navales et aériennes du Ministère à l'appui des secteurs d'activité mentionnés précédemment, en plus de la Gestion des pêches, des Sciences halieutiques et océaniques et de l'Hydrographie. Les fonds nécessaires pour payer les équipages et l'administration des flottes sont fournis par les secteurs d'activité desservis. La Gestion de la flotte prend aussi en charge les besoins d'augmentation de capacité en concluant des ententes avec les autres ministères et le secteur privé pour qu'ils apportent un soutien maritime et aérien supplémentaire aux programmes.

### **Ports**

L'exploitation et l'entretien d'un réseau national de ports de pêche et de plaisance supposent la construction et l'entretien de brise-lames et d'installations d'amarrage et de mise à l'eau, ainsi que le dragage, aux profondeurs requises, des chenaux et des bassins.

Les activités additionnelles comprennent la fourniture et l'entretien d'aires et de matériel de service pour la manutention du poisson et des engins de pêche, de même que divers services à terre. La gestion du programme, y compris les services techniques et de génie, est assurée au niveau régional dans le cadre de politiques nationales, tandis que les services courants de gestion et d'administration, s'il y a lieu, sont locaux.

## ***3.2 Dépenses en transport***

Le MPO vient au deuxième rang selon l'importance des dépenses effectuées en transport au Canada. Le tableau 14 présente la répartition des dépenses du MPO par secteur d'activité pour 2004-2005.

**Tableau 14 - Dépenses brutes de Pêches et Océans Canada en transport au Canada en 2004-2005 (milliers \$)**

Secteur d'activité	Types de dépenses			
	Fonctionnement et entretien	Immobilisations	Paiements de transfert	Total
Services à la navigation maritime	104 348	16 549	150	121 048
Services de communications et de trafic maritimes	71 266	26 688	---	97 954
Opérations de déglçage	53 170	---	---	53 170
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale	100 670	---	4 899	105 568
Gestion de la flotte	112 218	51 350	25	163 593
<b>Sous-total – Garde Côtière</b>	<b>441 672</b>	<b>94 587</b>	<b>5 074</b>	<b>541 333</b>
Ports	62 894	33 014	683	96 592
<b>Total</b>	<b>504 566</b>	<b>127 601</b>	<b>5 757</b>	<b>637 925</b>

*Sources* : Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada*; Pêches et Océans Canada, *Rapport ministériel sur le rendement*; Transports Canada, *Rapport annuel*.

Si les dépenses globales se sont maintenues dans une fourchette relativement étroite pour la plus grande partie de la période (tableau 15), celles-ci ont connu une hausse très marquée à compter de 2002-2003. Cette hausse est attribuable principalement à deux facteurs. D'abord, il y a eu augmentation des dépenses nécessaires pour combattre la détérioration des navires, que l'on observe surtout par le biais de l'accroissement des dépenses en immobilisations. Ensuite, les dépenses en sécurité maritime ont crû de manière importante, ce qui se reflète dans les dépenses de fonctionnement.

**Tableau 15 - Évolution des dépenses de Pêches et Océans Canada en transport par catégorie (milliers \$)**

	1996-1997 <sup>1</sup>	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Fonctionnement et entretien	478 926	504 083	448 507	451 831	471 101	480 431	504 948	457 711	504 566	629 304
Immobilisations	62 717	72 112	76 894	85 931	109 061	68 514	80 996	138 850	127 601	137 585
Paiements de transfert	1 548	2 749	3 713	6 093	5 323	10 363	6 425	5 793	5 757	5 918
<b>Total brut</b>	<b>543 192</b>	<b>578 944</b>	<b>529 114</b>	<b>543 855</b>	<b>585 485</b>	<b>559 308</b>	<b>592 269</b>	<b>602 355</b>	<b>637 925</b>	<b>772 806</b>

<sup>1</sup> Pour 1996-1997, il s'agit des dépenses regroupées sous la rubrique « Garde côtière » seulement. En ajoutant les dépenses pour les ports, on obtient un total de quelque 601 millions \$. Voir le tableau suivant.

<sup>2</sup> Dépenses brutes moins recettes affectées aux dépenses.

*Source* : Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada*.

Exception faite des Services à la navigation maritime, tous les postes de dépenses sont plus élevés en 2004-2005 qu'ils l'étaient en 1997-1998 (tableau 16). On remarque cependant des fluctuations importantes pour plusieurs secteurs d'activité. Ainsi, les dépenses reliées aux ports ont augmenté de manière significative depuis 1998. Ceci est dû, en grande partie, aux travaux effectués dans le but de rendre plus sécuritaires les ports à être cédés. Par ailleurs, une augmentation constante des dépenses en fonctionnement, entretien et immobilisations pour le secteur *Gestion de la flotte* est constatée depuis 1999, reflétant la hausse de coûts d'entretien et la mise à niveau de plusieurs navires. Pour l'ensemble du Ministère, les dépenses en transport ont crû de 20,6 % depuis 1998-1999 et de 6,1 % sur l'ensemble de la période. Cette hausse des dépenses reflète la vocation opérationnelle de ce ministère, pour lequel les paiements de transfert n'ont jamais atteint 2 % de l'ensemble des dépenses sur la période étudiée.

L'accroissement important des dépenses dans les secteurs *Gestion de la flotte* et *Ports* mentionnée plus haut se reflète dans les proportions relatives de leurs dépenses par rapport aux autres secteurs, comme on peut le constater à la figure I. Ces deux secteurs occupent une plus grande part des budgets du Ministère en 2004-2005 qu'en début de période. Inversement, le secteur *Services à la navigation maritime* connaît un déclin relatif en termes de dépenses. La figure J illustre quant à elle l'évolution temporelle comparée des dépenses de la Garde côtière et du secteur *Ports*.

**Tableau 16 - Évolution des dépenses de Pêches et Océans Canada en transport par secteur d'activité (milliers \$)**

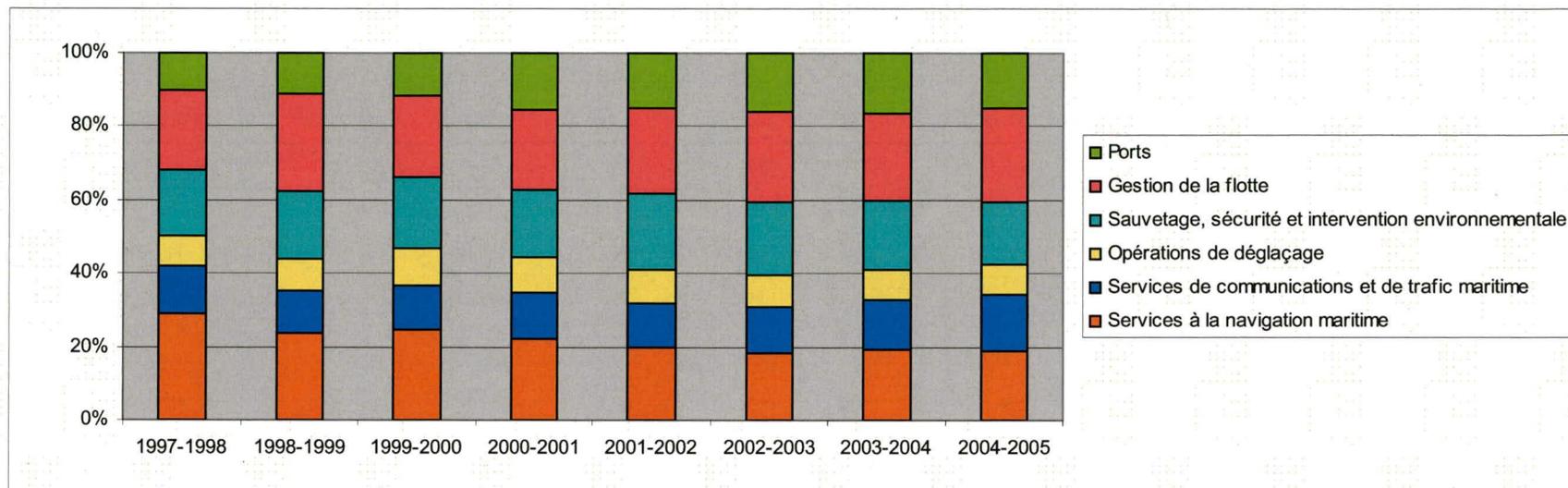
	1996-1997 <sup>1</sup>	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006 <sup>1</sup>
Services à la navigation maritime	n.d.	167 788	124 731	132 773	130 281	110 505	108 114	116 713	121 048	n.d.
Services de communications et de trafic maritimes	n.d.	74 227	62 305	68 013	72 070	68 210	74 291	80 019	97 954	n.d.
Opérations de déglacement	n.d.	47 899	46 342	53 478	56 461	49 698	52 801	49 909	53 170	n.d.
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale	n.d.	105 153	96 521	104 488	109 420	117 259	117 444	113 250	105 568	n.d.
Gestion de la flotte	n.d.	125 924	141 123	121 430	127 248	129 631	145 481	144 701	163 593	n.d.
<b>Sous-total – Garde côtière</b>	<b>543 192<sup>1</sup></b>	<b>520 991</b>	<b>471 023</b>	<b>480 182</b>	<b>495 480</b>	<b>475 303</b>	<b>498 132</b>	<b>504 591</b>	<b>541 333</b>	<b>654 477</b>
Ports	58 300 <sup>2</sup>	57 953	58 091	63 673	90 005	84 005	94 137	97 763	96 592	118 330
<b>Total (dépenses brutes)</b>	<b>601 492</b>	<b>578 944</b>	<b>529 114</b>	<b>543 855</b>	<b>585 485</b>	<b>559 308</b>	<b>592 269</b>	<b>602 355</b>	<b>637 925</b>	<b>772 806</b>

<sup>1</sup> Pour 1996-1997 et 2005-2006, la désagrégation des dépenses de la Garde côtière n'est pas disponible.

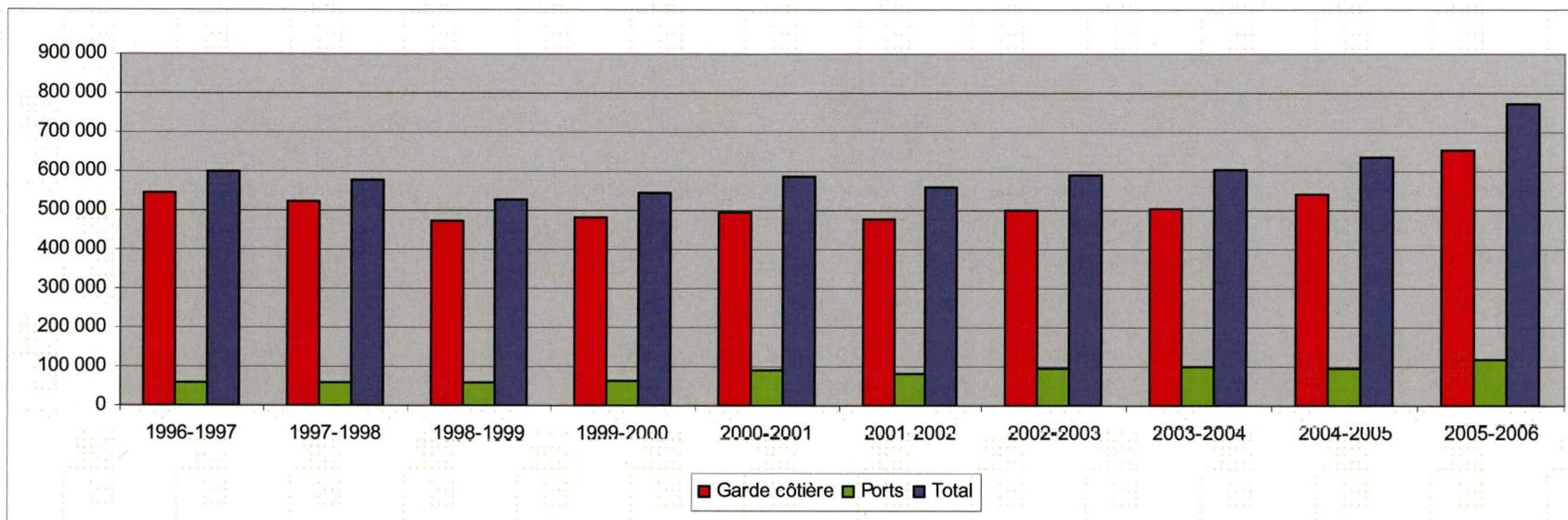
<sup>2</sup> Ce montant est tiré du *Rapport annuel sur la situation des transports au Canada 2002* de Transports Canada.

Source : Comptes publics du Canada.

**Figure I - Répartition des dépenses de Pêches et Océans Canada**



**Figure J - Évolution des dépenses de Pêches et Océans Canada par grand groupe (milliers \$)**



### 3.3 Recettes en transport

Les recettes en transport du MPO proviennent des mêmes secteurs d'activité pour lesquels des dépenses sont effectuées. Les revenus proviennent surtout des frais perçus par la Garde Côtière pour la prestation de services maritimes et de services d'escorte dans les eaux captives des glaces. Certains revenus d'importance proviennent aussi des licences et frais d'amarrage dans les ports. Le tableau 17 présente l'évolution des recettes en transport du MPO.

À l'exception de 1996-1997, les recettes du MPO reliées aux transports ont été plutôt stables durant la période couverte. L'accroissement des recettes des services à la navigation maritime est principalement dû à l'accroissement du trafic sur les voies navigables, nécessitant des interventions plus nombreuses. La même explication s'applique aux opérations de déglçage, du moins jusqu'en 2001. La diminution des recettes observée pour les ports, malgré la réfection de nombre de ceux-ci, est directement reliée au désengagement fédéral dans ce domaine et à la diminution correspondante des dépenses d'entretien notée plus haut.

**Tableau 17 - Évolution des recettes en transport perçues par Pêches et Océans Canada (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006 <sup>2</sup>
Services à la navigation maritime <sup>1</sup>	17 371	26 938	29 554	29 802	31 026	29 596	31 548	32 188	33 368	36 837
Services de communications et de trafic maritimes	1 782	857	714	658	461	370	298	211	87	23
Opérations de déglçage	5 584	6 939	8 501	12 306	11 063	4 897	4 534	4 494	4 783	5 818
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale	633	545	332	488	428	467	462	479	310	0
Gestion de la flotte	1 927	2 046	783	412	447	156	162	---	---	---
<b>Sous-total – Garde Côtière</b>	<b>27 298</b>	<b>37 324</b>	<b>39 884</b>	<b>43 665</b>	<b>43 425</b>	<b>35 485</b>	<b>37 004</b>	<b>37 372</b>	<b>38 548</b>	<b>42 678</b>
Ports	3 449	2 919	2 287	2 071	1 932	1 807	1 699	1 718	1 575	1 611
<b>TOTAL Pêches et Océans</b>	<b>30 747</b>	<b>40 243</b>	<b>42 171</b>	<b>45 736</b>	<b>45 357</b>	<b>37 292</b>	<b>38 704</b>	<b>39 090</b>	<b>40 123</b>	<b>44 289</b>

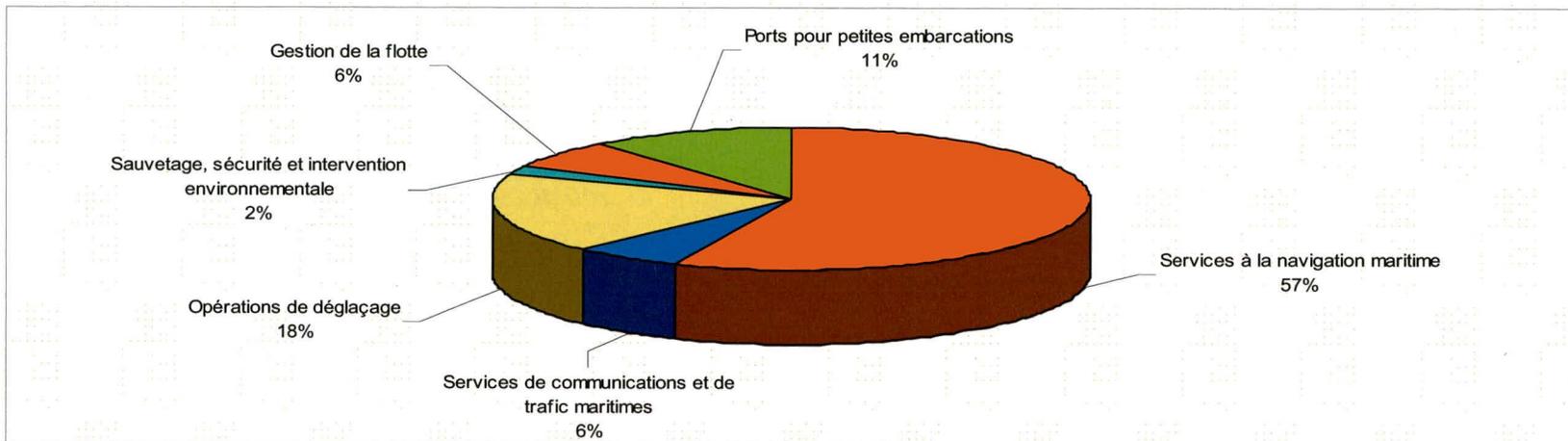
<sup>1</sup> Dans le Rapport ministériel sur le rendement du MPO, un montant variant entre 0,2 et 0,4 million \$ est indiqué comme recette non disponible au poste *Services à la navigation maritime*. Ce montant n'est pas inclus ici.

<sup>2</sup> Même si la présentation par sous-poste de la Garde Côtière a changé par rapport aux années précédentes, la plupart des recettes ont pu être assignées aux anciens sous-postes. Il est cependant probable qu'une petite partie des recettes attribuées aux *Services à la navigation maritime* soit en fait des recettes en *Sauvetage, sécurité et intervention environnementale*.

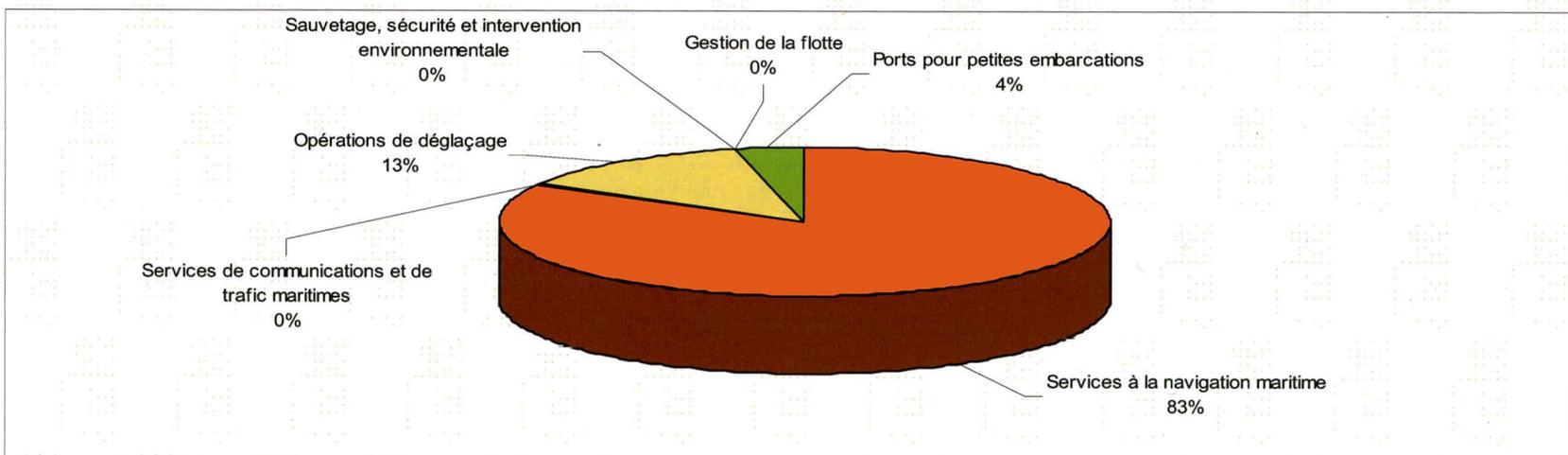
Source : Comptes publics du Canada.

Les figures K et L montrent la différence dans la répartition des revenus entre le début et la fin de période. On constate que les activités de services à la navigation maritime sont de loin les plus rémunératrices, alors que les revenus provenant d'autres activités sont aujourd'hui très modestes.

**Figure K - Répartition des recettes de Pêches et Océans Canada, 1996-1997**



**Figure L - Répartition des recettes de Pêches et Océans Canada, 2005-2006**



### 3.4 Sommaire des dépenses et des recettes

Les recettes et dépenses en transport effectuées par le MPO sont exclusivement reliées au mode maritime. En ce sens, le Ministère est le plus important intervenant dans ce mode au Canada. Le tableau 18 synthétise les informations colligées aux sous-sections précédentes.

**Tableau 18 - Évolution des dépenses et recettes en transport de Pêches et Océans Canada (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Dépenses	601 492	578 944	529 114	543 855	585 485	559 308	592 269	602 355	637 925	772 806
Recettes	30 747	40 243	42 171	45 736	45 357	37 292	38 704	39 090	40 123	44 289

De 1997-1998 à 2004-2005, le ratio (dépenses : recettes) se situe constamment entre 13 : 1 et 15 : 1. Il s'agit d'une remarquable constance due en bonne partie à la vocation opérationnelle du Ministère. Souvent, ce sont les subventions et contributions qui influencent le plus le niveau de dépenses d'une année à l'autre, sauf lorsque des investissements massifs en capitaux sont effectués. Or, ce ministère n'octroie que très peu de subventions et contributions.

## 4. Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada

### 4.1 Secteurs d'activité reliés aux transports

Ce ministère intervient dans de nombreux aspects reliés aux services offerts aux résidents autochtones. Deux secteurs spécifiques sont susceptibles de chapeauter des activités liées aux transports, soit les *Affaires indiennes et inuites* et les *Affaires du Nord*.

#### Affaires indiennes et inuites

La description de ce secteur mentionne, entre autres, qu'il investit dans des programmes de développement des entreprises, du logement et des infrastructures dans les collectivités.

## **Affaires du Nord**

Parmi les différentes activités dévolues à ce secteur, il est indiqué que celui-ci favorise l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de programmes liés au développement politique, économique et social du Nord canadien.

### **4.2 Dépenses en transport**

#### **Fonctionnement, entretien et immobilisations**

Malgré l'identification des secteurs d'activité susceptibles d'être liés aux transports, il n'est pas possible de déterminer exactement quels sont les projets et les dépenses impliquées, et si les dépenses sont contractées ou effectuées directement par le Ministère.

Des dépenses pour les routes sont toutefois inscrites de manière récurrente pour Affaires indiennes et du Nord Canada (MAINC) dans le rapport annuel de Transports Canada. Selon un spécialiste de la question à Transports Canada, il ne s'agit que d'estimations basées sur les années précédentes car le MAINC ne désagrège pas ses dépenses sur une base régulière. À défaut de mieux, ces estimations demeurent le meilleur indicateur des dépenses encourues par le MAINC. Il est par ailleurs nécessaire de consulter le rapport sur le rendement du MAINC pour apprendre l'existence d'une dépense récurrente en capital reliée au programme d'infrastructure de transport marin du Nord du Québec.

#### **Programmes fédéraux-provinciaux à frais partagés**

Les Comptes publics indiquent que certains programmes fédéraux-provinciaux à frais partagés ont entraîné des dépenses dans les domaines routier et aérien. Plusieurs de ces dépenses, notamment dans les modes autres que routier, semblent également avoir été effectuées dans le cadre de l'un ou l'autre des programmes d'infrastructures.

D'autres initiatives, même si elles ont impliqué des dépenses de transport, ne sont pas comptabilisées comme telles, puisque le but de l'initiative n'avait rien à voir avec les transports. Par exemple, le Programme d'approvisionnement alimentaire par la poste nécessitait un service de transport aérien omnibus spécial<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Voir Affaires indiennes et du Nord Canada, Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 2001, p.29 et p.32.

## Sommaire

Le tableau 19 résume les dépenses en transport identifiées pour le MAINC. Seules les dépenses des modes routier et maritime sont présentées ici, pour les raisons mentionnées ci-dessus.

On constate que les dépenses de ce ministère en transport sont relativement stables dans le temps, variant dans une fourchette de 48 à 61 millions \$, sauf en 1997-1998 et 2005-2006, où elles sont nettement plus élevées. Par ailleurs, il semble que le MAINC ne tire aucune recette des transports.

**Tableau 19 - Évolution des dépenses du MAINC en transport, 1996-1997 à 2005-2006 (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Mode routier	53 455	62 225	57 438	48 534	57 911	44 745	51 058	52 833	53 874	68 814
Mode maritime	---	3 000	3 000	7 600	3 500	3 600	3 000	3 000	3 000	3 000
<b>Total</b>	<b>53 455</b>	<b>65 225</b>	<b>60 438</b>	<b>56 134</b>	<b>61 411</b>	<b>48 345</b>	<b>54 058</b>	<b>55 833</b>	<b>56 874</b>	<b>71 814</b>

Source : Transports Canada, *Rapport annuel sur la situation des transports au Canada*.

## 5. Travaux publics et services gouvernementaux Canada

### 5.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports

Le ministère des Travaux publics et services gouvernementaux (TPSGC) comporte neuf secteurs d'activité, couvrant un large spectre de services offerts aux autres ministères et organismes fédéraux. Deux de ces secteurs comportent, de manière directe ou indirecte, des activités rattachées au transport, soit les services immobiliers et le service des approvisionnements.

#### Services immobiliers

Le secteur d'activité s'occupe, entre autres, de la gestion des biens immobiliers et des services immobiliers. Financés par un crédit net approuvé, les services immobiliers assument à titre de gardiens la direction et l'intendance des immeubles fédéraux à bureaux et des installations d'utilisation commune, ainsi que différents ouvrages de génie (ponts et barrages). Ce secteur est par conséquent responsable des dépenses en transport pour compte propre.

## Approvisionnement

Parmi les services offerts par le secteur des approvisionnements, on compte l'acquisition de biens et de services au nom du gouvernement fédéral, la gestion du processus d'approvisionnement pour les ministères et organismes clients de même que la fourniture de services d'aliénation pour d'autres ministères et organismes. Une partie des biens ou services acquis pour d'autres organismes est reliée au transport. On parle alors d'activités indirectes reliées au transport.

## 5.2 Dépenses en transport

### Fonctionnement, entretien et immobilisations

TPSGC accorde des contrats d'entretien et de construction à des entreprises privées, et ce, tant pour ses propres besoins que pour d'autres ministères et organismes du gouvernement. Les contrats accordés pour le compte d'autres ministères sont comptabilisés dans les Comptes publics, à TPSGC ou au ministère client<sup>11</sup>. À cet égard, on constate que, plus on progresse dans le temps, moins les contrats accordés pour d'autres ministères sont comptabilisés par TPSGC; ils sont de plus en plus répertoriés sous le ministère client. Pour cette raison, il est possible que les dépenses inscrites sous TPSGC, notamment jusqu'en 2001-2002, soient en partie un double comptage.

Selon le RASTC de Transports Canada, TPSGC n'effectue des dépenses que dans le mode routier, alors que les Comptes publics mettent en évidence des contrats accordés pour compte propre ou d'autrui dans d'autres modes. L'importance de ces contrats dans d'autres modes diminue dans le temps. À tout cela s'ajoutent des dépenses d'entretien et de reconstruction des ponts interprovinciaux (Québec – Ontario) MacDonald-Cartier et Perley. Le tableau 20 présente le sommaire des dépenses du Ministère en transport.

Tableau 20 - Évolution des dépenses de TPSGC en transport, 1996-1997 à 2005-2006 (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Mode routier	58 481	80 669	85 994	29 975	34 592	31 639	34 991	26 870	31 001	33 038
Mode ferroviaire	---	---	---	---	1 521	---	---	---	---	---
Mode aérien	---	---	2 236	206	---	---	---	---	---	---
Mode maritime	4 972	837	154	---	3 983	1 412	---	3 383	100	---
<b>Total</b>	<b>63 453</b>	<b>81 506</b>	<b>88 384</b>	<b>30 180</b>	<b>40 096</b>	<b>33 051</b>	<b>34 991</b>	<b>30 283</b>	<b>31 101</b>	<b>33 038</b>

Sources : Transports Canada, *Rapport annuel sur la situation des transports au Canada*; Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada*; TPSGC, *Rapports ministériels sur le rendement*.

<sup>11</sup> Comptes publics du Canada, Acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages.

## 6. Agence Parcs Canada

L'agence Parcs Canada a pour objectif la protection et la présentation des aspects représentatifs du patrimoine culturel afin d'en favoriser la compréhension, l'appréciation et la jouissance par le public.

### 6.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports

Parcs Canada cible très précisément quel genre d'intervention elle effectue dans le domaine des transports. L'agence répartit ses activités selon trois « gammes d'affaires », lesquelles comprennent des objectifs, des descriptions et une énumération des services offerts. Une gamme d'affaires se rapporte aux transports, soit *Utilisation et appréciation par les Canadiens*. Son objectif est d'aider les citoyens à contribuer aux réseaux des endroits patrimoniaux nationaux, à en faire l'expérience, à les apprécier et à en profiter.

Une des gammes de services regroupées sous cette rubrique s'intitule *Trafic de transit*. Elle a pour mandat d'assurer l'exploitation, l'entretien et la réfection des routes provinciales et interprovinciales qui traversent des parcs nationaux et des lieux historiques nationaux.

### 6.2 Dépenses en transport

Identifier des projets précis en transport ainsi que leurs dépenses associées n'est pas une tâche aisée. Par exemple, le rapport annuel de Transports Canada pour 2001 rapporte des dépenses de 12,9 millions \$ pour l'entretien des routes par Parcs Canada mais aucun document de l'agence ne permet de corroborer ce montant. Tout au plus retrouve-t-on dans le Rapport ministériel sur le rendement pour 2000-2001 de Parcs Canada des dépenses de 1,7 million \$ pour des réparations urgentes à la route transcanadienne à Terre-Neuve. Il en est de même pour les autres années, pour lesquelles aucun jumelage ne peut être effectué.

Les Rapports ministériels sur le rendement (RMR) successifs à partir de l'année financière 2001-2002 précisent les dépenses d'exploitation, de capital et totales pour les routes, que l'on somme pour obtenir les dépenses totales. Pour la période historique jusqu'en 1999-2000, les informations du RASTC constituent encore les meilleures estimations.

**Tableau 21 - Évolution des dépenses de l'Agence Parcs Canada en transport (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Dépenses d'exploitation	---	---	---	---	17 890	19 790	25 503	24 045	28 881	27 210
Dépenses en capital	---	---	---	---	3 530	14 378	4 594	10 166	11 163	15 020
<b>Dépenses totales</b>	<b>31 736</b>	<b>24 768</b>	<b>10 328</b>	<b>12 465</b>	<b>21 420</b>	<b>34 168</b>	<b>30 097</b>	<b>34 211</b>	<b>40 044</b>	<b>42 230</b>

Sources : Transports Canada, *Rapport annuel sur la situation des transports au Canada*, et Agence Parcs Canada, *Rapport ministériel sur le rendement*.

Par ailleurs, les Budgets de dépenses de Parcs Canada permettent d'estimer les dépenses à venir en se référant à la gamme de services *Trafic de transit*.

## 7. Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)

### 7.1 Secteur d'activité

#### Promotion de la sécurité des transports

Le Bureau<sup>12</sup>, qui relève du Conseil privé, exécute des enquêtes indépendantes, des analyses, des études et produit des rapports publics portant sur des accidents de transport, des incidents ou des conditions et situations dangereuses liés au fonctionnement d'un aéronef, d'un navire, de matériel ferroviaire ou de pipe-lines dans les éléments réglementés par le gouvernement fédéral des systèmes canadiens de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipelines. Ces enquêtes et études sont effectuées dans le but d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs, d'identifier les manquements à la sécurité et de formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements à la sécurité des transports.

### 7.2 Dépenses en transport

Les Comptes publics et le RASTC affichent de manière récurrente des dépenses semblables mais non identiques. Ainsi, les Comptes publics présentent les dépenses pour le fonctionnement, l'entretien et les immobilisations, incluant les interventions dans le transport par

<sup>12</sup> Le nom officiel de l'organisme est le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Il est communément référé par le nom utilisé ici, soit le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

pipelines. Pour le RASTC toutefois, il n'est pas possible de déterminer si les dépenses reliées au transport par pipelines sont incluses ou non, malgré le fait que les chiffres du RASTC sont bien souvent un peu plus élevés que ceux des Comptes publics. Selon divers documents du BST, les interventions relatives au transport par pipelines sont très peu nombreuses par rapport aux autres modes. En particulier, le nombre d'enquêtes entreprises sur des événements de transport par pipelines représentent entre 0 % et 3 % du nombre d'enquêtes totales. Il est plausible de croire que les dépenses associées sont en moyenne du même ordre de grandeur. Les Comptes publics constituent par conséquent une très bonne source d'information. Le tableau 22 synthétise l'information pour la période couverte.

**Tableau 22 - Évolution des dépenses du Bureau de la sécurité dans les transports (milliers \$)**

	1996	1997	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Fonctionnement	22 011	21 633	54 919	37 921	28 807	29 061	30 172	30 699	32 199	31 299
Capital	1 279	1 064	1 763	1 207	1 338	990	1 104	1 358	---	---
<b>Total</b>	<b>23 291</b>	<b>22 697</b>	<b>56 682</b>	<b>39 128</b>	<b>30 145</b>	<b>30 051</b>	<b>31 277</b>	<b>32 057</b>	<b>32 199</b>	<b>31 299</b>

Source : Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada*.

Selon le RMR 2004-2005 du BST, les dépenses ont augmenté progressivement chaque année principalement en raison d'une augmentation des salaires et de l'exécution de projets spéciaux pour lesquels des fonds à court terme ont été reçus. Pendant la période de 1998-1999 à 2002-2003, des coûts considérables ont été engagés pour l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair, totalisant environ 57 millions \$. En 1998-1999 et 1999-2000, les coûts liés à cette enquête se sont élevés à 34,0 millions \$ et à 13,4 millions \$, respectivement. En 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, les coûts liés à l'enquête sur cet accident se sont élevés à environ 3,3 millions \$ par année. En outre, un paiement à titre gracieux de 1,5 million \$ a été effectué à la province de Nouvelle-Écosse pour les dépenses engagées par cette dernière dans les opérations de sauvetage. Les résultats financiers pour la période de 2002-2003 à 2004-2005 comprennent aussi des dépenses liées au financement à court terme reçu du Parlement pour répondre à des pressions particulières sur les ressources. Ces dépenses se chiffrent à 0,2 million \$, 2,4 millions \$, et 2,1 millions \$ respectivement.

Par ailleurs, la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* a été modifiée en juin 1998. Parmi les changements apportés figure une modification de la date de fin d'exercice, soit du 31 décembre au 31 mars. C'est pourquoi l'exercice 1998-1999 couvre une période de 15 mois (1<sup>er</sup> janvier 1998 au 31 mars 1999) et cela explique également une partie des dépenses plus élevées pour cet exercice.

Les dépenses réelles pour 2004-2005 sont plus élevées que les dépenses prévues à cause du coût supplémentaire des nouvelles conventions collectives signées au cours de l'exercice, du report des fonds inutilisés de l'exercice précédent, de la réception d'un financement spécial pour l'enquête sur l'accident de MK Airlines et du projet spécial sur la gestion de l'information gouvernementale.

### 7.3 Dépenses par mode

À compter de 2003-2004, des informations sur la répartition modale des dépenses du BST sont disponibles. Dans le RMR 2004-2005 de l'organisme, on détaille, entre autres, les ressources financières utilisées en 2003-2004 et 2004-2005 pour chacun des quatre modes visés par le mandat du BST, soit le maritime, le ferroviaire, l'aérien et le transport par pipeline. Pour chaque mode, les ressources sont réparties en cinq types :

- coûts réels – division des enquêtes;
- coûts des services internes professionnels et communications;
- coûts des services intégrés;
- contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés;
- services reçus gratuitement.

Le BST souligne que les services intégrés comprennent les services financiers, les services des ressources humaines, les services de gestion de l'information et les services informatiques. Toutes les autres activités sont liées directement ou indirectement aux enquêtes, aux avis ou aux recommandations de sécurité. Toutefois, on exclut les services reçus gratuitement, afin que la somme des autres coûts soit égale au total des dépenses déterminé à la section précédente. Par ailleurs, les dépenses du mode « pipeline » sont réaffectées à la catégorie *Administration* afin d'éviter la création d'une nouvelle catégorie. Ces dépenses sont d'ailleurs très faibles, ce qui a peu d'impact.

La procédure ci-dessus donne une répartition des dépenses pour 2003-2004 et 2004-2005. Cependant, pour les années précédentes, les dépenses exactes par mode ne peuvent à toutes fins utiles être déterminées. Il faut donc élaborer une méthode d'estimation assez fiable. Trois approches peuvent être utilisées pour estimer la répartition modale des dépenses de l'organisme :

- par imputation;
- selon le nombre d'événements;
- selon le nombre d'enquêtes.

Pour l'imputation, il s'agit, pour chaque catégorie de dépenses (maritime, ferroviaire, aérien, administration), de calculer la moyenne des proportions des dépenses dans le total en 2003-2004 et 2004-2005, d'appliquer cette moyenne à toutes les années jusqu'en 2002-2003 et de combiner les proportions ainsi calculées avec le total au tableau 22. On obtient les dépenses par catégorie, basées sur une imputation des pourcentages récents. Cette méthode a l'avantage d'être déduite des données réelles des dernières années.

La deuxième option repose sur le fait qu'il est plausible de croire que la répartition modale des dépenses dépend notamment du nombre et de l'envergure des enquêtes entreprises ou en cours. Il s'agit alors de déterminer le nombre d'événements (accidents et incidents) survenus par mode et d'appliquer les pourcentages obtenus aux dépenses totales du tableau 22. Une telle répartition comporte l'avantage d'être simple à effectuer mais ne tient cependant pas compte de l'envergure des accidents et des enquêtes spécifiquement entreprises par le BST.

La troisième approche consiste à répartir les dépenses selon les enquêtes effectivement conduites. Utiliser la répartition des enquêtes entreprises permet d'avoir une certaine idée de la proportion des dépenses engagées au cours d'un exercice pour les différents modes. On peut avancer le fait que les enquêtes peuvent démarrer n'importe quand dans l'année et se dérouler plus ou moins rapidement, ayant pour conséquence d'introduire un biais potentiellement élevé dans l'évaluation des dépenses par mode. Cet argument est toutefois contrebalancé par le fait que les nouvelles enquêtes constituent un flux annuel et que, généralement, la répartition modale fluctue seulement légèrement d'une année à l'autre<sup>13</sup>.

### **Recommandation et résultats**

Des estimations ont été effectuées à partir des trois approches<sup>14</sup> et il ressort notamment que les proportions calculées à partir du nombre d'événements et du nombre d'enquêtes sont surestimées en raison de l'absence de la catégorie *Administration*, incluse si on utilise l'imputation, qui, par ailleurs, est basée sur des données réelles pour les trois dernières années de l'étude. De plus, les pourcentages d'enquêtes entreprises par mode pour une année donnée sont le plus souvent assez éloignés des pourcentages d'accidents survenus cette même année. Il ne serait donc pas possible de s'arrimer simultanément sur les deux répartitions.

Afin de refléter le mieux possible les activités réelles du BST, il est proposé de retenir la répartition modale basée sur l'imputation en raison de son appui sur des données réelles et de l'inclusion de dépenses administratives<sup>15</sup>. Le tableau 23 montre les pourcentages de répartition obtenus avec cette option.

---

<sup>13</sup> Il existe bien sûr des exceptions concernant la « stabilité modale » des enquêtes ou dans le fait qu'une enquête soit beaucoup plus importante que bien d'autres et exige davantage de ressources (ex. : Swissair), mais ces exceptions sont limitées.

<sup>14</sup> Voir le Guide de mise à jour pour les détails.

<sup>15</sup> Cependant, la répartition basée sur les enquêtes entreprises a l'avantage additionnel qu'il est possible d'en extraire également une répartition régionale. Puisque cette caractéristique sera utile dans le volet 2 de l'étude, il est suggéré de laisser cette option en réserve pour usage ultérieur.

**Tableau 23 - Répartition en pourcentage des dépenses du Bureau de la sécurité dans les transports selon l'option d'imputation**

	1996	1997	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Maritime	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	18,3	17,3
Ferroviaire	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7	14,9	16,0	16,4
Aérien	46,9	46,9	46,9	46,9	46,9	46,9	46,9	47,1	46,5	47,0
Administration <sup>1</sup>	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	20,2	19,2	19,4

<sup>1</sup> Inclut les dépenses de la catégorie « pipeline ».

Sources : Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport ministériel sur le rendement 2004-2005* et calculs de l'auteur.

En utilisant les tableaux 22 et 23, on obtient les dépenses présentées au tableau 24. Les figures M et N offrent une représentation visuelle des principaux résultats.

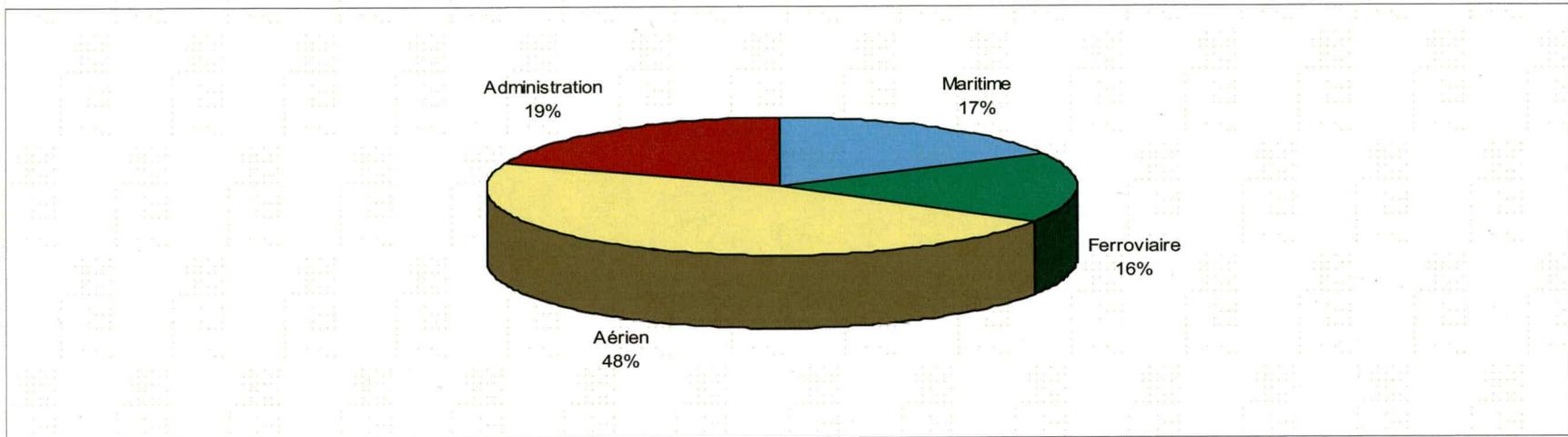
**Tableau 24 - Répartition modale des dépenses du Bureau de la sécurité dans les transports (milliers \$)**

	1996	1997	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Maritime	4 143	4 037	10 082	6 960	5 362	5 345	5 563	5 708	5 893	5 401
Ferroviaire	3 664	3 570	8 916	6 155	4 742	4 727	4 920	4 764	5 141	5 121
Aérien	10 918	10 640	26 571	18 342	14 131	14 087	14 662	15 097	14 988	14 708
Administration <sup>1</sup>	4 566	4 450	11 113	7 671	5 910	5 892	6 132	6 489	6 178	6 068
<b>Total</b>	<b>23 291</b>	<b>22 697</b>	<b>56 682</b>	<b>39 128</b>	<b>30 145</b>	<b>30 051</b>	<b>31 277</b>	<b>32 058</b>	<b>32 200<sup>2</sup></b>	<b>31 298</b>

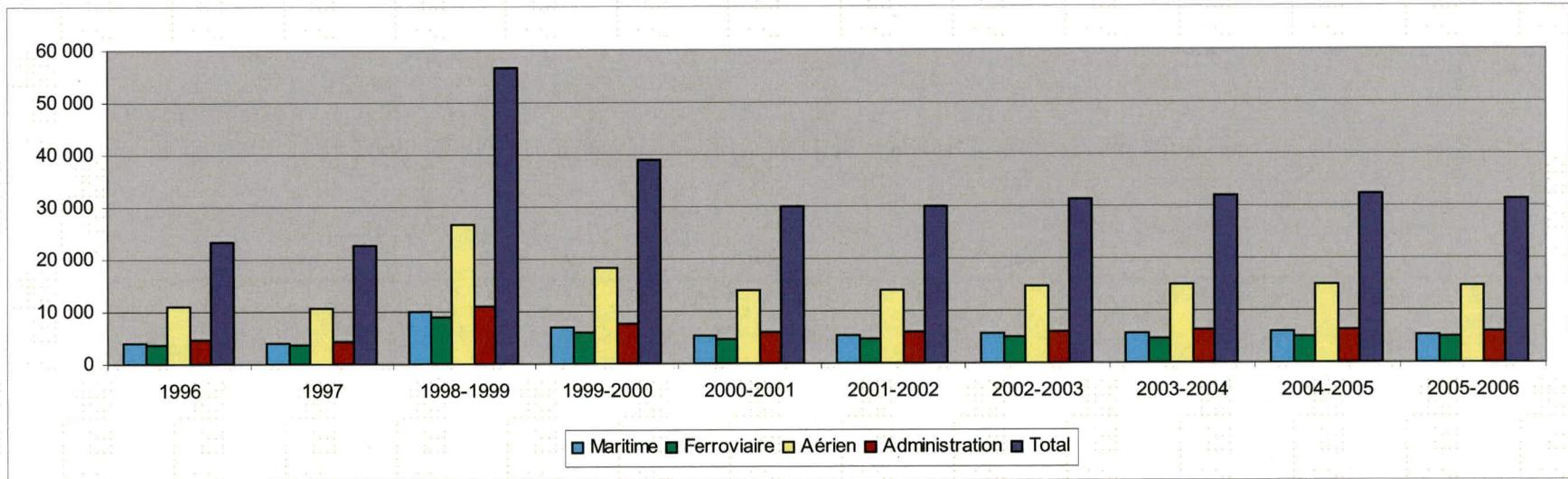
<sup>1</sup> Inclut les dépenses de la catégorie « pipeline ».

<sup>2</sup> Révision de 2005-2006.

**Figure M - Répartition modale des dépenses du Bureau de la sécurité dans les transports, 2005-2006**



**Figure N - Évolution des dépenses du Bureau de la sécurité des transports (milliers \$)**



## 8. Agence du revenu du Canada

Dans le contexte des transports, l'Agence du revenu du Canada (ARC) perçoit les différentes taxes imposées par le gouvernement fédéral, notamment les taxes sur les carburants. Bien entendu, il ne faut pas tenir compte des revenus de taxes prélevées sur les carburants des véhicules ou appareils destinés à des usages autres que le transport (VTT, tracteurs de ferme, tondeuses, etc.). Le calcul des taxes sur les carburants pour les modes ferroviaire, aérien et maritime est effectué sur la base d'une méthodologie développée par Transports Canada et présenté plus spécifiquement dans le Guide de mise à jour. Les taxes sur les carburants pour le mode routier sont tirées directement du RASTC. Outre les taxes sur les carburants, les autres revenus liés aux transports présentés ici sont : la taxe sur le transport aérien (jusqu'en 1999-2000), le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (depuis 2002-2003), la taxe d'accise sur les véhicules lourds<sup>16</sup> et la taxe d'accise sur les climatiseurs. Ces recettes sont tirées du RASTC et des Comptes publics. L'évolution de ces recettes est présentée au tableau 25 alors que la répartition modale, qui découle aisément de l'information disponible, est présentée au tableau 26.

**Tableau 25 - Évolution des recettes en transport perçues par l'Agence du revenu du Canada (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Taxes sur les carburants	4 030 648	4 014 698	4 220 367	4 326 533	4 367 211	4 396 615	4 372 210	4 470 319	4 676 863	4 606 969
Autres <sup>1</sup>	850 945	882 373	435 407	156 510	154 038	155 645	601 057	542 460	526 875	498 912
<b>Total</b>	<b>4 881 593</b>	<b>4 897 070</b>	<b>4 655 773</b>	<b>4 483 043</b>	<b>4 521 248</b>	<b>4 552 259</b>	<b>4 973 267</b>	<b>5 012 779</b>	<b>5 203 738</b>	<b>5 105 881</b>

<sup>1</sup> Comprend la taxe sur le transport aérien, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, la taxe d'accise sur les véhicules lourds et la taxe d'accise sur les climatiseurs.

Sources : Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada* et Transports Canada, *Rapport annuel sur la situation des transports au Canada*.

**Tableau 26 - Répartition modale des recettes en transport de l'Agence du revenu du Canada (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	3 957 456	3 957 577	4 168 052	4 275 964	4 308 882	4 354 994	4 342 850	4 387 259	4 593 503	4 516 091
Ferroviaire	81 800	83 000	79 900	84 700	86 800	85 280	77 356	77 096	78 376	82 400
Aérien	831 937	846 394	398 522	111 179	112 366	100 593	530 266	522 053	503 340	480 141
Maritime	10 400	10 100	9 300	11 200	13 200	11 392	22 796	26 371	28 519	27 249
<b>Total</b>	<b>4 881 593</b>	<b>4 897 070</b>	<b>4 655 773</b>	<b>4 483 043</b>	<b>4 521 248</b>	<b>4 552 259</b>	<b>4 973 267</b>	<b>5 012 779</b>	<b>5 203 738</b>	<b>5 105 881</b>

<sup>16</sup> Il s'agit d'une taxe applicable aux véhicules excédant une certaine masse, appelée masse-repère. Pour une automobile, cette masse-repère est de 2 007 kg. Voir le chapitre 8 du volet 2 et le Guide de mise à jour pour des détails additionnels.

Deux constats principaux ressortent. D'abord, on note une progression presque constante des revenus des taxes sur les carburants sur toute la période, à l'exception notable de 2002-2003. On se rappellera que c'est au cours de l'année financière précédente qu'ont eu lieu les attentats aux États-Unis. Les conséquences subséquentes sur les transports sont, selon toute vraisemblance, responsables de la diminution des recettes provenant de cette source. Sur l'ensemble de la période couverte, les revenus des taxes sur les carburants ont augmenté de 14,3 %.

Le second constat d'importance est la fluctuation importante des recettes provenant du mode aérien. La chute brutale des recettes observée en 1998-1999 et 1999-2000 est due à l'abolition de la taxe sur le transport aérien. Par contre, la hausse substantielle constatée en 2002-2003 est le résultat de l'introduction du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, une mesure découlant directement des événements de septembre 2001.

## **9. Programmes d'infrastructures**

Au cours des dernières décennies, le gouvernement fédéral a instauré de nombreux programmes de financement afin d'aider les administrations provinciales, territoriales et locales à répondre aux besoins en matière d'infrastructure. Récemment, plusieurs programmes additionnels ont été annoncés pour répondre à de nouveaux besoins. Ces différents programmes sont présentés séparément ici. Dans un premier temps, on brosse un portrait général des programmes et de leurs objectifs. Dans un deuxième temps, la ventilation des dépenses par programme et par mode est présentée.

### **9.1 Description des programmes**

#### **9.1.1 Initiative stratégique d'investissement en capital (ISIC)**

Dans le chapitre 1 de ce document, portant sur Transports Canada, il est fait mention d'un poste de dépenses intitulé *Initiatives stratégiques d'investissement*. C'est en fait un programme national officiellement appelé *Initiative stratégique d'investissement en capital* et pour lesquels des déboursés ont eu lieu jusqu'en 2000-2001. Ce programme, doté au départ de 845 millions \$, était dédié au financement de projets d'amélioration à coûts partagés à travers le Canada, tels que la réfection des ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'amélioration de la route transcanadienne dans les parcs nationaux Banff, Yoho et Terra Nova, et l'amélioration de la route de l'Alaska. Ce programme a chapeauté plusieurs programmes stratégiques d'amélioration des routes au Canada. Au cours des dernières années, Transports Canada a repris le vocable ISIC pour d'autres programmes, tels que le Programme stratégique d'infrastructures routières (voir plus loin).

### 9.1.2 Programme infrastructures Canada (PIC)

Le PIC a été créé en 2000 afin de renforcer l'infrastructure municipale des collectivités rurales et urbaines en effectuant des investissements qui protègent l'environnement et facilitent la croissance économique à long terme. Le programme, d'une durée initiale prévue de six ans, est doté d'une enveloppe de 2,05 milliards \$. Dans la plupart des cas, le gouvernement fédéral jumelle la contribution financière provinciale, jusqu'à concurrence du tiers du coût de chaque projet d'infrastructure municipale. Le reste des fonds est fourni par les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux. Le secteur privé et d'autres intervenants, tels que des organismes non gouvernementaux, peuvent aussi être considérés comme des partenaires dans des projets. Le financement et l'administration du PIC sont sous la responsabilité des cinq partenaires fédéraux suivants : Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (pour les provinces de l'Ouest), Industrie Canada (pour l'Ontario), l'Agence de développement économique Canada pour les régions du Québec (pour le Québec), l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (pour les provinces de l'Atlantique) et le MAINC (pour les Premières Nations et le Nord).

Les premiers montants ont été accordés au cours de l'exercice 2001-2002. En date du 31 mars 2005, la valeur des projets approuvés dans le cadre du PIC était de l'ordre de 1,9 milliard \$, dont 418,4 millions en transport, soit quelque 21,9 % du total. Des informations additionnelles sur le PIC sont disponibles à l'adresse [http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/icp-pic/index\\_f.shtml](http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/icp-pic/index_f.shtml).

### 9.1.3 Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

Dans le discours du budget de février 2000, le gouvernement du Canada s'engageait à investir jusqu'à 600 millions \$ sur quatre ans dans les infrastructures routières au Canada, dont 100 millions \$ pour le financement d'initiatives contribuant à une meilleure intégration du réseau de transport. Celles-ci comprennent le déploiement de systèmes de transport intelligents au Canada, des améliorations aux passages frontaliers et une meilleure planification des transports. En avril 2001, Transports Canada annonçait le Programme stratégique d'infrastructures routières. Le PSIR comprend quatre volets, chacun d'eux répondant à des objectifs différents. L'ensemble du programme est administré par Transports Canada. Les volets sont décrits dans leurs grandes lignes ci-après et on peut par ailleurs trouver plus de détails sur le PSIR à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm>.

#### *Routes (PSIR-R)*

Les objectifs de ce volet consistent à :

- appuyer le commerce, le tourisme et l'investissement au Canada,
- renforcer l'unité nationale en continuant les investissements stratégiques dans l'infrastructure, dans toutes les régions du pays, pour répondre aux besoins locaux;

- rendre le réseau canadien de transport terrestre plus fiable, efficace, concurrentiel, intégré et viable;
- améliorer la qualité de vie des Canadiens en faisant la promotion de transport plus sûrs et plus écologiques.

Ce volet bénéficie d'une enveloppe de 500 millions \$ disponibles pour satisfaire aux besoins du Canada en matière de routes sur une période de cinq ans. De ce total, 15 millions sont consacrés aux frais administratifs alors que 485 millions sont effectivement investis en construction. Pour être admissibles au volet de construction routière, les projets soumis doivent offrir de grandes améliorations des immobilisations sur les axes commerciaux est-ouest ou nord-sud du Réseau routier national (RRN). Le gouvernement du Canada a travaillé avec les provinces et les territoires à déterminer les sections du réseau routier national qui, en raison d'une circulation et d'activités commerciales croissantes, requièrent une attention immédiate.

Une formule d'affectation des fonds a été mise au point pour distribuer les 485 millions \$ prévus pour les provinces et territoires dans le cadre du PSIR-R. Cette formule consiste en un montant minimal de 4 millions \$ par territoire de compétence, en une tranche basée sur la population et en un ratio de coûts partagés à parts égales.

Bien que des montants totalisant quelque 2 millions \$ ont été versés au cours de l'exercice 2001-2002, le programme est entré officiellement en vigueur pour l'année 2002-2003.

#### *Frontières (PSIR-F)*

Tous les projets d'amélioration des passages frontaliers considérés pour un financement doivent poursuivre un ou plusieurs des objectifs suivants :

- soutenir le tourisme, le commerce et les courants de circulation dans les corridors de transport de surface aux postes frontaliers Canada/États-Unis;
- augmenter les gains d'efficacité opérationnels et réglementaires des utilisateurs des systèmes et des organismes publics;
- accroître la mobilité des voyageurs et des marchandises, ainsi que l'efficacité, la productivité, la sécurité et la sûreté des transports;
- améliorer les correspondances intermodales, la mise en œuvre du commerce électronique, et l'échange d'autres données stratégiques aux points de correspondance, ainsi qu'aux points d'entrée au Canada;
- réduire les incidences environnementales, notamment les émissions atmosphériques, et accroître l'utilisation d'autres modes de transport, en particulier dans les zones urbaines;
- améliorer les renseignements sur les voyageurs; et la collecte de données pour une meilleure planification stratégique et une meilleure gestion opérationnelle

Ce volet dispose d'une enveloppe de 65 millions \$ pour les projets stratégiques ferroviaires ou routiers d'amélioration des passages frontaliers. Les projets financés en vertu de ce volet sont exécutés soit aux points de passage frontaliers ou à proximité, parfois en partenariat avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Ils visent à faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises et à aider directement à réduire la congestion et améliorer la sécurité et l'efficacité du transport. Un autre aspect important des projets est leur impact sur les corridors de transport et de commerce. Le mouvement efficace et rapide des voyageurs et des marchandises accédant au passage frontalier ou en sortant est essentiel au développement économique. Les versements dans le cadre de ce volet ont débuté en 2002-2003.

#### *Systèmes de transports intelligents (PSIR-STI)*

Ce volet vise l'atteinte des objectifs qui suivent :

- accroître la mobilité des voyageurs et des marchandises, ainsi que l'efficacité, la productivité, la sécurité et la sûreté des transports;
- soutenir le tourisme, le commerce et les courants de circulation dans les corridors nord-sud et est-ouest;
- améliorer les correspondances intermodales, la mise en œuvre du commerce électronique, et l'échange d'autres données stratégiques aux points de correspondance, ainsi qu'aux points d'entrée;
- augmenter les gains d'efficacité opérationnels et réglementaires des utilisateurs des systèmes et des organismes publics;
- réduire les incidences environnementales, notamment les émissions atmosphériques, et accroître l'utilisation d'autres modes de transport, en particulier dans les zones urbaines;
- améliorer les renseignements sur les voyageurs;
- améliorer la collecte de données, pour une meilleure planification stratégique et une meilleure gestion opérationnelle.

Un des objectifs clés que Transports Canada s'est engagé à atteindre est la mise en place d'un réseau de transport concurrentiel, efficient et intégré. Le PSIR-STI contribue à cet objectif clé en s'assurant que les projets considérés pour un financement ciblent un ou plusieurs des objectifs énoncés ci-dessus.

Ce volet bénéficie de 30 millions \$ pour la planification, l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre stratégique global appuyant le plan des systèmes de transport intelligents pour le Canada. Tout comme le PSIR-F, les premiers montants pour ce volet ont été versés au cours de l'exercice 2002-2003.

### *Études (PSIR-E)*

Afin de promouvoir la planification en matière de transport, on a octroyé 5 millions \$ à des projets comme les études de faisabilité, la conception et la diffusion d'outils de gestion de l'information et l'amélioration des correspondances entre les modes de transport.

Les projets dont le financement est envisagé dans le cadre de ce volet doivent viser au moins un des objectifs suivants :

- appuyer le tourisme et la circulation de produits commerciaux dans les corridors de transport de surface nord-sud et est-ouest traversant la frontière canado-américaine;
- accroître l'efficacité sur les plans des opérations et de la réglementation pour les usagers du réseau et les organismes public;
- accroître la mobilité, l'efficacité, la productivité, la sécurité et la sûreté dans le domaine du transport des voyageurs et des marchandises;
- améliorer les correspondances entre les modes de transport, la mise en œuvre du commerce électronique et les autres échanges de données stratégiques aux points de transbordement et d'entrée;
- réduire les incidences sur l'environnement, notamment les émissions atmosphériques, et promouvoir l'utilisation de différents modes de transport, particulièrement dans les milieux urbains;
- améliorer l'information fournie aux voyageurs;
- assurer la collecte de données en vue d'une planification stratégique et d'une gestion opérationnelle plus efficace.

Ce volet a reçu peu de visibilité et les études conduites sous celui-ci ne sont pas facilement identifiables dans les documents gouvernementaux.

#### **9.1.4 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)**

Ce Fonds, annoncé dans le budget fédéral de 2001, était initialement doté d'un budget de 2 milliards \$. En 2003, un budget additionnel de 2 milliards \$ a été annoncé, pour porter le total à 4 milliards \$. Le Fonds met l'accent sur des partenariats modulables avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les administrations municipales ainsi qu'avec le secteur privé. Chaque partenariat est assorti de modalités individualisées. Les investissements sont dirigés vers des grands projets d'envergure nationale et régionale et sont effectués dans les secteurs qui sont indispensables pour soutenir la croissance économique et améliorer la qualité de vie des citoyens.

Les projets admissibles en transport comprennent des projets d'infrastructure routière destinés à faciliter la circulation des biens et des personnes sur le réseau autoroutier national ou sur les routes qui y sont reliées, et sur les grandes lignes du réseau ferroviaire, afin d'accroître la productivité, l'efficacité économique et la sécurité du réseau de transport de surface. En outre, les projets de grande envergure concernant les infrastructures de transport local sont également admissibles.

Le financement fédéral maximal est établi à la moitié du coût total des projets admissibles, sauf pour les projets d'infrastructure du Nord et le service à large bande, où le financement peut atteindre un maximum de 75 %. On prévoit que le fonds fournira un soutien fédéral pour environ 44 projets. De plus, le budget 2003 s'est engagé à ce que 10 % du total de la 2<sup>e</sup> tranche du financement du FCIS soit attribué à des projets identifiés comme étant des projets prioritaires à incidence nationale, tels que : le canal de dérivation de la rivière Rouge au Manitoba; les améliorations à l'infrastructure de transport dans le cadre des « Corridors for Canada » dans les Territoires du Nord-Ouest; l'Initiative nationale de satellite visant à fournir un accès aux services à large bande aux collectivités éloignées et à celles du Nord; et le jumelage de la route transcanadienne dans le Parc national de Banff, en Alberta.

Le FCIS opère en vertu de la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Le modèle de prestation du FCIS est fondé sur un arrangement partenarial entre Infrastructure Canada et les ministères qui ont un mandat direct dans un domaine donné (par exemple, Transports Canada pour les projets de transport et Industrie Canada pour les télécommunications avancées) ou les organismes qui ont un mandat de développement régional. Les Protocoles d'entente qui sont négociés clarifient les responsabilités.

En transport, les premiers versements effectués à partir du FCIS ont eu lieu au cours de l'année financière 2003-2004. En date du 31 mars 2005, 856 millions \$ étaient dédiés aux autoroutes, 1,1 milliard au transport en commun et 413 millions aux artères urbaines, correspondant à des parts respectives de 21,4 %, 27,0 % et 10,3 % du total des fonds du FCIS. Pour plus de détails, on peut se référer à [http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/csif-fcis/index\\_f.shtml](http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/csif-fcis/index_f.shtml).

### **9.1.5 Fonds sur l'infrastructure frontalière (FSIF)**

Le FSIF est un fonds de 600 millions \$ qui vise les six postes frontaliers les plus achalandés entre le Canada et les États-Unis de même que plusieurs autres passages frontaliers en fournissant un financement pour les investissements dans l'infrastructure physique, l'infrastructure des systèmes de transport efficaces et la capacité analytique améliorée. Les sommes disponibles grâce au FSIF sont donc investies en majeure partie à Windsor, à Sarnia, à Niagara Falls et à Fort Erie (Ontario); à Douglas (Colombie-Britannique) et à Lacolle (Québec)<sup>17</sup>. Le Fonds reflète l'importance accordée aux passages frontaliers avec le Canada et aux autoroutes pour la croissance économique, le commerce et la sécurité. Ce programme est réalisé en collaboration avec les provinces, les territoires, les municipalités, les établissements universitaires et instituts de recherches, et les partenaires des secteurs public et privé des deux côtés de la frontière, en vue de faire partie intégrante du Plan d'action pour une frontière intelligente signé par le Canada et les États-Unis en décembre 2001. Le FSIF appuie les initiatives de ce Plan d'action en réduisant la congestion aux frontières et en améliorant, à moyen terme, la capacité de l'infrastructure. Ce Plan d'action s'articule autour de quatre grands axes : i) la circulation sécuritaire des personnes, ii) la circulation sécuritaire des biens, iii) la sécurité des infrastructures et iv) l'échange d'information et la coordination dans l'atteinte de ces objectifs. Le

---

<sup>17</sup> Environ 70 % du trafic lourd à la frontière canado-américaine passe à l'un ou l'autre de ces six postes frontières.

Fonds s'assure que les investissements nécessaires sont effectués pour soutenir les programmes NEXUS<sup>18</sup> et EXPRES<sup>19</sup> et en augmenter les avantages.

Les projets du FSIF sont mis en œuvre selon un échéancier relativement long et les conditions générales du programme approuvées par le Conseil du Trésor sont en vigueur jusqu'en 2013. La plupart des projets soutenus par ce Fonds sont offerts par le biais de partenariats avec Transport Canada.

Les premiers débours à partir de ce Fonds ont eu lieu au cours de l'année financière 2004-2005. Pour plus de détails sur le FSIF, on peut consulter [http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/index\\_f.shtml](http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/index_f.shtml).

#### **9.1.6 Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)**

Le FIMR a été conçu pour répondre de façon équilibrée aux besoins d'infrastructure locaux de toutes les collectivités, qu'elles soient urbaines ou rurales, et fait en sorte que tous les citoyens, qu'ils vivent dans des collectivités grandes, petites ou éloignées, bénéficient des avantages de ces investissements en infrastructure. Le FIMR permet d'améliorer les infrastructures publiques de base, et d'en accroître le volume, dans des secteurs tels que l'eau potable, les eaux usées, la culture et les loisirs. Il met l'accent sur les projets qui soutiennent le développement durable et la qualité de vie, avec un minimum de 60 % de ses dépenses à l'échelle du pays consacrées aux projets « écologiques ».

Le FIMR s'est vu accorder un montant de 1 milliard \$ dans le budget 2003 pour des projets d'infrastructure municipale à plus petite échelle conçus pour améliorer la qualité de vie et les possibilités économiques à exploiter dans les plus petits centres, y compris un élément visant à répondre aux besoins des collectivités des Premières nations au niveau de l'infrastructure. Dans le budget 2004, le gouvernement du Canada a raccourci l'échéancier du financement du FIMR, le faisant passer de dix ans qu'il était à l'origine à cinq ans, doublant effectivement les montants disponibles pour les municipalités dans le cadre de ce programme. Suite à l'approbation du Conseil du Trésor des conditions générales du programme, qui fournit des fonds pour les contributions aux projets et pour les coûts administratifs, des ententes ont été signées avec six provinces et territoires. Les nouveaux fonds seront copartagés, le gouvernement du Canada contribuant généralement à la hauteur du tiers des coûts admissibles des projets. Les premiers versements dans le cadre de ce programme ont eu lieu en 2004-2005. Plus de détails sur les projets financés par province se trouvent à l'adresse [http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/mrif-fimr/index\\_f.shtml](http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/mrif-fimr/index_f.shtml).

---

<sup>18</sup> Le programme NEXUS, un programme de « voie rapide », tout le long de la frontière canado-américaine, vise à accélérer la circulation de voyageurs présélectionnés présentant un faible risque.

<sup>19</sup> Le programme EXPRES (Expéditions rapides et sécuritaires) révolutionne la façon dont les envois commerciaux traversent la frontière canado-américaine et donne lieu à un processus de dédouanement rationalisé et à une plus grande efficacité dans l'envoi de marchandises.

### **9.1.7 Programme des travaux d'infrastructure du Canada (PTIC)**

D'autres programmes, débutés pour la plupart antérieurement à la période de couverture de la présente analyse, se sont poursuivis jusqu'en 1998-1999. Il s'agit pour la plupart d'ententes bilatérales conclues avec certaines provinces pour la réfection de leur réseau routier. Les dépenses comprennent, entre autres, les débours associés au programme de raccordement permanent entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, ceux rattachés aux travaux du boulevard Henri-Bourassa à Montréal et plusieurs programmes d'améliorations des routes dans les provinces.

### **9.1.8 Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)**

Ce programme a été annoncé dans le budget fédéral de 2005 et fait partie intégrante du nouveau pacte pour les villes et les collectivités. Par l'intermédiaire de ce Fonds, le gouvernement fédéral partage une partie des revenus provenant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence avec les municipalités par le biais des administrations provinciales et territoriales. Concrètement, le gouvernement attribue les fonds aux provinces, aux territoires et aux Premières nations (par l'entremise d'Affaires indiennes et du Nord Canada) en fonction du nombre d'habitants, et il garantit aux plus petites administrations des sommes équivalent à 0,75 % de l'ensemble des fonds, soit 37,5 millions \$ sur cinq ans. Le financement est versé aux provinces et aux territoires, qui le répartissent entre les municipalités et les collectivités en fonction des dispositions des ententes spécifiques sur le nouveau pacte.

De nombreux types de projets sont admissibles, répartis dans les catégories :

- Infrastructures municipales écologiquement viables;
- Renforcement des capacités.

À titre d'exemples de projets admissibles, mentionnons des projets de transport en commun (voir rubrique suivante), des infrastructures pour les eaux potables et usées et pour le traitement des déchets, les systèmes énergétiques communautaires, de même que les routes et ponts locaux. Sont aussi admissibles certains projets d'utilisation de nouvelles technologies, de recherche et de développement durable. Des informations additionnelles sont disponibles sur le site d'Infrastructure Canada, à l'adresse [http://www.infrastructure.gc.ca/communities-collectivites/agreements-ententes/gas-essence\\_tax/index\\_f.shtml](http://www.infrastructure.gc.ca/communities-collectivites/agreements-ententes/gas-essence_tax/index_f.shtml).

### **9.1.9 Fonds pour le transport en commun (FTC)**

Le gouvernement du Canada a fourni 400 millions \$ au cours de l'année 2005-2006 pour appuyer les investissements dans l'infrastructure du transport en commun dans les villes et les collectivités. Semblable à l'entente sur la taxe fédérale sur l'essence, les Fonds du transport

en commun sont repartis entre les provinces et territoires selon le nombre d'habitants. Les fonds appuient les résultats environnementaux d'assainissement de l'air et de réduction des émissions de GES.

Parmi les projets admissibles, dont les composantes peuvent varier selon les ententes spécifiques avec chaque province et territoire, mentionnons les transports urbains rapides, le matériel roulant, les STI, les infrastructures de transport actif, le transport adapté et certaines immobilisations connexes. Pour des informations complémentaires sur ce programme, voir le site d'Infrastructure Canada, à l'adresse [http://www.infrastructure.gc.ca/communities-collectivites/agreements-ententes/public\\_trans\\_commun/index\\_f.shtml](http://www.infrastructure.gc.ca/communities-collectivites/agreements-ententes/public_trans_commun/index_f.shtml).

## **9.2 Dépenses dans le cadre de chacun des programmes**

Les montants présentés ici sont directement tirés des Comptes publics et du RASTC ou sont calculés à partir de ces sources. Les totaux sont donc basés sur les montants inscrits par les autorités responsables du gouvernement fédéral, donc en principe fiables. Cependant, on ne peut déterminer, pour une année donnée, s'il s'agit des montants engagés, des montants réellement dépensés ou une combinaison des deux. En outre, on se rappellera que le gouvernement a modifié sa comptabilité à compter de l'exercice 2002-2003. Des différences apparaissent parfois lorsque les deux sources sont comparées. Il faut garder ces détails à l'esprit en parcourant les résultats présentés ci-dessous. Un travail de vérification intensif a été appliqué aux montants mentionnés, afin de présenter les dépenses le plus précisément possible. Par ailleurs, il est important de souligner que des montants peuvent être versés pour une année donnée alors que les travaux ont été terminés au cours d'une année antérieure; il n'y a pas de simultanéité temporelle entre l'exécution des travaux et le paiement des dépenses.

### **9.2.1 Initiative stratégique d'investissements en capital (ISIC)**

Jusqu'en 2000-2001, toutes les dépenses sous la rubrique *Initiatives d'investissements stratégiques* sont imputées à ce programme. Il est difficile de retracer les différentes dépenses effectuées au cours des années puisque le programme est maintenant terminé. Toutefois, un résumé est présenté dans le RASTC et repris au tableau 27. La totalité des dépenses de l'ISIC présentées dans le RASTC ont été allouées au mode routier. Notons que les dépenses à compter de 2002-2003 sont rattachées au PSIR (voir plus loin).

**Tableau 27 - Dépenses du programme Initiative stratégique d'investissements en capital (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Total</b>	109 933	74 916	34 766	6 632	204	---	---	---	---	---

Source : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

Il va de soi que, pour éviter tout double comptage, les dépenses du poste *Initiatives stratégiques d'investissement* ont été soustraites des dépenses routières de Transports Canada (voir section 1.3).

### 9.2.2 Programme infrastructures Canada (PIC)

Les montants postérieurs à 2000-2001 inscrits à la rubrique *Programmes d'infrastructures – Conseil du Trésor* du RASTC comprennent plusieurs initiatives. Il s'agit du PIC ainsi que des divers fonds annoncés dans le budget de 2001, soit le FCIS, le FIF et le FIMR. Il n'y a pas de manière de répartir les sommes aux différents programmes à partir du RASTC. Cependant, un examen attentif des Comptes publics et des communiqués de Transports Canada permet de déduire les montants du FCIS, du FIF et du FIMR (voir ci-dessous). Les montants versés en vertu du PIC sont alors calculés comme la différence entre le total du RASTC et la somme des montants des trois fonds susmentionnés. Il n'est pas possible d'estimer les sommes du PIC autrement, le nombre de projets étant trop considérable. Le tableau 28 brosse un portrait des montants du PIC, que l'on suppose alloués au mode routier. Soulignons que, pour 2005-2006, le montant inscrit comprend également les contributions en transport dans le cadre du FTE (voir plus bas).

**Tableau 28 - Dépenses en vertu du Programme infrastructures Canada (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
<b>Total</b>	---	---	---	---	---	7 385	33 718	35 351	20 438	54 131

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada*.

### 9.2.3 Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

À compter de 2002-2003, les dépenses totales au titre du PSIR sont inscrites dans le RASTC sous la rubrique *Initiatives stratégiques d'investissement*. Dans les Comptes publics, il est possible de déterminer les montants alloués aux diverses composantes. Les totaux des deux sources ne correspondent pas exactement, l'écart se situant entre 1 % et 5 % selon les années, probablement en raison de la

comptabilité utilisée. Les montants retenus sont ceux des Comptes publics, en raison de leur ventilation possible par sous-programme et par région (pour le volet 2) et pour une cohérence maximale avec les autres programmes, dont les montants sont pour la plupart (sauf PTIC et PIC) issus des Comptes publics. Le tableau 29 présente les différents montants annuels par sous-programme.

**Tableau 29 - Dépenses du programme stratégique d'infrastructures routières par sous-programme (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
PSIR-R	---	---	---	---	---	1 998 <sup>1</sup>	25 802	57 320	182 728	138 606
PSIR-F	---	---	---	---	---	---	7 996	8 507	14 697	13 079
PSIR-STI	---	---	---	---	---	---	2 023	1 181	1 879	4 149
PSIR-E <sup>2</sup>	---	---	---	---	---	---	?	?	?	?
<b>Total</b>	---	---	---	---	---	<b>1 998</b>	<b>35 821</b>	<b>67 007</b>	<b>199 305</b>	<b>155 834</b>

<sup>1</sup> Il n'y a aucun montant correspondant inscrit au RASTC pour 2001-2002.

<sup>2</sup> Les montants pour le PSIR-E n'ont pu être déterminés. Au vu de l'enveloppe totale du programme (5 M \$), l'impact de leur omission sur les totaux annuels est minime.

Source : Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada*.

#### 9.2.4 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), Fonds stratégique sur l'infrastructure frontalière (FSIF), Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)

Les montants associés à ces trois fonds peuvent être déterminés en combinant plusieurs sources, notamment les Comptes publics et le RMR d'Infrastructure Canada. Il est également nécessaire de consulter, dans la mesure du possible, les communiqués de Transports Canada concernant les investissements tirés de ces fonds, car bien souvent la portion « transport » y est mise en évidence. Les montants ainsi calculés sont présentés au tableau 30.

**Tableau 30 - Dépenses en transport par le biais du FCIS, du FSIF et du FIMR (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
FCIS	---	---	---	---	---	---	---	10 563	72 511	310 048
FSIF	---	---	---	---	---	---	---	---	38 760	72 301
FIMR	---	---	---	---	---	---	---	---	418	1 772

Sources : Comptes publics du Canada; Infrastructure Canada; Transports Canada.

### **9.2.5 Programme des travaux d'infrastructures Canada (PTIC)**

Certains montants n'ont pu être assignés à un programme en particulier, du moins pas directement. Il est question des montants inscrits au RASTC sous la rubrique *Programmes d'infrastructures – Conseil du Trésor* et qui sont antérieurs à 1999-2000. Il s'agit de programmes fédéraux-provinciaux antérieurs ou concomitants au PIC actuel. Le RASTC indique que tous ces débours sont rattachés au mode routier.

### **9.2.6 Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)**

La contribution totale en vertu de ce programme avait été fixée à 5 milliards \$, répartie sur les exercices 2005-2006 à 2009-2010. Le budget fédéral de 2007 a prolongé ce programme de quatre ans, jusqu'en 2013-2014. En 2005-2006, les débours du gouvernement fédéral ont totalisé 582 millions \$. De ce montant, il est toutefois extrêmement difficile de connaître la proportion du financement qui est allée aux projets en transport. Les différentes ententes bilatérales ne précisent pas non plus de paramètres à ce sujet, sauf dans le cas du Québec (voir le volet 2). Du RASTC 2006, on déduit cependant qu'un montant total de 54 millions \$ est réparti entre le PIC et le FTE. Attribué précédemment au PIC, ce montant n'est pas repris ici. Des informations prises auprès de Transports Canada et d'Infrastructure Canada ne permettent pas de déterminer quels ont été les montants effectivement versés et à quelles fins ceux-ci ont été dépensés.

### **9.2.7 Fonds pour le transport en commun (FTC)**

Tel que mentionné à la section 9.1, les investissements totaux en vertu de ce Fonds sont de 400 millions \$, en principe versés au cours de la seule année 2005-2006. Dans les faits, les Comptes publics indiquent que les débours ont été de 381 millions \$ au cours de cette année alors que le RASTC n'indique aucune dépense à ce titre. Apparemment, les ententes avec les provinces ont été signées trop tard en cours d'année pour que les municipalités reçoivent quoi que ce soit avant la fin de l'année financière 2005-2006 mais les débours ont tout de même été inscrits aux Comptes publics. Pour conserver la cohérence avec les autres programmes et la comptabilité des Comptes publics adoptée ici, on inscrit 381 millions \$ en dépense tout en soulignant cette particularité comptable, rendue nécessaire, en quelque sorte, par des clauses dans les ententes bilatérales stipulant que les déboursés du gouvernement fédéral pour 2005-2006 devaient être effectués dans les 30 jours suivant la signature des ententes. Puisque les dépenses inscrites au RASTC en transport en commun pour Transports Canada sont largement inférieures, soit 116 millions \$, on suppose qu'elles sont incluses dans le FTC (ou le FTE) et sont donc mises à zéro pour Transports Canada.

### 9.2.8 Autre

Une note au poste *Autres* des subventions au mode aérien dans le RASTC (tableau A3-3) indique que les dépenses de ce poste comprennent le programme d'infrastructure. Il n'a pas été possible de déterminer de quel programme il s'agissait, mais les totaux de ce poste sont faibles. En conséquence, ils sont alloués en totalité aux programmes d'infrastructures, sans précision additionnelle.

### 9.3 Dépenses modales

L'inventaire des dépenses au regard des divers programmes d'infrastructures a été transposé en dépenses modales en utilisant toutes les sources susmentionnées. La procédure détaillée est explicitée dans le Guide de mise à jour. Le tableau 31 dresse le portrait final de ces dépenses.

**Tableau 31 - Répartition modale des dépenses effectuées par le biais des programmes d'infrastructures (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	331 766	215 021	116 494	6 632	204	9 383	68 073	112 096	323 484	394 537
Ferroviaire	---	---	---	---	---	---	---	---	---	379
Aérien	7 344	15 883	2 931	1 832	1 503	2 486	4 678	2 660	9 753	1 659
Maritime	---	---	---	---	---	---	---	---	---	181
Transport en commun	---	---	---	---	---	---	456	166	6 555	568 508
Multimodal	---	---	---	---	---	---	---	---	---	138
Indéterminé	---	---	---	---	---	---	1 010	660	1 292	11 231
<b>Total</b>	<b>339 110</b>	<b>230 904</b>	<b>119 425</b>	<b>8 464</b>	<b>1 707</b>	<b>11 870</b>	<b>74 217</b>	<b>115 581</b>	<b>341 184</b>	<b>976 633</b>

Ce tableau fait clairement ressortir les cycles d'opération des divers programmes. On y observe notamment la période « creuse » de 1999-2000 à 2001-2002 alors qu'une première vague de programmes se terminait et qu'une autre s'amorçait. Au cours des quatre dernières années à l'étude, la multiplication des programmes et fonds pour les infrastructures fait en sorte que les dépenses ont crû de manière très importante. Soulignons qu'une bonne partie (150 millions \$) du montant élevé des fonds déboursés pour le transport en commun en 2005-2006 était destinée à un projet particulier, soit celui d'un lien entre l'aéroport de Vancouver et le centre-ville. Par ailleurs, les montants inscrits en 2005-2006 à la rubrique *Transport en commun*, et, dans une moindre mesure, ceux inscrits sous *Routier*, doivent être interprétés de manière prudente, et ce, pour plusieurs raisons :

- la répartition modale des dépenses reliées au PIC et au FTE est relativement incertaine;
- les projets financés par le FTE n'ont pu être différenciés par mode, même par Infrastructure Canada;
- les montants versés au regard du FTC n'ont pas été touchés par les municipalités en 2005-2006 mais ont été versés seulement aux provinces, selon les Comptes publics<sup>20</sup>.

Mentionnons également que, avant 2002-2003, les deux rubriques étaient groupées dans le RASTC, de sorte qu'aucune dépense de transport en commun n'est inscrite, même s'il peut fort bien y en avoir eu. Cependant, les totaux (routier + transport en commun) pour toutes ces années devraient être proches de la réalité.

#### **9.4 Programmes postérieurs à la période étudiée**

Depuis 2006, le gouvernement du Canada a annoncé de nouveaux programmes d'infrastructures et le renouvellement de programmes existants. Même si ces annonces n'ont aucun impact sur la période couverte par l'étude, il semble opportun d'en indiquer les grandes lignes puisque les montants impliqués sont majeurs et qu'il faudra en tenir compte dans toute mise à jour de l'étude actuelle.

##### **9.4.1 Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière (FIRF)**

Il s'agit d'un nouveau fonds qui devait être doté d'une enveloppe de 2,4 milliards \$ pour une période de cinq ans, et qui aurait pris le relais du PSIR et du FSIF. L'un des principaux objectifs du FIRF consistait à partager avec les provinces et les territoires le coût des améliorations apportées aux routes principales du réseau national. En outre, le FIRF aurait permis de financer de nouvelles améliorations de l'infrastructure des principales portes d'entrée au Canada, notamment les postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis. Annoncé en 2006, il a cependant été reporté lors du budget de 2007.

##### **9.4.2 Initiative de la porte d'entrée canadienne du Pacifique (IPCAP)**

Ce programme a été lancé en octobre 2006. Des montants initiaux de 591 millions \$ sur une période de huit ans, bonifiés en mai 2007 à plus d'un milliard \$, seront consacrés à cette initiative. La plupart des fonds seront employés pour des projets d'amélioration d'infrastructure comme la réfection des ponts et des routes et à des projets de passage à niveau. Une petite partie des fonds sera utilisée pour financer des mesures connexes comme le maintien de services frontaliers sûrs et efficaces.

<sup>20</sup> Des projets particuliers sont cependant identifiés dans ces mêmes Comptes publics (section *Transferts*).

### 9.4.3 Plan Chantiers Canada

Ce plan d'infrastructures, annoncé dans le budget du 19 mars 2007, prévoit l'affectation de 33 milliards \$ sur sept ans (2007-2014) pour financer de nombreux projets d'infrastructure de base. Ce plan comprend notamment :

- un investissement de 2,1 milliards \$ pour le nouveau *Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF)*, dont 400 millions pour le passage frontalier de Windsor et 1,7 milliard pour les portes d'entrée Ontario-Québec et de l'Atlantique;
- des montants de 8,8 milliards \$ pour le *Fonds Chantiers Canada (FCC)*, qui ciblera prioritairement les routes du Réseau routier national (RRN), l'eau potable, les eaux usées, le transport en commun et l'énergie verte, de même que des projets environnementaux, des projets qui soutiennent la croissance et le développement économique (lignes ferroviaires sur courtes distances, transport maritime à courte distance, les infrastructure de connectivité et large bande, le tourisme et les aéroports régionaux et locaux), ainsi que des projets qui contribuent au développement soutenu de communautés sécuritaires et dynamiques;
- des sommes additionnelles en vertu du *Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)* de 2010 à 2014 avec 2 milliards de dollars par année, de sorte que les municipalités recevront au total 11,8 milliards \$ par l'entremise de ce mécanisme.

### 9.4.4 Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun

Il s'agit d'un montant ponctuel d'environ 900 millions \$ sur trois ans qui sera fourni aux provinces et territoires et qui sera versé dans une fiducie administrée par des tiers. Cette Fiducie a pour but d'appuyer les dépenses d'équipement dans l'infrastructure des transports en commun, notamment le transport rapide, les autobus urbains, les systèmes de transport intelligents et d'autres investissements, y compris les voies cyclables et les voies réservées aux véhicules ayant plusieurs occupants. La première tranche du montant total sera versée en 2006-2007.

### 9.4.5 Bonification des programmes en cours

Le FCIS se verra accorder des fonds additionnels de 2 milliards \$ afin de permettre le financement de nouveaux projets. La portion en transport reste bien entendu à déterminer. Par ailleurs, des montants additionnels de 2,2 milliards \$ sur une période de cinq ans seront versés au FIMR. Les montants additionnels seraient destinés aux infrastructures municipales dans leur ensemble, que ce soit des infrastructures culturelles, de transport, de traitement des eaux ou autres.

## 9.5 Précisions additionnelles sur les programmes inclus dans ce chapitre

Les programmes présentés dans ce chapitre ont fait l'objet d'un choix. Il existe plusieurs autres ententes fédérales-provinciales qui auraient pu également être incluses ici mais qui ont plutôt fait l'objet de postes distincts ailleurs dans ce document, principalement dans

le chapitre consacré à Transports Canada. Mentionnons en particulier les *Ententes sur les routes* et les *Programmes de transition* (STMRA, routes des Prairies, LTGO, traversiers du Labrador).

La sélection des programmes inclus au chapitre 9 a été dictée par la perception de ce qu'est un « grand programme ». Ce critère, quoique très subjectif, fait en sorte que la plupart des fonds consacrés à de grands chantiers est groupée dans un même chapitre. Les interventions plus ponctuelles, demeurent quant à elles classées sous le Ministère qui les a chapeautées. Il est pertinent d'ajouter que certains des programmes présentés ici ont changé d'administrateur au gré du temps, selon les restructurations gouvernementales successives.

Bien entendu, un regroupement de programmes autre que celui-ci aurait pu tout autant être valide. Ce qui est important dans le cadre de notre analyse est que :

- tous les programmes aient été présentés, au moins dans leurs grandes lignes;
- les montants globaux correspondent assez fidèlement à la réalité.

Il est par ailleurs clair que les choix effectués ici auront des répercussions sur la manière dont les programmes du volet 2 seront présentés.

## **10. Autres ministères et organismes**

Un certain nombre d'autres ministères ou organismes fédéraux effectuent, directement ou indirectement, des dépenses en transport. La présente section regroupe les ministères et organismes qu'il a été possible d'identifier. À l'exception d'Agriculture Canada, les dépenses sont généralement modestes. Aucun de ces ministères et organismes ne perçoit de recettes de transport mesurables. Il est important de souligner que toutes les dépenses d'Infrastructure Canada se trouvent à la section 9; cet organisme n'est pas discuté ici.

### ***10.1 Agriculture et agroalimentaire Canada (AAC)***

Jusqu'en 1995-1996, Agriculture et agroalimentaire Canada versait des subventions pour assurer l'acheminement du grain de l'Ouest au marché. Ces subventions étaient versées aux compagnies de chemin de fer transportant le grain. Le 1<sup>er</sup> août 1995, les subventions ont été abolies, en même temps que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

Par la suite, des mesures de transition ont été mises en place. Dans ce contexte, des contributions ont entre autres été versées dans le domaine des transports, et plus particulièrement dans le mode routier, pour aider les fermiers à acheminer le grain selon d'autres moyens (i.e. le camion). Des subventions dans le cadre du programme de transition étaient encore versées en 2005-2006. Les dépenses en vertu du programme de transition se sont élevées à plus de 30 millions \$ annuellement depuis 2002-2003.

## 10.2 Agences de développement régional

Certaines agences fédérales ciblent spécifiquement une région canadienne donnée et visent à favoriser le développement économique de cette région. Parmi celles-ci, mentionnons Développement économique Canada pour les régions du Québec, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, de même que Diversification de l'économie de l'Ouest. Dans la réalisation de leurs objectifs, elles effectuent occasionnellement des dépenses en transport, qui ne relèvent pas directement d'un autre ministère. Des dépenses ont notamment été identifiées au Québec et dans les provinces maritimes.

Bien que ces agences administrent certains montants versés au regard des programmes d'infrastructures, les dépenses mentionnées dans cette section concernent d'autres initiatives. Des dépenses ont été identifiées au mode maritime et au mode routier. Il n'a cependant pas été possible de déterminer les projets précis pour lesquels les sommes ont été dépensées. Le tableau qui suit fait la synthèse des débours.

**Tableau 32 - Répartition modale des dépenses effectuées par les agences de développement régional (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	3 286	6 618	4 917	1 104	418	148	153	3 172	326	305
Maritime	6 508	3 958	2 531	4 496	16 900	21 004	7 323	8 252	6 510	6 665
<b>Total</b>	<b>9 794</b>	<b>10 576</b>	<b>7 448</b>	<b>5 600</b>	<b>17 317</b>	<b>21 153</b>	<b>7 476</b>	<b>11 424</b>	<b>6 836</b>	<b>6 970</b>

Source : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

Soulignons que les montants inscrits ici sont révisés d'année en année, selon la comptabilité effectuée par Transports Canada dans le RASTC.

## 10.3 Commission de la capitale nationale (du Canada)

### 10.3.1 Secteurs d'activité relatifs aux transports

La Commission de la capitale nationale (CCN) a pour objectif la mise en valeur et la préservation de la capitale du Canada afin d'en faire un lieu de rassemblement et de fierté. Dans ce contexte, la construction et l'entretien des infrastructures de transport font partie des actions permettant d'atteindre ces objectifs. Plus spécifiquement, les fonctions de la CCN sont regroupées en quatre secteurs. Les activités en transport sont susceptibles d'être réparties dans deux de ceux-ci.

### *Gestion et aménagement des biens immobiliers*

Gérer et protéger les biens d'intérêt national afin de les préserver pour les générations futures.

### *Planification de la région de la capitale nationale*

Orienter l'aménagement physique et l'utilisation des terrains fédéraux et coordonner les travaux de design et d'aménagement de manière à en assurer l'excellence, en tenant compte du rôle et de l'importance de la capitale du Canada.

### **10.3.2 Dépenses en transport**

Au cours des dernières années, les dépenses ont pratiquement toutes été engagées dans le secteur de la gestion et de l'aménagement des biens immobiliers. La majeure partie des dépenses en transport ont été effectuées pour aménager le boulevard de la Confédération (artère de prestige à Ottawa et Gatineau) et pour la reconstruction du pont Champlain entre les deux rives de la rivière des Outaouais. Il s'agit donc d'infrastructures exclusivement urbaines.

En 2000-2001, selon son rapport annuel, la CCN a dépensé quelque 14,4 millions \$ pour la reconstruction du pont Champlain et 3,7 millions \$ pour le parachèvement du boulevard de la Confédération, pour un total de 18,1 millions \$. Selon le Plan d'entreprise de la Commission pour 2002-2003 à 2006-2007, les dépenses se seraient élevées à 17,7 millions \$ en 2000-2001. Par ailleurs, selon le rapport annuel de Transports Canada, les dépenses en transport pour la même période se seraient élevées à 17,2 millions \$. Les écarts observés entre les différentes sources sont donc assez faibles. On retient ici la valeur intermédiaire, soit celle provenant du Plan d'entreprise.

Par ailleurs, jusqu'en 2002-2003 inclusivement, les dépenses calculées à partir des documents de la CCN correspondent à peu de choses près aux dépenses inscrites au RASTC. À partir de 2003-2004, les dépenses divergent fortement, celles du RASTC étant nettement plus élevées. Il est plausible de croire que l'information présentée dans les documents de la CCN depuis 2003-2004 ne couvre pas toutes les dépenses en transport et, pour cette raison, les dépenses du RASTC sont utilisées à partir de cette année-là. Auparavant, on inscrit les dépenses telles que présentées par le CCN dans ses documents.

**Tableau 33 - Évolution des dépenses de la Commission de la capitale nationale en transport (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999 <sup>1</sup>	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Boulevard de la Confédération	3 162	4 854	4 918	11 934	3 365	597	2 505	1 460	3 246	1 703
Pont Champlain	---	887	5 708	5 769	14 372	9 520	3 500	---	---	---
<i>Sous-total</i>	<i>3 162</i>	<i>5 741</i>	<i>10 626</i>	<i>17 703</i>	<i>17 737</i>	<i>10 117</i>	<i>6 005</i>	<i>1 460</i>	<i>3 246</i>	<i>1 703</i>
Divers <sup>2</sup>	---	1 000 <sup>3</sup>	9 376	140	12	---	---	n. d.	n. d.	n. d.
<b>Total</b>	<b>3 162</b>	<b>6 741</b>	<b>20 002</b>	<b>17 843</b>	<b>17 749</b>	<b>10 117</b>	<b>6 005</b>	<b>9 260<sup>4</sup></b>	<b>6 874<sup>4</sup></b>	<b>6 366</b>

<sup>1</sup> Chiffres provenant du Résumé du plan d'entreprise 2001-2002 à 2005-2006. Les montants correspondants tirés du Rapport annuel 1998-1999 sont : Boulevard de la Confédération : 5,5 millions \$; Pont Champlain : 4,7 millions \$; Pont du Portage : 8,8 millions \$.

<sup>2</sup> Estimations.

<sup>3</sup> Pont du Portage (Résumé du plan d'entreprise 1997-1998 à 2001-2002).

<sup>4</sup> Montants tirés du RASTC.

Sources : Commission de la capitale nationale, *Rapports annuels et Résumés du plan d'entreprise*; Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*.

La CCN intervient uniquement sur les infrastructures routières (ponts et chaussées). Il n'y a donc pas de dépense en transport autre que routière. Dans le futur, il sera toutefois utile de valider cette situation, étant donné que les plans d'aménagement de la capitale du Canada pourraient prévoir des infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, la CCN ne tire aucun revenu spécifique des transports.

Dans les années à venir, d'autres projets seront privilégiés, essentiellement sur la rive ontarienne. Il s'agit notamment de la Promenade de la rivière des Outaouais, des ponts de cette promenade et de la Promenade Rockliffe. Les dépenses de ces deux projets varient cependant de manière considérable d'une année à l'autre.

## 10.4 Tribunal d'appel des transports du Canada (TAC)

### 10.4.1 Secteur d'activité

#### *Révisions et appels*

Le Tribunal d'appel des transports du Canada assure le fonctionnement d'un tribunal indépendant chargé de répondre aux demandes provenant du milieu des transports concernant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports du Canada aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* et de tenir des audiences pour les appels. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du Ministre, y substituer sa propre décision, ou encore renvoyer l'affaire au Ministre pour réexamen.

### 10.4.2 Dépenses en transport

Les variations entre les montants rapportés dans le RASTC et les Comptes publics sont minimes. On retient les Comptes publics comme source première d'information. Encore ici, la quasi-totalité des dépenses vont au fonctionnement de l'organisme.

L'ancien Tribunal de l'aviation civile ne statuait que sur des causes se rapportant au domaine aérien. Par conséquent, toutes les dépenses effectuées par cet organisme jusqu'en 2002-2003 inclusivement sont affectées à ce mode. Par la suite, le mandat du Tribunal a été élargi et peut maintenant entendre les causes se rapportant aux modes ferroviaire et maritime. Les informations sur le nombre de causes entendues par mode peuvent être obtenues des Rapports ministériels sur le rendement à partir de 2003-2004. La répartition des dépenses par mode s'effectue selon la proportion des causes entendues pour chacun d'eux. Le tableau 34 présente les résultats.

**Tableau 34 - Répartition modale des dépenses du Tribunal d'appel des transports du Canada (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ferroviaire	---	---	---	---	---	---	---	4	---	13
Aérien	849	900	913	992	1 120	1 146	1 113	1 259	1 163	1 156
Maritime	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>Total</b>	<b>849</b>	<b>900</b>	<b>913</b>	<b>992</b>	<b>1 120</b>	<b>1 146</b>	<b>1 113</b>	<b>1 263</b>	<b>1 163</b>	<b>1 168</b>

Sources : Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada, volume II partie I* et Tribunal d'appel des transports du Canada, *Rapports ministériels sur le rendement* (à partir de 2003-2004).

### 10.5 Ressources naturelles Canada

Une partie du financement du Centre de développement des transports (CDT) provient de Ressources naturelles Canada (RNCan). Ce financement est explicite dans les états financiers du CDT, mais aucune indication ne permet de déterminer quelle est la répartition modale de ces dépenses. Il semble s'agir de financement du CDT dans le cadre d'un programme de R-D en efficacité énergétique de RNCan. Les dépenses sont ici classifiées comme indéterminées.

## ***10.6 Défense nationale***

Tout comme RNCan, le ministère de la Défense nationale (MDN) finance des activités du CDT. La revue annuelle du CDT identifie expressément ce financement pour plusieurs années. Ici encore, la répartition modale ne peut être spécifiée. Toutefois, il est probable que les dépenses de R-D engagées dans le cadre de l'Accord de coopération Canada-États-Unis en R-D contre le terrorisme soient principalement orientées vers le mode aérien.

## ***10.7 Divers***

Le recensement des ministères et organismes fédéraux a permis d'identifier un nombre très limité d'organismes effectuant des dépenses marginales en transport, ou supposément en transport. Il est question, entre autres, de Finances Canada et de la Commission des champs de bataille nationaux (CCBN).

Finances Canada joue un rôle important dans le domaine des transports au Canada, notamment par le biais de l'élaboration des politiques fiscales visant les transports (taxes). De manière plus indirecte, c'est par le biais d'autres mesures souvent élaborées à Finances Canada que le gouvernement fédéral redistribue à diverses fins une partie des recettes du Trésor public aux entreprises et aux particuliers, une proportion de ces recettes provenant du secteur des transports. Cependant, au meilleur de notre connaissance, Finances Canada n'apparaît qu'une seule fois dans la documentation revue au titre de ministère effectuant une dépense spécifique en transport. Il s'agit d'une dépense d'environ 1 million \$ en regard d'une clause d'indexation pour la construction du Pont de la Confédération, en 1998-1999. Cette dépense n'est pas comptabilisée dans les totaux de cette étude.

Pour sa part, la CCBN a pour mandat de conserver et de développer le Parc des champs de bataille nationaux de Québec, y compris les Plaines d'Abraham et le Parc des Braves. Dans le cadre de ses activités de conservation et de mise en valeur, la CCBN doit assurer l'entretien et la réparation des chaussées se trouvant sur le territoire qu'elle dessert. Ces dépenses sont très faibles et ne couvrent qu'un territoire très limité et dont les chaussées, pour la plupart, ne sont pas véritablement vouées à un usage en transport. Pour ces raisons, ces dépenses sont également ignorées dans cette étude.

### **Dépenses de R-D non classées**

Le CDT est financé par de nombreux organismes, tant privés que publics. On a vu qu'une bonne partie de son financement provient de Transports Canada. D'autres ministères fédéraux contribuent également au financement des activités du CDT : le MPO, RNCan et le

MDN. Les dépenses de ces ministères sont traitées plus haut dans cette section<sup>21</sup>. Il existe toutefois du financement fédéral pour lequel aucun ministère source n'est spécifié. Ces dépenses sont comptabilisées ici dans la catégorie *Indéterminé*.

## 10.8 Sommaire des autres ministères et organismes

Le tableau 35 qui suit résume les dépenses identifiées pour les ministères et organismes mentionnés dans cette section.

**Tableau 35 - Dépenses en transport des autres ministères et organismes (milliers \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	23 069	48 185	48 919	43 508	29 949	33 175	42 458	45 592	42 350	38 411
Ferroviaire	---	---	---	---	---	---	---	4	---	13
Aérien	849	900	913	1 972	1 420	1 506	1 298	1 259	1 163	1 156
Maritime	6 508	3 958	2 531	4 496	16 900	21 004	7 323	8 252	6 510	6 665
Indéterminé	1 780	2 185	1 750	1 560	1 705	1 820	2 650	2 875	1 580	745
<b>Total</b>	<b>32 206</b>	<b>55 228</b>	<b>54 113</b>	<b>51 536</b>	<b>49 974</b>	<b>57 505</b>	<b>53 729</b>	<b>57 982</b>	<b>51 603</b>	<b>46 989</b>

## 11. Résultats consolidés

### 11.1 Dépenses totales par source

Le tableau 36 présente un sommaire des dépenses par ministère, organisme et programme. On constate que, jusqu'en 2004-2005 inclusivement, Transports Canada et Pêches et Océans Canada sont responsables à eux deux de plus de 80 % des dépenses totales en transport au Canada, la part de Transports Canada oscillant entre 60 et 70 %. Les dépenses des autres entités comptent pour 1 à 2 % chacune, à l'exception des programmes d'infrastructures, pour lesquels la part atteint 12 % en 2004-2005 et 26 % en 2005-2006. Au total, le fait marquant est la diminution des dépenses de 1996-1997 à 1999-2000, puis la remontée soutenue qui a suivi. Les figures O et P donnent des représentations visuelles de la situation consolidée.

<sup>21</sup> À l'exception du MPO, dont on suppose que les dépenses liées à la R-D sont déjà incluses dans l'ensemble des dépenses comptabilisées au chapitre 3.

**Tableau 36 - Dépenses fédérales consolidées en transport (millions de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Transports Canada	2 321	2 342	1 380	1 245	1 232	1 532	1 642	1 716	1 731	1 799
Office des transports du Canada	28	57	21	22	24	26	28	27	27	28
Pêches et Océans Canada	601	579	529	544	585	559	592	602	638	773
Affaires indiennes et du Nord	53	65	60	56	61	48	54	56	57	72
TPGSC	63	82	88	30	40	33	35	30	31	33
Parcs Canada	32	25	10	12	21	34	30	34	40	42
Bureau de la sécurité des transports	23	23	57	39	30	30	31	32	32	31
Programmes d'infrastructures	339	231	119	8	2	12	74	116	341	977
Autres ministères et organismes	32	55	54	52	50	58	54	58	52	47
<b>Total</b>	<b>3 493</b>	<b>3 458</b>	<b>2 320</b>	<b>2 009</b>	<b>2 046</b>	<b>2 332</b>	<b>2 541</b>	<b>2 671</b>	<b>2 949</b>	<b>3 801</b>

**Figure O - Évolution de la répartition totale des dépenses fédérales en transport**

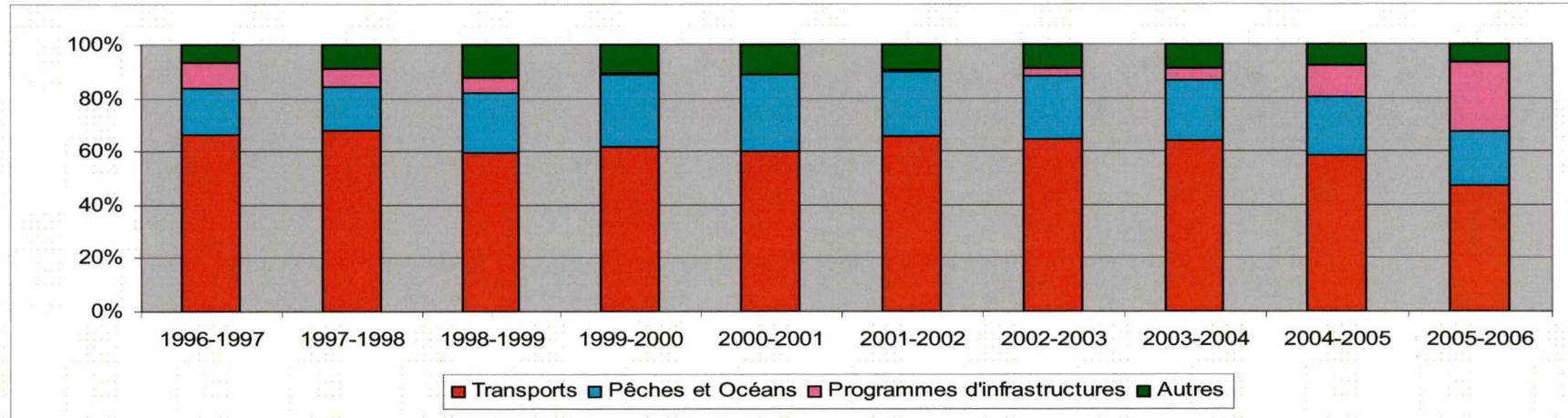
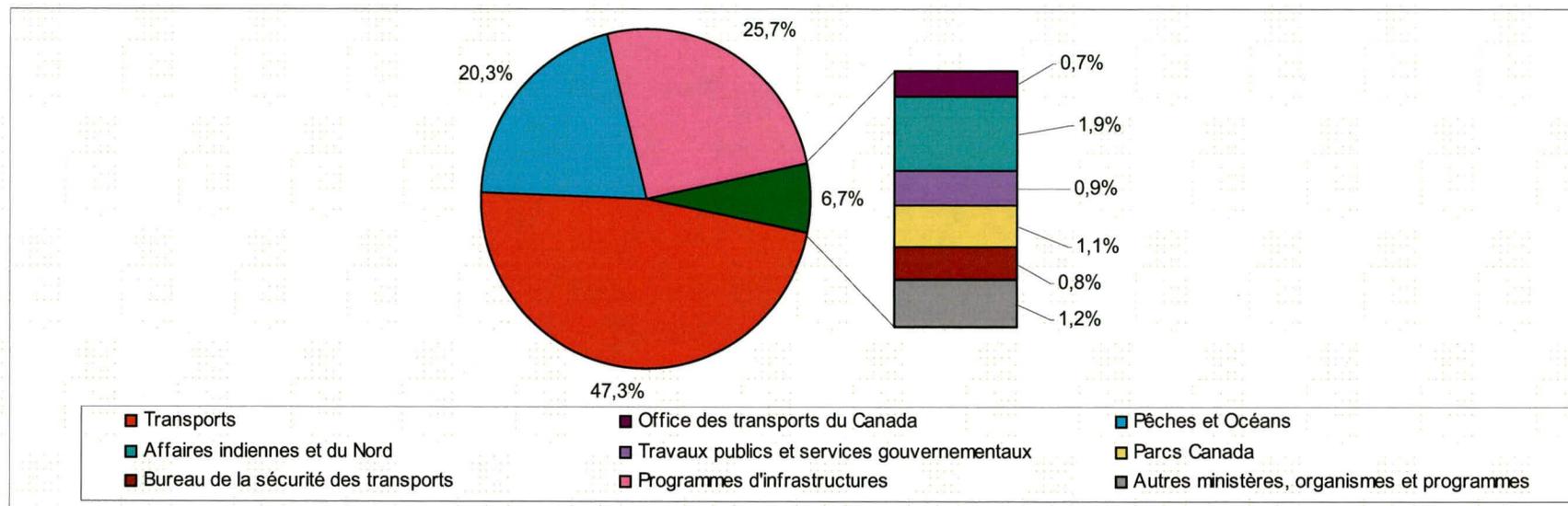


Figure P - Répartition détaillée des dépenses fédérales en transport pour 2005-2006



### 11.2 Dépenses totales par mode

Le tableau 37 présente la ventilation modale des dépenses fédérales totales en transport sur la période étudiée alors que les figures Q et R illustrent l'évolution temporelle de cette ventilation.

La diminution marquée des dépenses de 1996-1997 à 1999-2000 puis la remontée jusqu'en 2005-2006 a déjà été notée dans la section précédente. Ce que le tableau 37 et la figure Q permettent d'ajouter, c'est l'observation des trajectoires parallèles des dépenses totales ainsi que dans les modes routier et aérien. Dans les trois cas, une hausse s'opère au tournant du siècle après une période de décroissance marquée.

**Tableau 37 - Dépenses fédérales totales par mode (millions de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	743	699	548	401	345	438	490	473	643	750
Ferroviaire	294	288	268	234	294	379	324	326	265	255
Aérien	1 471	1 131	634	389	393	524	643	760	861	791
Maritime	808	1 168	707	816	830	784	799	855	938	1 171
Transport en commun	---	---	---	---	---	2	66	53	29	569
Multimodal	33	23	29	35	38	44	47	44	49	69
Administration / Indéterminé	144	149	134	134	147	161	171	160	165	197
<b>Total</b>	<b>3 493</b>	<b>3 458</b>	<b>2 320</b>	<b>2 009</b>	<b>2 046</b>	<b>2 332</b>	<b>2 541</b>	<b>2 671</b>	<b>2 949</b>	<b>3 801</b>

**Figure Q - Évolution des dépenses fédérales totales en transport par mode (millions de \$)**

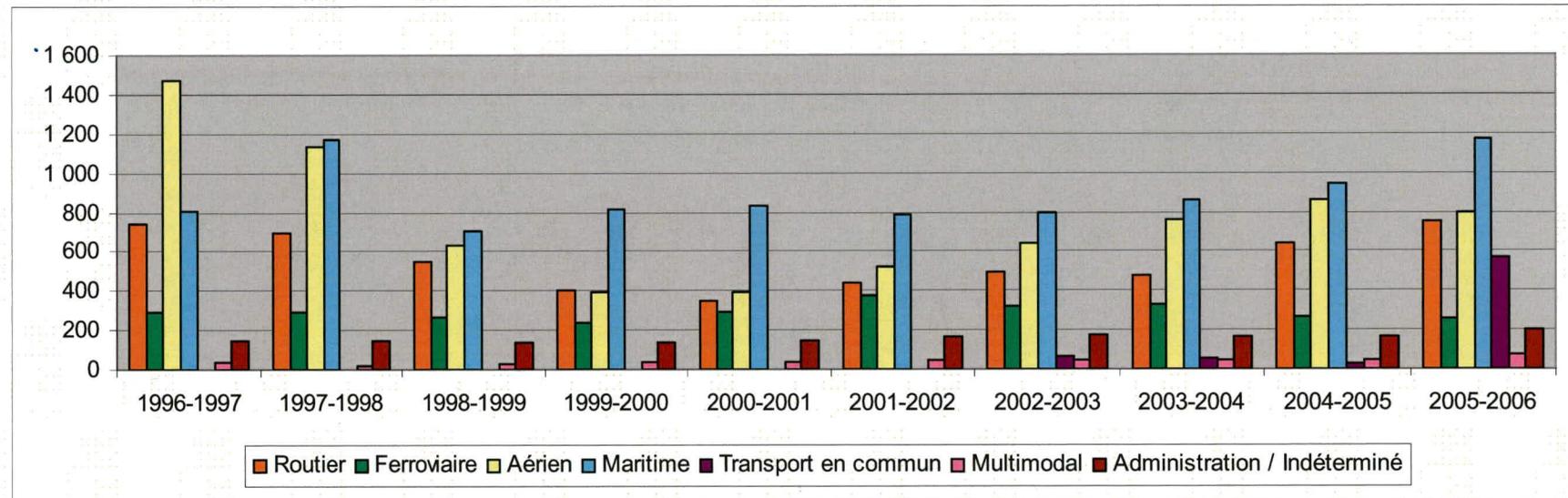
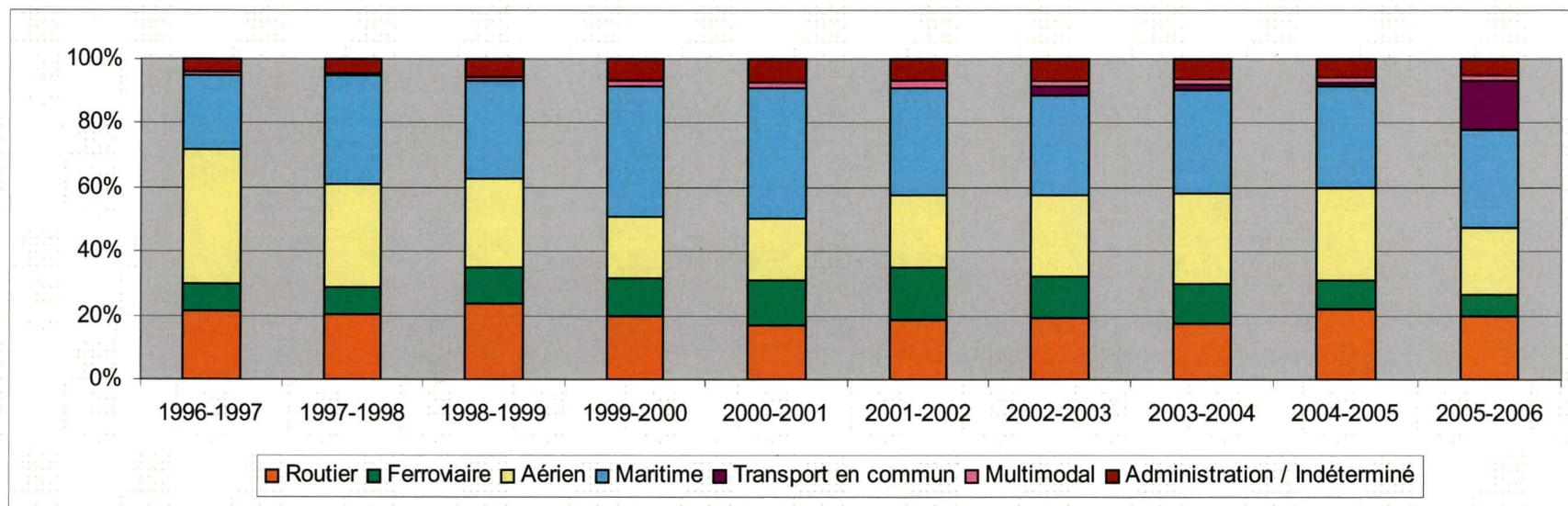


Figure R - Répartition des dépenses fédérales totales en transport par mode, 1996-1997 à 2005-2006



Dans le cas du mode routier, cette situation est attribuable aux cycles d'entrée en vigueur et d'extinction des programmes d'infrastructures. Il est important de mentionner que les débours en vertu des programmes d'infrastructures sont du même ordre en 2004-2005 qu'en 1996-1997 (voir section 9.3). Malgré tout, les dépenses routières correspondantes sont inférieures en 2004-2005. C'est que les paiements en vertu d'ententes spécifiques sur les routes n'ont cessé de diminuer sur la période; on assiste aussi à l'élimination graduelle des paiements transitoires relatifs à l'abolition du STMRA (voir sous-section 1.3.1).

Dans le cas du mode aérien, la diminution initiale des dépenses s'explique par le retrait fédéral de ce secteur, plus particulièrement à la vente du SNA à NAV Canada et l'élimination progressive des paiements à cette dernière société. L'accroissement des dépenses qui s'ensuit jusqu'en 2004-2005 est due à la mise en place d'importantes mesures de sécurité à la suite des événements de septembre 2001. Plus spécifiquement, les dédommagements accordés aux compagnies aériennes durant deux ans et la création de l'ACSTA par la suite sont les principaux éléments responsables de cette hausse.

Bien que les dépenses dans les modes routier et aérien soient en forte hausse depuis quelques années, c'est toujours le mode maritime qui, à l'exception de 1996-1997, obtient la plus grande part du gâteau. Le désengagement fédéral dans ce mode ne s'observe pas directement à l'examen des figures. En effet, le niveau de dépenses en 2005-2006 est à son plus haut niveau de la décennie étudiée. Cette situation est en partie due au fait que le gouvernement, au moment de céder des installations portuaires, y investit de nouveaux montants

en vue de rendre les installations plus sécuritaires avant leur cession. Par ailleurs, d'importantes mesures de sécurité ont également été instaurées, notamment dans les ports, ce qui a eu pour effet d'accroître les débours en fin de période.

Le haut niveau des dépenses en transport en commun en 2005-2006 a été discuté précédemment et dépend principalement de transferts des programmes FTE et FTC. Quant aux dépenses dans le mode ferroviaire, elles ne suivent pas de tendance précise : elles fluctuent plutôt en fonction des subventions à VIA Rail.

Pour compléter l'illustration des dépenses fédérales en transport, les figures S et T présentent un comparatif des dépenses en début et en fin de période. On y observe sans peine le changement dans les importances relatives des modes aérien, maritime et transport en commun, alors qu'à toutes fins utiles les parts des autres modes demeurent inchangées.

**Figure S - Répartition des dépenses fédérales totales en transport par mode, 1996-1997**

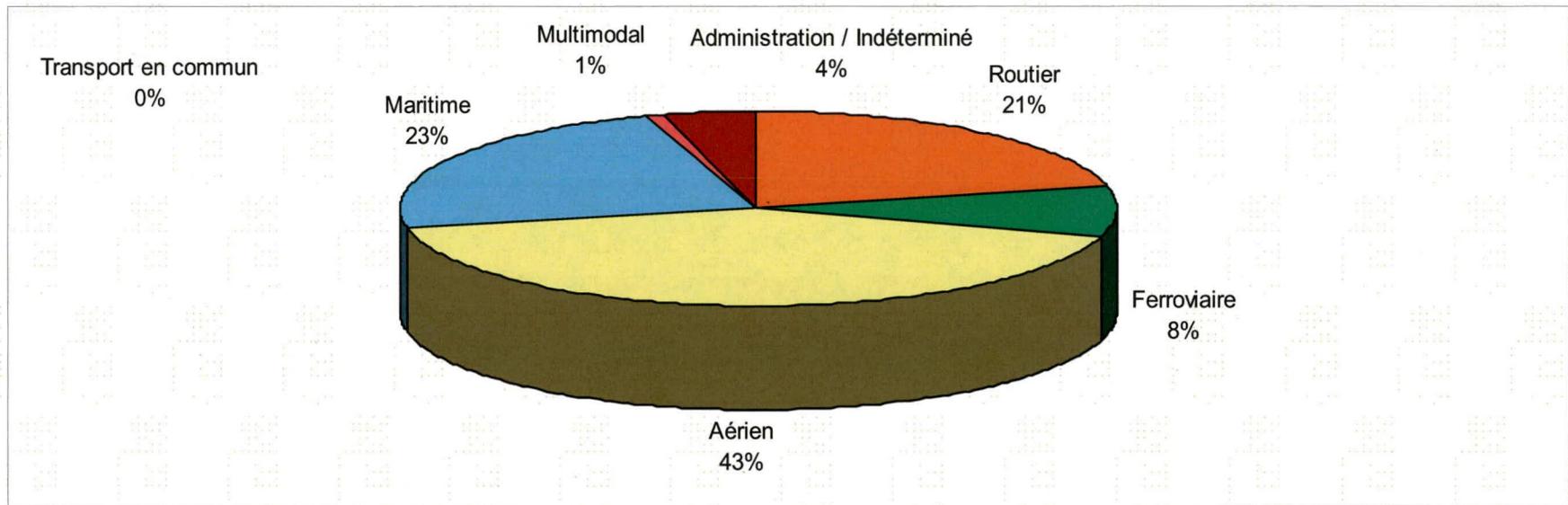
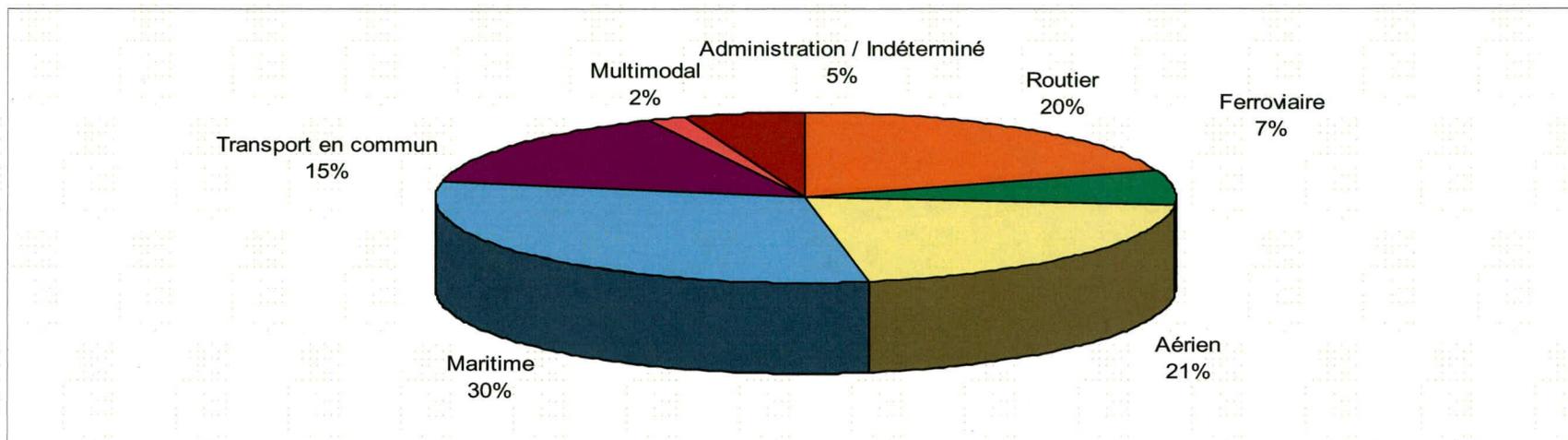


Figure T - Répartition des dépenses fédérales totales en transport par mode, 2005-2006



### 11.3 Recettes totales par ministère

Seulement trois organismes perçoivent des recettes en transport au Canada, soit Transports, Pêches et Océans, et l'Agence du revenu. Toutes les recettes versées directement au Fonds consolidé du revenu sont attribuées dans ce rapport à l'ARC. Comme le montre le tableau 38, entre 88 % et 94 % des recettes totales en transport sont perçues par l'ARC, en majeure partie des recettes de taxes sur les carburants. La part perçue par Transports Canada varie entre 5 % et 11 %, alors que les recettes perçues par Pêches et Océans comptent pour un peu moins de 1 % du total.

Tableau 38 - Recettes fédérales consolidées en transport (millions de \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Transports	622	250	368	383	352	371	423	334	363	408
Pêches et Océans	31	40	42	46	45	37	39	39	40	44
Agence du revenu	4 882	4 897	4 656	4 483	4 521	4 552	4 973	5 013	5 204	5 106
<b>Total</b>	<b>5 534</b>	<b>5 187</b>	<b>5 066</b>	<b>4 912</b>	<b>4 918</b>	<b>4 960</b>	<b>5 435</b>	<b>5 386</b>	<b>5 607</b>	<b>5 558</b>

## 11.4 Recettes totales par mode

Le tableau 39 illustre l'évolution des recettes perçues en transport par mode. Excepté pour 2002-2003 et 2005-2006, les recettes provenant du mode routier ont crû sur toute la période. Le mode aérien est le seul mode pour lequel les recettes ont significativement diminué durant la période, une chute de près des trois quarts entre 1996-1997 et 2000-2001. La dynamique sous-jacente à cette diminution et à la hausse subséquente comprend à la fois :

- des pertes de revenus suite à la commercialisation du SNA<sup>22</sup>;
- des réductions de recettes provenant des divers frais aux aéroports (redevances d'atterrissage, redevances d'aérogare, locations et concessions);
- la disparition de la taxe sur le transport aérien;
- un accroissement des revenus des loyers des aéroports;
- l'introduction du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien.

Apparemment, la hausse récente des revenus du mode maritime est tributaire en bonne partie de l'augmentation des ventes de carburant aux transporteurs maritimes, et donc de l'accroissement des taxes perçues. Un autre facteur sous-jacent est la hausse des droits perçus de la CGVMSL. Les revenus associés au mode ferroviaire sont quant à eux pratiquement stables sur l'ensemble de la période. Ceux-ci sont constitués en bonne partie des frais de location et de réparation des wagons-trémies pour la Commission canadienne du blé.

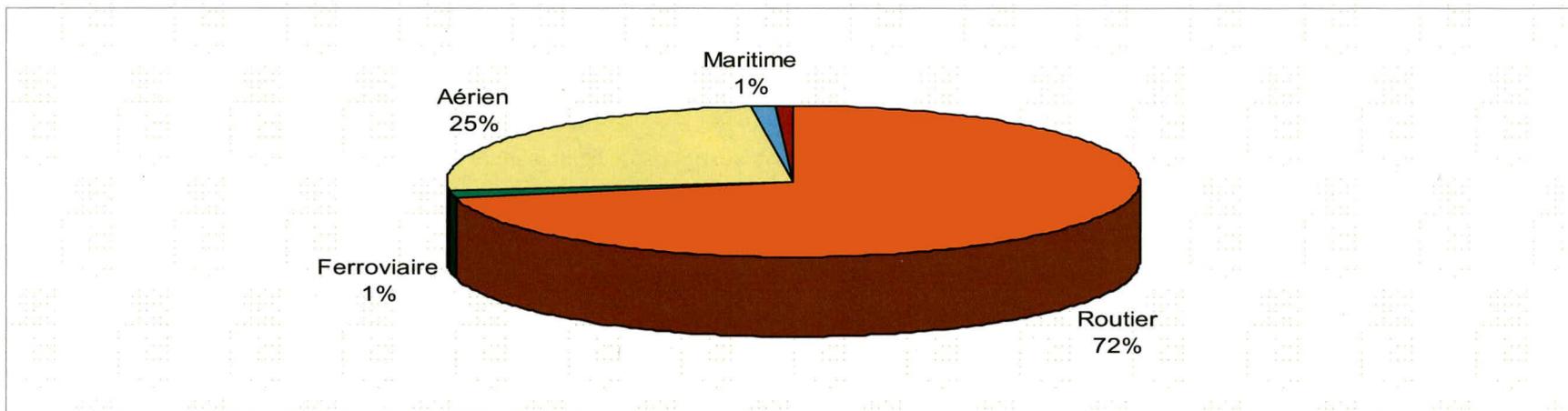
**Tableau 39 - Recettes fédérales totales par mode (millions de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	3 958	3 958	4 168	4 276	4 309	4 355	4 343	4 389	4 598	4 520
Ferroviaire	82	95	92	98	101	99	93	96	95	99
Aérien	1 379	1 043	704	422	403	411	888	790	800	821
Maritime	73	82	87	95	89	86	97	104	110	115
Indéterminé	43	9	15	20	17	9	14	6	4	2
<b>Total</b>	<b>5 534</b>	<b>5 187</b>	<b>5 066</b>	<b>4 912</b>	<b>4 918</b>	<b>4 960</b>	<b>5 435</b>	<b>5 386</b>	<b>5 607</b>	<b>5 558</b>

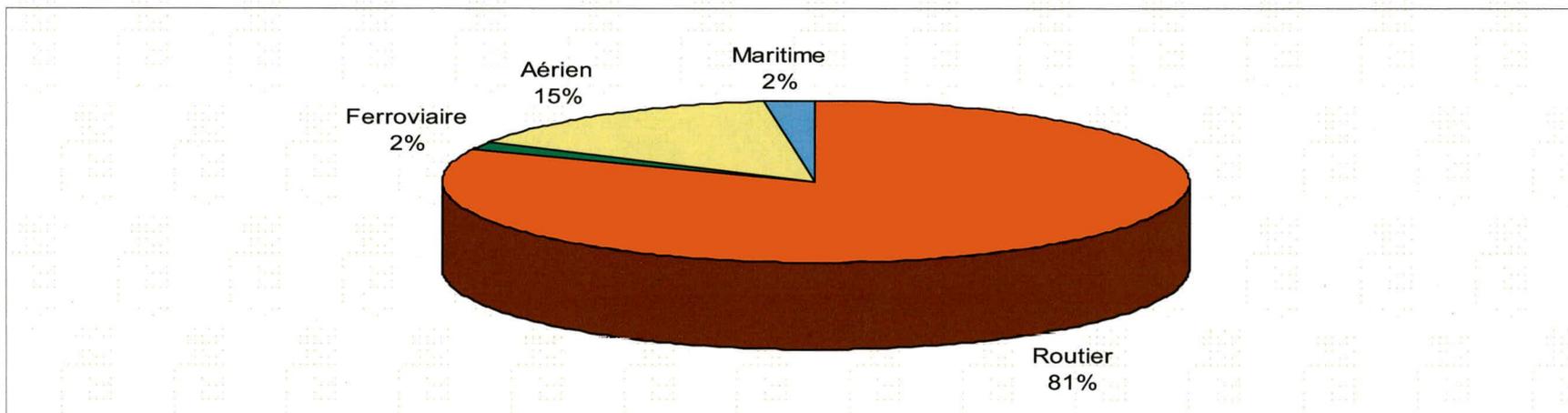
<sup>22</sup> Bien entendu, les recettes de NAV Canada ne sont plus comptabilisées, étant sorties du périmètre comptable du gouvernement après la commercialisation. Les recettes ne sont pour ainsi dire pas disparues, mais ont plutôt été transférées.

Les figures U et V permettent de saisir le contraste dans la provenance des recettes par mode entre le début et la fin de la période. Cette fois, c'est l'importance relative des modes routier et aérien qui est mise en évidence, même si les recettes du mode routier sont largement dominantes tant en 1996-1997 qu'en 2005-2006.

**Figure U - Répartition des recettes fédérales totales en transport par mode, 1996-1997**



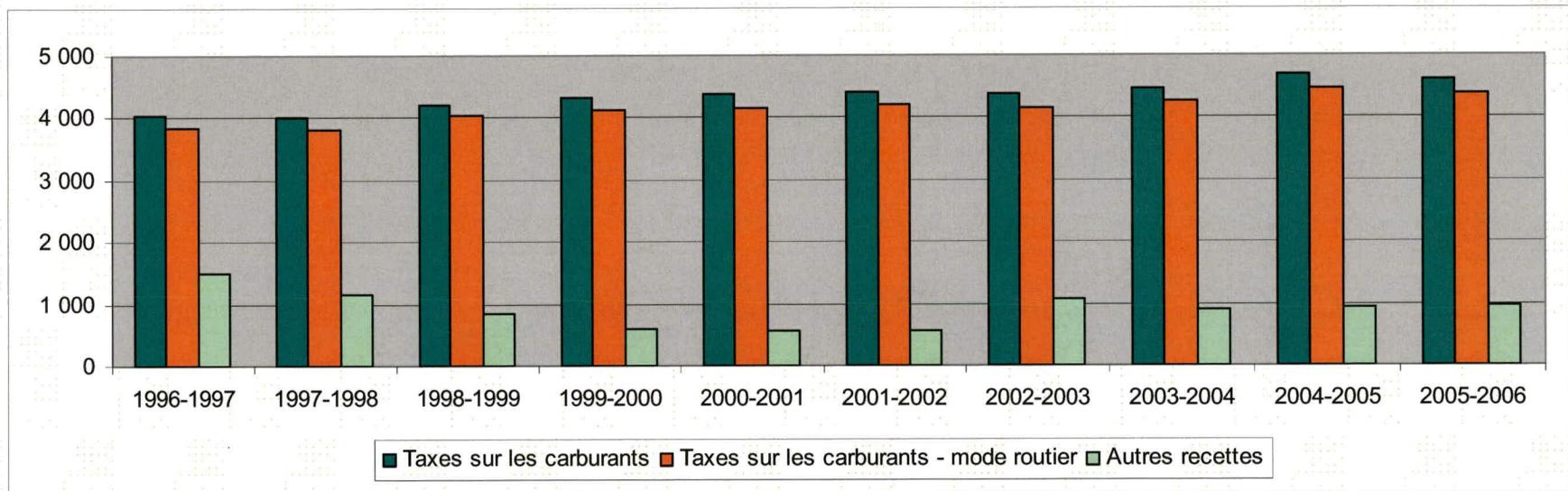
**Figure V - Répartition des recettes fédérales totales en transport par mode, 2005-2006**



### 11.5 Sources des recettes

D'où proviennent les recettes? Le gouvernement fédéral perçoit des droits et des frais d'utilisation, collecte des revenus pour services rendus et perçoit des taxes sur les carburants. Sans entrer dans les détails d'une ventilation complète, il est intéressant de mettre en évidence la part des taxes sur les carburants dans les recettes totales. La figure W illustre les parts relatives des taxes sur les carburants et des autres recettes.

Figure W - Recettes fédérales provenant des taxes sur les carburants et autres recettes (millions de \$)



Les recettes des taxes sur les carburants, tous modes confondus, sont de trois à huit fois supérieures au total des autres recettes, selon l'année considérée. Comme il a déjà été mentionné au chapitre 8, elles sont également en croissance sur toute la période, à l'exception de 2002-2003 et 2005-2006. Au contraire, le total des autres recettes décroît jusqu'en 2001-2002 et fluctue par la suite. En outre, les recettes des taxes sur les carburants provenant du mode routier se situent dans une fourchette de 3,8 à 4,5 milliards \$ et constituent environ 95 % du total des recettes des taxes sur les carburants. Les recettes du mode routier se sont accrues de quelque 500 millions \$ sur la période, mais elles sont en grande partie dépendantes de facteurs externes au gouvernement (augmentation du parc de véhicules, des distances parcourues, etc.) puisque les taux de taxes n'ont pas changé au cours de la période étudiée.

Cela dit, les autres recettes, totalisant entre 550 millions et 1,5 milliard \$, forment une part non négligeable des recettes totales. De 53 % à 85 % de ces autres recettes proviennent du mode aérien, le reste provenant surtout du mode routier. La principale source de revenus demeure les loyers des aéroports.

Pour conclure cette section, soulignons que les recettes liées au mode ferroviaire proviennent surtout de taxes sur le diesel alors que les recettes du mode maritime sont principalement constituées de frais portuaires et de frais de sécurité maritime; pour ce mode, les recettes de taxes sur les carburants sont marginales sauf en fin de période.

### 11.6 Évolution comparée des dépenses et des recettes

Le tableau 40 et la figure X illustrent l'évolution comparative des dépenses et des recettes totales en transport du gouvernement fédéral. La période étudiée se caractérise par un cycle bien défini. Comme le montre la figure X, tant les dépenses que les recettes décroissent au cours des premières années et s'accroissent par la suite. L'amplitude relative des variations est cependant beaucoup plus importante dans le cas des dépenses, tributaires en grande partie des fluctuations importantes dans les dépenses pour les programmes d'infrastructures ainsi que de l'extinction de certains programmes et de l'importante réduction de certains autres.

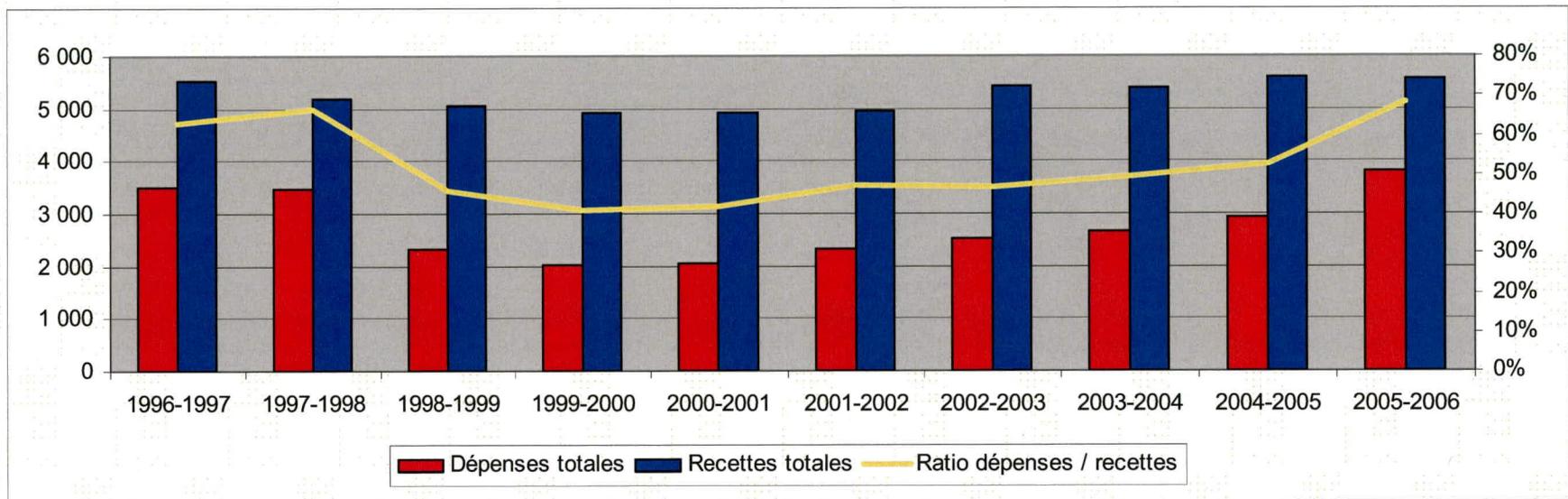
Un des résultats les plus importants de cette étude peut être visualisé au moyen du ratio dépenses/recettes. Celui-ci constitue une mesure du « retour sur l'investissement » du gouvernement fédéral dans les réseaux et systèmes de transport au pays. Ce ratio se situe dans une fourchette de 40 % à 68 %, ce qui signifie que seulement une assez faible proportion des recettes perçues est retournée aux usagers ainsi qu'aux réseaux et systèmes, ce qui peut être observé par ailleurs à l'examen des dépenses et recettes nominales.

Mentionnons en terminant que ce ratio a subi une diminution marquée en 1998-1999, au moment où des responsabilités importantes, notamment dans le secteur aérien, ont été transférées à d'autres entités, principalement à NAV Canada. Il s'accroît de nouveau de façon marquée en 2005-2006, au moment où les dépenses en infrastructures sont très élevées.

**Tableau 40 - Dépenses et recettes fédérales consolidées en transport (millions de \$)**

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Dépenses totales	3 493	3 458	2 320	2 009	2 046	2 332	2 541	2 671	2 949	3 801
Recettes totales	5 534	5 187	5 066	4 912	4 918	4 960	5 435	5 386	5 607	5 558
<i>Dépenses/recettes</i>	63,1 %	66,7 %	45,8 %	40,9 %	41,6 %	47,0 %	46,7 %	49,6 %	52,6 %	68,4 %

Figure X - Dépenses et recettes totales en transport du gouvernement fédéral (millions de \$)



## Conclusion au volet 1

Ce premier volet a permis d'atteindre l'objectif fixé, soit obtenir un portrait détaillé des dépenses et recettes fédérales en transport au Canada. Ce portrait est établi de telle sorte que les totaux sont voisins de ceux diffusés par Transports Canada dans son Rapport annuel puisque le recensement des débours et encours de Transports Canada, le principal ministère impliqué, est basé en grande partie sur les informations tirées de ce rapport. L'allocation des dépenses et recettes aux divers ministères, organismes et programmes diffère toutefois significativement de la présentation de Transports Canada ou des Comptes publics. La présentation utilisée ici permet de mettre en évidence certains éléments, notamment les programmes d'infrastructures qui, autrement, seraient éparpillés dans les ministères et organismes les administrant, sans former un tout cohérent. Dans les autres cas, la présentation par ministère et organisme montre clairement les postes importants de dépenses et de recettes pour tel ou tel mode.

Le principal résultat est donc d'obtenir, sous une forme prête à l'utilisation, une gamme complète de décompositions des dépenses et recettes fédérales en transport. Le format des fichiers électroniques sous-jacent permet en outre des désagréations additionnelles, le cas échéant. Un constat fondamental de ce volet est le fait qu'en général le gouvernement fédéral retourne aux usagers et aux réseaux de transport environ la moitié des revenus qu'il perçoit. Cette situation est due à la place prépondérante qu'occupe la taxation des carburants dans les revenus fédéraux. Si on excluait les taxes sur les carburants, les dépenses seraient en excédent par rapport aux recettes dans un rapport de plus de 2 : 1. Les ratios (dépenses/recettes) déterminés ici pourront être mis en comparaison avec ceux qui seront déterminés au volet 2.

Les bénéfices tirés de cet exercice seront d'une grande utilité pour le volet 2, dont l'objectif principal est de déterminer la portion de ces dépenses et recettes qui sont allouées au Québec. Le principal bénéfice est une compréhension accrue de la comptabilité des ministères et organismes. Les techniques de réconciliation et de recherche d'information développées dans ce volet sont la base nécessaire préalable à la désagrégation encore plus poussée qui doit être faite au volet 2. De même, l'expérience découlant de la détermination de clés d'allocation pour le volet 1 servira pour le volet 2.

## Annexe 1 : Résultats comparatifs

Tel que mentionné dans l'introduction, l'analyse présentée dans ce document s'inscrit dans la continuité d'autres études portant sur le même sujet. À titre informel, le tableau A-1 présente une comparaison des principaux résultats de cette étude par rapport aux résultats calculés dans l'étude des Conseillers ADEC<sup>23</sup> pour la période commune aux deux études, soit 1996-1997 à 2000-2001. Dans la plupart des cas, les totaux sont semblables, mais les répartitions modales peuvent varier, surtout dans le cas des recettes.

**Tableau A-1 - Comparaison des dépenses et recettes fédérales en transport au Canada calculées dans cette étude et dans l'étude des Conseillers ADEC inc. (millions de \$)**

	1996-1997		1997-1998		1998-1999		1999-2000		2000-2001	
	ADEC	Cette étude								
<b>Dépenses</b>										
Routier	715	743	1 014	699	525	548	395	401	318	345
Ferroviaire	280	294	266	288	249	268	218	234	278	294
Aérien	1 451	1 471	1 102	1 131	593	634	357	389	349	393
Maritime	821	808	809	1 168	691	707	795	816	742	830
Indéterminé	220	144	234	149	234	134	222	134	235	147
<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>3 486</b>	<b>3 493</b>	<b>3 425</b>	<b>3 458</b>	<b>2 292</b>	<b>2 320</b>	<b>1 988</b>	<b>2 009</b>	<b>1 922</b>	<b>2 046</b>
<b>Recettes</b>										
Routier	3 826	3 958	3 989	3 958	4 133	4 168	4 169	4 276	4 200	4 309
Ferroviaire	0	82	12	95	12	92	13	98	10	101
Aérien	1 285	1 379	938	1 043	600	704	313	422	253	403
Maritime	56	73	67	82	67	87	72	95	77	89
Indéterminé	273	43	246	9	251	15	259	20	233	17
<b>Total</b>	<b>5 440</b>	<b>5 534</b>	<b>5 252</b>	<b>5 187</b>	<b>5 063</b>	<b>5 066</b>	<b>4 826</b>	<b>4 912</b>	<b>4 773</b>	<b>4 918</b>

<sup>1</sup> Le total pour la présente étude comprend les catégories *Transport en commun* et *Multimodal*.

<sup>23</sup> Les Conseillers ADEC inc., Op. Cit.

## **Annexe 2 : Principaux acronymes**

AAC :	Agriculture et agroalimentaire Canada
ACSTA :	Administration canadienne de la sécurité du transport aérien
APC :	Administration portuaire canadienne
ARC :	Agence du revenu du Canada
BST :	Bureau de la sécurité des transports du Canada
CDT :	Centre de développement des transports (de Transports Canada)
CFCP :	Chemin de fer Canadien Pacifique
CGVMSL :	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
CN :	Canadien National
FCIS :	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
FSIF :	Fonds (stratégique) sur l'infrastructure frontalière
FIMR :	Fonds sur l'infrastructure municipale rurale
FTC :	Fonds pour le transport en commun
FTE :	Fonds de la taxe sur l'essence
ISIC :	Initiative stratégique d'investissements en capital
LTGO :	Loi sur le transport du grain de l'Ouest
MAINC :	(Ministère des) Affaires indiennes et du Nord Canada
MDN :	Ministère de la défense nationale

MPO :	(Ministère des) Pêches et Océans Canada
OTC :	Office des transports du Canada
PIC :	Programme Infrastructures Canada
PSAR :	Programme stratégique d'amélioration routière
PSIR :	Programme stratégique d'infrastructures routières
PTIC :	Programme des travaux d'infrastructures Canada
RASTC :	Rapport annuel sur la situation des transports au Canada
R-D :	Recherche et développement
RMR :	Rapport ministériel sur le rendement
RNA :	Réseau national des aéroports
RPP :	Rapport sur les plans et priorités
SNA :	Système de navigation aérienne
STMRA :	Subvention au transport de marchandises dans la région atlantique
TAC :	Tribunal d'appel des transports du Canada (autrefois <i>Tribunal de l'aviation civile</i> )
TC :	Transports Canada
TMD :	Transport des marchandises dangereuses
TPGSC :	Travaux publics et services gouvernementaux Canada

## **Annexe 3 : Sources des données**

Il existe plusieurs sources de renseignements sur les dépenses en transport effectuées par les ministères et organismes fédéraux dans l'ensemble du Canada. Ces sources sont toutefois souvent difficiles à concilier; dans certains cas, la conciliation est même impossible. Ces sources sont décrites brièvement ici.

### **Rapport annuel sur la situation des transports au Canada**

Transports Canada publie annuellement le Rapport annuel sur la situation des transports au Canada (RASTC). Celui-ci présente une grande quantité d'information touchant de nombreux aspects des transports; parmi ces informations se retrouvent des données sur les dépenses engagées par les différents ministères et organismes, ainsi que sur les recettes perçues par le gouvernement fédéral. Le RASTC est basé sur des informations recueillies par Transports Canada auprès de ses différents secteurs d'opérations et auprès d'autres organismes fédéraux.

Un avantage important est lié à cette source, soit l'existence de fichiers électroniques reprenant les principaux tableaux d'intérêt. Une entente avec Transports Canada nous a permis d'obtenir les fichiers nécessaires aux mises à jour. La principale difficulté rattachée à cette source est l'organisation de l'information, c'est-à-dire tantôt par mode, tantôt par catégorie de dépenses, tantôt par ministère ou organisme. Réconcilier les diverses présentations devient alors problématique. De plus, il y a parfois divergence entre les montants indiqués dans le rapport écrit et ceux inscrits dans les fichiers électroniques. Néanmoins, l'approche par poste utilisée ici est basée sur la classification des dépenses et des recettes établie par le RASTC, avec quelques écarts d'importance variable.

### **Comptes publics**

Les divers documents des Comptes publics du Canada fournissent une quantité intéressante de renseignements. Le principal obstacle à l'utilisation systématique de cette source est la complexité même des Comptes publics. Ceux-ci ont cependant l'avantage de présenter les informations de manière particulièrement détaillée par catégorie de dépenses. L'analyse et la contre-vérification des renseignements sont tout de même assez laborieuses.

Les Comptes publics sont une source d'information pour laquelle la présentation demeure généralement inchangée d'année en année exception faite lors de réaménagements administratifs dans les ministères ou organismes concernés. Des changements dans la présentation ont cependant eu lieu à compter de 2002-2003 suite à l'adoption par le gouvernement fédéral de la comptabilité d'exercice intégrale. Cette situation fait en sorte que les renseignements postérieurs à 2002-2003 présentent une discontinuité avec les années antérieures. En 2005-2006, des restructurations majeures ont également eu lieu à Transports Canada, ce qui s'est trouvé à modifier la présentation habituelle dans les Comptes publics et à nécessiter un exercice de réconciliation avec la présentation des années antérieures.

## **Rapports ministériels sur le rendement; Rapports sur les plans et priorités**

Depuis quelques années, les ministères et organismes fédéraux doivent produire, sur une base annuelle, un compte rendu de leurs activités et de leur rendement au cours de l'année précédente. Ces documents incluent généralement une description assez détaillée des activités de l'entité ainsi que des états financiers pour les deux dernières années, ce qui permet à la fois d'obtenir des renseignements financiers additionnels ainsi que, à l'occasion, une estimation de la répartition modale des dépenses ou recettes.

Les rapports ministériels sur le rendement (RMR) viennent compléter de manière adéquate les informations obtenues du RASTC et des Comptes publics. Même s'il existe des normes dictées par le gouvernement fédéral pour la publication de ces documents, leur principal inconvénient est l'absence de cohérence d'un rapport à l'autre, de sorte que le détail des renseignements n'est pas constant. En d'autres mots, certains RMR sont plus utiles que d'autres. Les renseignements recherchés peuvent se trouver plutôt dans le Rapport sur les plans et priorités (RPP) de l'organisme, un autre document requis par la législation fédérale. Quoiqu'orientés de manière prospective, les RPP présentent à l'occasion des informations financières sur l'année écoulée.

## **Rapports annuels**

Plusieurs entités ne produisent pas de RMR ni de RPP, mais plutôt un rapport annuel alors que certains ministères produisent à la fois un rapport annuel, un RMR et un RPP. Les rapports annuels contiennent généralement des informations similaires aux RMR ou aux RPP, ce qui inclut des états financiers. Ils possèdent aussi les mêmes avantages et inconvénients que les documents susmentionnés.

D'autres rapports annuels d'une grande utilité sont ceux des sociétés ou organismes bénéficiant des dépenses fédérales ou devant verser des droits ou d'autres frais au gouvernement fédéral. Ces sociétés peuvent être des compagnies aériennes, ferroviaires ou maritimes, des administrations aéroportuaires, des administrations portuaires canadiennes ou tout autre organisme ayant des liens financiers avec le gouvernement fédéral. Leurs rapports annuels permettent d'avoir une vision différente des échanges financiers et d'obtenir des renseignements précis sur leurs activités et les liens avec les montants reçus ou versés.

## **Budgets de dépenses**

Les budgets de dépenses présentent de l'information financière très détaillée sur chacun des ministères et organismes fédéraux. Ils sont utilisés en dernier recours, lorsque les autres sources ont été consultées sans obtenir toutes les informations souhaitées. Ces documents possèdent en effet deux inconvénients majeurs, soit leur complexité et leur approche prospective. En effet, ils décrivent les crédits alloués plutôt que les dépenses réelles. Même s'il arrive que les crédits soient un bon estimateur des dépenses qui seront effectivement réalisées, des écarts substantiels peuvent souvent être constatés *a posteriori*. Ces documents sont utilisés le moins souvent possible.

## **Sites Internet**

Tous les sites des ministères, organismes, sociétés, compagnies, programmes ou autres entités mentionnés dans ce rapport ont été visités. En plus d'être le point de départ pour la recherche des autres documents (RMR, RPP, rapports annuels), ces sites incluent bien souvent des renseignements additionnels non mentionnés ailleurs, notamment des informations financières historiques ou des détails sur le suivi de programmes spécifiques, comme par exemple le compte rendu périodique sur la cession des ports ou encore les versements dans le cadre des programmes d'infrastructures.

## **En résumé**

Afin de dégager l'information la plus complète et la plus fiable possible sur les dépenses et recettes fédérales en transport, et compte tenu des avantages et inconvénients de chaque source, le RASTC, les Comptes publics et les RMR constituent les sources primaires d'informations. Lorsque nécessaire, d'autres documents ont été consultés, soit comme sources d'informations primaires, soit pour appuyer ou compléter les informations trouvées ailleurs. Le but recherché est que la poursuite de l'exercice de mise à jour dans le futur soit la plus pratique et souple possible, tout en pouvant s'appuyer sur des sources d'information généralement sûres et cohérentes entre elles.

Une mise en garde s'impose toutefois. L'explication des différences entre les informations provenant des multiples sources de données ne fait pas partie des objectifs de ce rapport. Cela pourrait faire l'objet d'un mémoire séparé, du moins pour les entités les plus importantes. Il peut cependant arriver que les raisons sous-tendant certains écarts soient exposées de manière succincte afin de faciliter la compréhension du contexte ou de justifier la source retenue.

## **Annexe 4 : Principaux documents et sites consultés**

### **Affaires indiennes et du Nord Canada**

[http://www.ainc-inac.gc.ca/index\\_f.html](http://www.ainc-inac.gc.ca/index_f.html)

Plan annuel des dépenses pour le Nord, 1996-1997.

Rapports annuels sur le rendement, annuel.

### **Air Canada**

<http://www.aircanada.com/>

Rapports annuels.

### **Bureau de la sécurité dans les transports**

<http://www.tsb.gc.ca/fr/index.asp>

Déroulement des enquêtes.

Rapports annuels au Parlement.

Rapports ministériels sur le rendement, annuel

Sommaire statistique du BST, événements aéronautiques, annuel.

Sommaire statistique du BST, événements ferroviaires, annuel.

Sommaire statistique du BST, événements maritimes, annuel.

### **Commission de la Capitale nationale**

[http://www.capitaleducanada.gc.ca/bins/ncc\\_web\\_content\\_page.asp?cid=16296&lang=2&bhcp=1](http://www.capitaleducanada.gc.ca/bins/ncc_web_content_page.asp?cid=16296&lang=2&bhcp=1)

Plan d'entreprise, annuel.

Rapports annuels.

### **Développement économique Canada pour les régions du Québec**

<http://www.dec-ced.gc.ca/asp/General/main.asp?LANG=FR>.

### **Finances Canada**

<http://www.fin.gc.ca/fin-fra.html>

Budget du gouvernement.

### **Infrastructure Canada**

[http://www.infrastructure.gc.ca/index\\_f.shtml](http://www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml)

Rapports ministériels sur le rendement, annuel.

### **Les Conseillers ADEC inc.**

Évolution des dépenses et des recettes du gouvernement fédéral en matière de transport au Québec de 1996-1997 à 2000-2001, effectuée pour le compte du ministère des Transports du Québec, 27 septembre 2001.

### **Ministère des Transports du Québec, Direction de la planification et du partenariat**

Inventaire des montants accordés en transport par le gouvernement fédéral dans les provinces et territoires au Canada, 16 octobre 2001.

## **NAV Canada**

<http://www.navcanada.ca/NavCanada.asp?Language=fr&Content=ContentDefinitionFiles/default.xml>

Plan d'affaires 2002-2005.

Rapports annuels 1996 à 2005.

## **Office des transports du Canada**

[http://www.otc-cta.gc.ca/index\\_f.html](http://www.otc-cta.gc.ca/index_f.html)

Rapports annuels 1996 à 2005.

## **Parcs Canada**

<http://www.pc.gc.ca/>

Rapports ministériels sur le rendement, annuel.

Rapports sur les plans et priorités, annuel.

## **Pêches et Océans Canada**

[http://www.dfo-mpo.gc.ca/home-accueil\\_f.htm](http://www.dfo-mpo.gc.ca/home-accueil_f.htm)

Garde côtière canadienne, site Internet : [http://www.ccg-gcc.gc.ca/main\\_f.htm](http://www.ccg-gcc.gc.ca/main_f.htm).

Rapports ministériels sur le rendement, annuel.

Rapports sur les plans et priorités, annuel.

### **Receveur général du Canada**

<http://www.tpsgc.gc.ca/recgen/text/pub-acc-f.html>

Comptes publics du Canada, 1994-1995 à 2005-2006.

### **Secrétariat du conseil du trésor du Canada**

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada et autres documents connexes, site Internet :

<http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp>.

### **Société canadienne des ports (Ports Canada)**

Revue décennale des trafics 1989-1998.

Tour d'horizon et répertoire.

### **Société des Ponts fédéraux limitée**

<http://www.federalbridge.ca/text/media-fbcl-f.html>

Rapports annuels.

### **Statistique Canada**

[http://www.statcan.ca/start\\_f.html](http://www.statcan.ca/start_f.html)

Le transport ferroviaire au Canada, n° 52-216-XIB au catalogue, annuel.

Le transport maritime au Canada, n° 54-205-XIB au catalogue, annuel.

Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, n° 51-203-XIB au catalogue, annuel.

## **Transports Canada**

<http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm>

Centre de développement des transports, Revue annuelle (1996-1997 à 2004-2005).

Centre de développement des transports, site Internet : <http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm>.

Dépenses des gouvernements dans les transports, par province, 1987/88 à 1990/91.

Havres et ports : Rapport annuel 1993-1994 sur les opérations financières (Garde côtière canadienne).

Havres et ports : Rapport annuel 1994-1995 sur les opérations financières.

Les transports au Canada : rapports annuels (1996 à 2006).

Nouvelle orientation de Transports Canada et le Budget 1995.

Plan d'entreprise 1996-1997.

Politique maritime nationale, décembre 1995.

Politique maritime nationale : Havres et ports, Québec, décembre 1995.

Rapports ministériels sur le rendement, annuel.

Rapports sur les plans et priorités, annuel.

Sur la route du transport durable (SRTD), site Internet : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm>.

## **Travaux publics et services gouvernementaux Canada**

<http://www.tpsgc.gc.ca/text/index-f.html>

Rapports ministériels sur le rendement, annuel.

**Tribunal d'appel des transports du Canada**

<http://www.cat-tac.gc.ca/index.php?lang=f>

Rapports ministériels sur le rendement, annuel.

**Via Rail Canada**

[http://www.viarail.ca/fr\\_index.html](http://www.viarail.ca/fr_index.html)

Rapport annuel.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 250 157