

CANQ
TR
BSM
AC
101
V.2

Les dépenses et recettes fédérales en transport

1996-1997
à 2005-2006

Volet 2
Québec



1008302

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

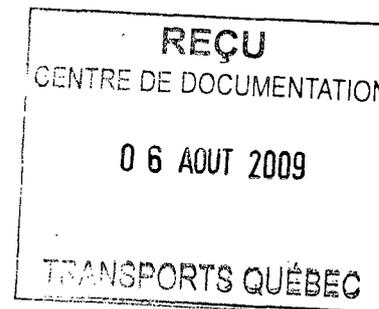
Volet 2 : Québec

Éric Genest-Laplante

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

Décembre 2008

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



CANQ
TR
BSM
AC
101
V.2

Faits saillants

- De 1996-1997 à 2005-2006, les dépenses fédérales en transport au Québec ont varié dans une fourchette de 338 à 556 millions de dollars. Les dépenses les plus élevées ont été effectuées au cours des deux dernières années couvertes, cette situation étant essentiellement due aux dépenses liées aux plus récents programmes d'infrastructures, qui ont compté en 2004-2005 et 2005-2006 pour quelque 26 % des dépenses fédérales totales en transport au Québec.
- Ces programmes d'infrastructures, de même que d'autres accords à frais partagés entre le Québec et le gouvernement fédéral, ont entraîné des débours importants dans le mode routier et, plus récemment, en transport en commun. Les dépenses importantes liées au mode maritime sur la majeure partie de la période sont dues aux travaux effectués dans certains ports avant leur cession et à la bonification des programmes de sécurité maritime. Dans le mode aérien, les dépenses ont été plus importantes à compter de 2001-2002 en raison de la mise en place de mesures de sécurité renforcées et des dédommagements accordés aux compagnies aériennes.
- Les recettes perçues par le gouvernement fédéral en transport au Québec ont fluctué entre 984 millions et 1,1 milliard de dollars sur la période couverte par cette étude. Les recettes provenant des taxes sur les carburants ont totalisé entre 880 et 956 millions, comptant ainsi pour plus de 90 % des recettes perçues. La quasi-totalité de ces recettes sont comptabilisées au mode routier.
- Selon toute vraisemblance, le Québec n'a pas reçu, sur la période couverte, sa « juste » part des dépenses fédérales par rapport aux recettes versées à ce palier gouvernemental. Le ratio des dépenses effectuées sur les recettes perçues, qui constitue une mesure du « retour sur l'investissement » du gouvernement fédéral dans les réseaux et systèmes de transport, varie de 33 % à 51 % selon les années, ce qui signifie que seulement une assez faible proportion des recettes perçues est retournée aux usagers ainsi qu'aux réseaux et systèmes de transport. Ce résultat s'explique essentiellement par les recettes importantes des taxes sur les carburants. Par ailleurs, à une exception près, ce ratio est toujours plus élevé pour le Canada pris dans son ensemble que pour le Québec seul, ce qui signifie que le Québec se trouve en quelque sorte défavorisé par rapport à l'ensemble des autres provinces.
- Ce ratio ne dépasse pas 22 % pour le mode routier, descendant même jusqu'à moins de 10 % certaines années. Pour le mode aérien, le ratio est le plus souvent au-delà de 100 %, ce qui constitue la conclusion la plus positive pour le Québec.
- L'analyse de robustesse confirme que les estimations obtenues peuvent être qualifiées d'assez ou de très fiables, ce qui ajoute du poids aux conclusions de l'étude.

Table des matières

Introduction au volet 2.....	1
1. Transports Canada (TC)	2
1.1 Dépenses	2
1.1.1 Méthodologie générale.....	2
1.1.2 Le cas de l'année 1996-1997.....	3
1.1.3 Mode routier.....	3
1.1.4 Mode ferroviaire.....	8
1.1.5 Mode aérien.....	13
1.1.6 Mode maritime	21
1.1.7 Autres dépenses.....	24
1.1.8 Dépenses totales	30
1.2 Recettes	33
1.2.1 Mode routier.....	34
1.2.2 Mode ferroviaire.....	34
1.2.3 Mode aérien.....	35
1.2.4 Mode maritime	39
1.2.5 Autres recettes	41
1.2.6 Ajustements dans les allocations modales	42
1.2.7 Sommaire des recettes.....	43
1.3 Synthèse des recettes et dépenses	45

2. Office des transports du Canada	46
3. Pêches et Océans Canada (MPO)	48
3.1 Dépenses	48
3.2 Recettes	49
4. Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC)	51
5. Travaux publics et services gouvernementaux (TPSGC).....	52
6. Agence Parcs Canada (APC).....	53
7. Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)	54
8. Agence du revenu du Canada (ARC)	57
8.1 Taxes sur les carburants	57
8.2 Autres taxes – mode routier	58
8.2.1 Taxe d’accise sur les véhicules lourds	59
8.2.2 Taxe d’accise sur les climatiseurs	60
8.3 Autres taxes – mode aérien	61
8.3.1 Taxe sur le transport aérien (TTA).....	61
8.3.2 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA).....	61
8.4 Sommaire	62
9. Programmes d’infrastructures.....	63
9.1 Description des programmes.....	63
9.1.1 Programme stratégique d’amélioration routière (PSAR).....	64
9.1.2 Travaux d’infrastructures Canada-Québec 1997 (TICQ-97)	64
9.1.3 Travaux d’infrastructures Canada-Québec 2000 (TICQ-2000)	65
9.1.4 Programme stratégique d’infrastructures routières (PSIR)	65

9.1.5	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)	67
9.1.6	Fonds sur l'infrastructure frontalière (FSIF).....	68
9.1.7	Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR).....	68
9.1.8	Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) et Fonds pour le transport en commun (FTC).....	69
9.2	Dépenses dans le cadre de chacun des programmes	69
9.2.1	PSAR.....	69
9.2.2	TICQ-97	70
9.2.3	TICQ-2000	70
9.2.4	PSIR	70
9.2.5	FCIS	71
9.2.6	FSIF	71
9.2.7	TICQ-2005 (PIC-FIMR)	72
9.2.8	FTE et FTC.....	72
9.2.9	Autre.....	73
9.2.10	Synthèse par programme.....	73
9.3	Dépenses modales.....	74
9.3.1	PSAR et TICQ-97	74
9.3.2	TICQ-2000	74
9.3.3	PSIR	75
9.3.4	FCIS	75
9.3.5	FTE et FTC.....	75
9.3.6	Synthèse modale.....	75
9.4	Autres ententes.....	76

9.4.1	Réseau routier de l'Outaouais	76
9.4.2	Aide transitoire pour le transport des marchandises (PTTA).....	77
9.4.3	Route d'accès à Waskaganish	77
9.4.4	Pont Perley	77
9.4.5	Pont de Québec.....	77
9.4.6	Parc national Forillon	78
10.	Autres ministères et organismes	78
10.1	Agences de développement régional.....	78
10.2	Commission de la capitale nationale (CCN).....	79
10.3	Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).....	81
10.4	Ressources naturelles Canada	82
10.5	Défense nationale.....	82
10.6	Dépenses de R-D non classées.....	83
10.7	Sommaire	83
11.	Résultats consolidés.....	84
11.1	Dépenses totales par source	84
11.2	Dépenses totales par mode.....	86
11.3	Recettes totales par source	91
11.4	Recettes totales par mode.....	91
11.5	Sources des recettes	93
11.6	Évolution comparée des dépenses et des recettes	94
11.7	Comparaison Québec – Canada	96
11.7.1	Ensemble des dépenses et des recettes.....	96

11.7.2 Comparaisons modales.....	97
12. Robustesse des résultats.....	99
12.1 La classification choisie.....	99
12.1.1 Les niveaux.....	99
12.1.2 Fiabilité.....	100
12.2 Résultats globaux.....	101
12.2.1 Dépenses.....	101
12.2.2 Recettes.....	103
12.3 Résultats pour Transports Canada.....	105
12.4 Synthèse.....	106
Conclusion générale.....	107
Documents consultés (liste partielle).....	109
Annexe 1 : Tableaux détaillés sur la robustesse des résultats.....	113
Ensemble des ministères et organismes.....	113
Transports Canada.....	116
Annexe 2 : Comparaison des résultats obtenus avec l'étude des Conseillers ADEC.....	121
Annexe 3 : Rappel des dépenses et recettes fédérales en transport au Canada.....	123
Annexe 4 : Principaux acronymes.....	124

Introduction au volet 2

Le présent rapport présente les résultats d'une recherche sur les montants dépensés et perçus en transport par le gouvernement fédéral par le biais de ses nombreux ministères et organismes. Le premier volet de l'étude a permis 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.

Le second volet, qui fait l'objet du présent document, a quatre objectifs. Le premier est de déterminer des facteurs de répartition ou des clés d'allocation afin de calculer ou d'estimer la part des dépenses et recettes fédérales au Québec par rapport aux dépenses et recettes dans l'ensemble du Canada. Dans la mesure du possible, les facteurs de répartition devraient demeurer simples, tout en étant les plus précis possible. Le deuxième objectif est de présenter une décomposition des dépenses et recettes fédérales au Québec par organisme et par mode d'une manière analogue à celle utilisée au volet 1. Le troisième objectif, sans nul doute le plus important, est de vérifier si le Québec reçoit sa juste part des dépenses fédérales, d'une part par rapport aux autres provinces et, d'autre part, en fonction des recettes qui y sont perçues. Le quatrième objectif est de qualifier la fiabilité des estimations obtenues.

La recherche se veut la plus complète possible, sans toutefois prétendre à l'exhaustivité. En effet, la complexité des documents consultés, le manque de cohérence entre ceux-ci et les différences de présentation des montants dépensés ont rendu cette opération particulièrement difficile. Malgré les problèmes rencontrés, on peut affirmer que la quasi-totalité des dépenses effectuées et des recettes perçues par le gouvernement fédéral sont incluses ici.

Afin de faciliter la recherche d'informations et de tenir compte des spécificités de chaque entité gouvernementale, chacun des ministères et organismes est traité séparément. Cette présentation a pour avantage de préserver la cohésion avec le volet 1 de l'étude et de faciliter la lecture du rapport.

1. Transports Canada (TC)

Les dépenses et recettes créditées à Transports Canada au Québec sont, comme pour les autres régions du Canada, administrées dans les faits à deux niveaux. Il y a les dépenses et recettes rattachées à l'administration centrale, à Ottawa, et celles rattachées à Transports Canada, Région du Québec. Cette dernière entité assume bon nombre des dépenses et recettes liées à l'exploitation courante des programmes de Transports Canada au Québec et publie de l'information à ce sujet. Les programmes directement administrés par Ottawa sont au contraire souvent plus difficiles à « régionaliser » et nécessitent la recherche de clés d'allocation. La comptabilisation des dépenses et recettes par poste, adoptée dans le volet 1, a été conservée, pour fins de comparaisons.

À l'occasion, d'autres organismes rattachés à Transports Canada assument également des dépenses et recettes présentées directement comme dépenses du Ministère, sans référence à l'organisme responsable. Dans la suite de ce document, ces organismes seront identifiés lorsque ce sera le cas.

1.1 Dépenses

1.1.1 Méthodologie générale

Tel que mentionné ci-dessus, les dépenses de Transports Canada au Québec peuvent être effectuées directement du Bureau central à Ottawa ou encore être administrées par la Région du Québec du Ministère. La Région du Québec produit d'ailleurs, depuis 1998-1999, un document annuel intitulé *Orientations et objectifs* (ci-après identifié par l'acronyme OORQ) qui donne de l'information sur les activités de la Région et qui présente les budgets prévus pour l'année à venir ainsi que des résultats pour les années antérieures en ce qui a trait aux recettes et dépenses administrées par la Région. Une partie des montants détaillés ci-dessous provient donc de cette publication. Bien que la présentation de cette publication ne soit pas conciliable en totalité, ni entièrement compatible avec les tableaux présentés dans le volet 1, elle permet tout de même d'affecter bon nombre de dépenses et recettes à des postes précis.

La partie des dépenses et recettes administrée par le Bureau central, est plus difficile à évaluer et repose dans plusieurs cas sur des estimations à l'aide de clés d'allocation ou de perceptions de la situation (par exemple, des postes de dépenses sont exclus d'office parce qu'il est clair que les dépenses n'ont pas été effectuées au Québec).

1.1.2 Le cas de l'année 1996-1997

Le document OORQ est disponible à partir de l'année financière 1998-1999 et permet de retracer une portion significative des dépenses effectuées par la Région du Québec de Transports Canada rétrospectivement jusqu'en 1997-1998¹. Ce n'est toutefois pas le cas pour 1996-1997. Le document *Plan annuel de 1997-1998* contient cependant, dans le texte, des informations sur certains postes de dépenses. Lorsque ces informations sont disponibles, elles sont reprises telles quelles. Pour la majorité des postes, pour lesquels il n'y a aucune information, les dépenses sont estimées en utilisant une règle de trois, dont les termes sont, pour un poste de dépense donné :

- les dépenses totales au Canada en 1996-1997;
- les dépenses totales au Canada pour 1997-1998;
- les dépenses au Québec pour 1997-1998.

1.1.3 Mode routier

Le tableau 1 présente les postes de dépenses de Transports Canada dans le mode routier tels que désagrégés dans le volet 1 de cette étude. Au premier coup d'œil, on peut cibler des postes pour lesquels aucune dépense n'est effectuée au Québec. En effet, les dépenses pour *Amélioration des routes – Prairies* et *Pont de la Confédération* sont évidemment faites ailleurs au Canada. Inversement, on peut attribuer entièrement au Québec les dépenses des postes *Ponts Jacques-Cartier et Champlain* et *Péages sur le pont Victoria*. Dans le premier cas, il s'agit de dépenses portées au compte de la Société des ponts fédéraux limitée. Dans le second cas, il s'agit en fait d'une subvention récurrente versée au CN à l'égard de l'abolition des péages sur le pont et la réfection des voies de circulation. Par ailleurs, les dépenses associées au poste *Initiative stratégique d'investissement* sont reportées au chapitre 9 sur les programmes d'infrastructures, tout comme dans le volet 1.

¹ Ceci ne comprend pas les dépenses effectuées par le Bureau central.

Tableau 1 - Postes de dépenses de Transports Canada dans le mode routier (ensemble du Canada)

Fonctionnement, entretien et immobilisations	Octrois, subventions et contributions
Ponts Jacques-Cartier et Champlain	Élimination du STMRA
Autres - Transports Canada	Amélioration des routes – Prairies
Sécurité routière	Ententes sur les routes
Analyses et politique routières	Initiative stratégique d'investissement
	Pont de la Confédération
	Péages sur le pont Victoria
	Code canadien de la sécurité
	Autres

Autres – Transports Canada

La part allouée au Québec des dépenses de ce poste, dont la composition est totalement inconnue, est basée sur la proportion des dépenses allouées au Québec en fonctionnement, entretien et immobilisations. Les dépenses au Québec de deux des trois postes servant aux calculs, soit *Sécurité routière* et *Analyses et politique routières*, ont cependant été estimées sur la base d'informations fragmentaires. Il existe donc une marge d'erreur, mais les montants en cause étant relativement modestes, l'impact final devrait être marginal. Une surestimation des dépenses au Québec est possible vu les dépenses totalement allouées au Québec pour les ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Sécurité routière

La sécurité routière est en général du ressort des gouvernements provinciaux, cette situation découlant des champs de compétence respectifs des paliers de gouvernement. Les dépenses fédérales concernent essentiellement la sensibilisation, la surveillance des transporteurs routiers et la tenue d'enquêtes à l'échelle nationale sur l'utilisation des véhicules ou autres. Le programme Vision 2010, en collaboration avec les autorités policières, fait aussi partie du programme de sécurité routière.

Il n'existe aucun facteur de répartition régional pour ce type de dépense; cependant, il est plausible de considérer que l'utilisation de la proportion de véhicules routiers immatriculés au Québec par rapport à l'ensemble du Canada donne une approximation assez juste des dépenses de ce poste au Québec. Après vérification, cette proportion est quasi invariante d'une année à l'autre et s'établit à environ 22,5 %.

Analyses et politique routières

La Région du Québec fait clairement mention dans la RARQ de son implication dans les analyses modales, sans toutefois expliciter davantage dans ses tableaux de dépenses où se trouvent celles rattachées à ces activités. Il est donc permis de croire que ces dépenses sont regroupées avec d'autres, pour chacun des modes². Une autre partie des dépenses en analyses et politique routière est toutefois effectuée au bureau central d'Ottawa, étant donné que la majorité des analystes s'y trouve. La répartition de ces dernières dépenses par région étant non disponible, le choix retenu ici est d'allouer au Québec les dépenses dans la même proportion que les dépenses de sécurité routière. Ceci se justifie par la similitude du genre de travail (analyses, recommandations, mise en œuvre). De plus, cette proportion correspond, à peu de choses près, à la proportion Québec/Canada de la population.

Élimination du STMRA

Le STMRA (Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique) avait pour objectif d'offrir certains avantages aux sociétés ferroviaires ainsi qu'aux compagnies de camionnage et de transport maritime pour défrayer le coût de transport des marchandises dans la Région atlantique et vers les marchés du Canada central. Le territoire couvert par les subventions comprenait les provinces maritimes (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard), de même que la partie du Québec au sud et à l'est de Lévis. Ces subventions ont été éliminées en 1995, mais des versements de transition décroissants dans le temps ont été versés jusqu'en 2001-2002.

Les Comptes publics fournissent de l'information désagrégée par province sur les versements effectués dans le cadre de ce programme. Ces renseignements, qui coïncident au total (somme des provinces) avec les informations du RASTC, sont donc reportés intégralement dans le tableau approprié pour le Québec.

Ententes sur les routes

Ces ententes peuvent prendre diverses formes, mais se répartissent en deux catégories : les ententes financées exclusivement par le gouvernement fédéral, et celles réalisées par le biais d'accords fédéraux-provinciaux. Ces projets peuvent être repérés dans les Comptes publics, dans la catégorie *Contributions*. Les projets sont généralement assez détaillés pour identifier le lieu de réalisation dans chaque cas. Pour le Québec, il s'agit de contributions pour le réseau routier de l'Outaouais qui se poursuivaient toujours en 2005-2006. Jusqu'en 1997-1998, ce poste incluait également des versements pour des travaux de construction sur le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal.

² Même si une catégorie *Multimodal* a été créée dans le volet 1 pour ce type de dépenses, elle n'est pas utilisée pour les postes pour lesquels l'allocation modale était claire au volet 1, et ce, pour des raisons de cohérence. Il est préférable de tenter de déterminer une clé d'allocation. Cependant, la catégorie *Multimodal* sera utilisée pour des dépenses déterminées comme telles dans le volet 1.

Initiatives stratégiques d'investissement

Les montants inscrits à ce poste au Québec ont été dépensés dans le cadre de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale de 1993 sur le programme stratégique d'amélioration routière à frais partagés à parts égales. On parle ici du programme stratégique d'améliorations routières (PSAR)³. Tel que mentionné plus haut, ces montants sont reportés au chapitre 9 (programmes d'infrastructures) du présent document.

Code canadien de sécurité

En 1987, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière se sont mis d'accord pour élaborer et mettre en œuvre le Code canadien de sécurité (CCS) afin d'encourager la sécurité du camionnage, favoriser l'efficacité de l'industrie des transporteurs routiers et uniformiser les normes de sécurité dans ce secteur au Canada. Le CCS s'appuyait sur une refonte des lois et des règlements provinciaux et territoriaux existants, auxquels s'ajoutaient de nouvelles initiatives destinées à rehausser la sécurité au pays. Le CCS a été conçu par les administrations membres du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) de concert avec l'industrie du transport routier. Les normes du CCS rattachées à la sécurité s'appliquent aux cotes de sécurité, aux vérifications d'installations, aux systèmes de profil des conducteurs et des transporteurs, aux rapports d'inspection de voyages, aux heures de service des conducteurs, à l'entretien et à l'inspection des véhicules commerciaux et à la sûreté des chargements. Les normes administratives du CCS s'appliquent à l'auto-certification des conducteurs, à la délivrance des permis de conduire unique, au système de classification des permis de conduire, aux normes médicales, aux tests de connaissances et de rendement, et au programme de formation des préposés à l'examen des conducteurs.

Les dépenses de ce poste sont des paiements versés aux provinces et aux territoires aux termes d'ententes visant à mettre en application les dispositions du CCS. Les montants sont présentés dans les Comptes publics et désagrégés par province en tant que programme fédéral-provincial à frais partagés.

Un résumé des dispositions du CCS peut être visualisé à l'adresse <http://www.gov.mb.ca/tgs/transreg/tsr/core/natsafecode.fr.html> alors qu'une description plus complète se trouve à l'adresse <http://www.ccmta.ca/french/produstandservices/publications/publications.cfm>.

³ On peut aussi consulter les rapports annuels du ministère des Transports du Québec pour plus de détails. Une description du PSAR est tout de même fournie à la section 9.

Autres

Tout comme le montant accordé au CN pour l'abolition des péages sur le pont Victoria (voir ci-dessus), les montants accordés à la même société pour l'entretien du pont de Québec sont crédités au mode routier. Cette contribution fédérale se maintient à 600 000 \$ depuis 1997-1998, après avoir été à 300 000 \$ en 1996-1997⁴. Il est apparent que, pour certaines années du moins, d'autres sommes devraient être créditées à ce poste. Toutefois la description offerte de certains postes de dépenses dans les Comptes publics demeure trop vague pour que les sommes identifiées soient attribuées à un mode plutôt qu'un autre. Les sommes dépensées à certains postes des Comptes publics sont d'ailleurs parfois consacrées à plusieurs modes. Cependant, on ne peut effectuer de répartition précise. Dans ce contexte, on ne garde ici que les versements relatifs au pont de Québec. Notons que, dans les Comptes publics, le « lieu » du versement est celui du siège social, en l'occurrence Toronto. Les dépenses sont ici attribuées au Québec, pour des raisons évidentes.

Sommaire des dépenses, mode routier

Le tableau 2 présente l'évolution de chacune de ces dépenses au Québec entre 1996-1997 et 2001-2002 selon les hypothèses adoptées ci-dessus.

À l'exception de 2001-2002 et 2002-2003, les dépenses dans le mode routier sont demeurées relativement stables, se situant dans une fourchette comprise entre 53 millions \$ et 79 millions \$. Les creux enregistrés en 1998-1999 et 2000-2001 correspondent :

- dans le premier cas, à une diminution sensible des dépenses relatives aux ententes sur les routes, correspondant à la fin des montants versés pour le boulevard Henri-Bourassa à Montréal;
- dans le second cas, à la diminution abrupte des subventions relatives à l'élimination du STMRA.

Quant à la remontée provisoire des dépenses en 2001-2002 et 2002-2003, elle s'explique presque uniquement par les travaux entrepris par la Société des ponts fédéraux pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. Si les dépenses de cette société s'étaient maintenues au niveau des années précédentes, le résultat net aurait été un montant de dépenses total légèrement inférieur à celui de 2000-2001.

⁴ Voir la section 9 pour plus de détails sur ces dépenses.

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

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Fonctionnement, entretien et immobilisations										
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	0	6 479	2 463	2 278	2 346	3 612	3 854	3 896	4 176	4 079
Sécurité routière	4 566	4 466	4 918	4 599	4 613	5 292	5 934	5 698	5 464	5 810
Analyses et politique routières	492	592	625	664	695	769	890	678	724	746
<i>Sous-total</i>	<i>32 967</i>	<i>37 102</i>	<i>31 717</i>	<i>35 552</i>	<i>41 502</i>	<i>102 533</i>	<i>90 812</i>	<i>43 333</i>	<i>42 382</i>	<i>41 923</i>
Octrois, subventions et contributions										
Élimination du STRMA	16 000	19 253	14 123	17 624	21	90	---	---	---	---
Ententes sur les routes	9 018	13 767	6 300	4 651	1 838	4 193	2 302	5 129	6 490	14 344
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	725	625	625	524	971	986	986	986	723	723
Autres	300	600	600	600	600	600	600	600	600	600
<i>Sous-total</i>	<i>30 198</i>	<i>38 222</i>	<i>26 606</i>	<i>36 844</i>	<i>15 140</i>	<i>8 940</i>	<i>7 188</i>	<i>9 959</i>	<i>10 831</i>	<i>18 460</i>
Total	63 165	75 324	58 323	72 396	56 641	111 474	98 000	53 254	53 213	60 383

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; *Comptes publics du Canada*; calculs de l'auteur.

1.1.4 Mode ferroviaire

Au tableau 3, adapté du volet 1 de l'étude, on retrouve les postes de dépenses de Transports Canada dans le mode ferroviaire pour le Canada dans son ensemble. Au premier coup d'œil, au moins un poste de dépenses peut être exclu de toute analyse ultérieure, soit *Suppléments de pensions à Terre-Neuve* : il s'agit bien entendu de dépenses effectuées à l'extérieur du Québec. Il faut toutefois noter que les dépenses comme telles ont été autorisées au Québec, puisque le siège de la fiducie dans laquelle les montants sont versés est à Montréal. Les bénéficiaires ultimes sont toutefois à Terre-Neuve⁵.

⁵ Il s'agit d'un cas similaire à celui de la subvention au CN (Toronto) pour le pont de Québec.

Par ailleurs, le poste *Location de wagons-trémies* représente une aide à la Commission canadienne du blé pour que cette dernière puisse temporairement se procurer les wagons dont elle a besoin. Ces derniers sont exclusivement destinés au transport du grain dans l’Ouest du Canada, de sorte que les dépenses au Québec peuvent être considérées comme nulles.

Tableau 3 - Postes de dépenses de Transports Canada dans le mode ferroviaire (ensemble du Canada)

Fonctionnement, entretien et immobilisations	Octrois, subventions et contributions
Sécurité ferroviaire	Location de wagons-trémies
Analyses et politique ferroviaires	Paiements à Via Rail
	Voyageurs – autres que Via Rail
	Améliorations aux passages à niveau
	Suppléments de pensions à Terre-Neuve
	Autres

Sécurité ferroviaire

Selon OORQ, la Région du Québec s’occupe des questions de sécurité ferroviaire sur son territoire. Dans ce contexte, les dépenses liées à ces activités et mentionnées dans ce document peuvent être considérées comme la totalité des dépenses à affecter au Québec. Cependant, seules les dépenses de sécurité ferroviaire inscrites dans les catégories *Fonctionnement et entretien* et *Immobilisations* sont comptabilisées ici. Les dépenses de subventions sont inscrites dans *Améliorations aux passages à niveau* (voir ci-dessous).

Analyses et politique ferroviaires

Il n’y a pas plus d’indication quant à la ventilation régionale de ce poste que son équivalent dans le mode routier. Les dépenses de ce poste sont allouées au Québec dans la même proportion que les dépenses en sécurité ferroviaire.

Paiements à Via Rail

Via Rail reçoit du financement du gouvernement du Canada afin, d’une part, de combler une partie de l’écart entre les charges et produits d’exploitation et, d’autre part, d’aider à l’acquisition et à l’amélioration des immobilisations, autant du matériel roulant que des bâtiments. Ce financement, identifié clairement dans toutes les sources consultées, n’est toutefois jamais décomposé par région. Les

rapports internes de Transports Canada par province (RITCP), mentionnés au volet 1, allouent la totalité des dépenses au Québec, là où se situe le siège social. Le CN exerce toutefois ses opérations dans la majorité des provinces canadiennes.

Les auteurs d'une étude précédente sur les dépenses et recettes fédérales au Québec se sont heurtés à la même difficulté. Ils ont contourné le problème en utilisant comme facteur de répartition la proportion des trains-kilomètres parcourus au Québec durant une semaine typique, par rapport aux trains-kilomètres parcourus au Canada⁶. Cette proportion, soit 23,3 %, est utilisée également ici, faute de renseignements additionnels pertinents.

Voyageurs – autres que Via Rail

Il s'agit de contributions liées aux services ferroviaires voyageurs pour des compagnies privées opérant des services réguliers dans des régions éloignées. Le but de la subvention est justement de maintenir la prestation de services dans ces régions. Au Québec, le seul bénéficiaire de ces paiements jusqu'en 2003-2004 était la compagnie Québec North Shore & Labrador Railways (QNS&L). Le montant total pour cette ligne peut être déterminé dans les Comptes publics, mais cette ligne est située en partie au Québec et en partie à Terre-Neuve-et-Labrador. Afin de déterminer le montant à allouer au Québec, la proportion des voies situées en territoire québécois par rapport à la longueur totale des voies a été utilisée. Ce pourcentage est tout près de 40 %. L'importance du terminus de Sept-Îles aurait pu être utilisée pour bonifier la part du Québec, mais Labrador City possède également un terminus d'importance; par conséquent, aucun ajustement additionnel n'a semblé nécessaire.

En décembre 2005 (donc durant l'année financière 2005-2006), le propriétaire de QNS&L, soit Iron Ore Corp., a vendu la portion de la ligne située au nord d'Emerill Junction (embranchement vers Labrador City) à une nouvelle compagnie de propriété autochtone, la Tshiuetin Rail Transportation Corp. (TRT). De plus, QNS&L a transféré à TRT le service passagers sur l'ensemble de la ligne (Sept-Îles-Labrador City-Schefferville). Ces changements entraînent une révision de la clé d'allocation pour les années futures. En se basant sur la longueur des voies, les changements mentionnés ont les impacts suivants :

- La portion québécoise des subventions à QNS&L devrait passer à 60 % puisque le réseau plus court de QNS&L ne comporte qu'environ 40 % de sa longueur à Terre-Neuve-et-Labrador;
- La portion québécoise des subventions allouées à TRT serait marginale, voire nulle, car la seule infrastructure de TRT au Québec est la gare de Schefferville, immédiatement voisine de la frontière entre Québec et Terre-Neuve-et-Labrador.

Cependant, en raison du transfert des services passagers sur toute la longueur du réseau, il semble nécessaire d'ajuster la répartition des subventions à TRT. La manière la plus raisonnable de procéder est d'allouer la même proportion que l'ancienne proportion de QNS&L.

⁶ Les conseillers ADEC inc., Op.Cit., tableau B.5 p. 44.

Au total, à compter de 2005-2006, les proportions des subventions fédérales à ces compagnies seront les suivantes :

- QNS&L : 60 % au Québec et 40 % à Terre-Neuve-et-Labrador;
- TRT : 40 % au Québec et 60 % à Terre-Neuve-et-Labrador.

Or, des subventions ont été accordées aux **deux** compagnies en 2004-2005, et ce, même si TRT n'était propriétaire de rien du tout puisque la transaction n'était pas conclue. On supposera ici qu'il s'agit d'une année d'implémentation et d'organisation et que la répartition des subventions aux deux compagnies pour cette année-là est la même, soit 40 % au Québec.

Améliorations aux passages à niveau

La Région du Québec gère le programme d'améliorations des passages à niveau (voir OORQ) qui consiste à modifier ou améliorer la configuration des croisements rail-route en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Il s'agit par ailleurs d'un programme s'inscrivant dans la catégorie *Subventions, octrois et contributions*. En ce sens, les dépenses inscrites en sécurité ferroviaire dans cette dernière catégorie ont été affectées au programme des passages à niveau. Pour 1996-1997, aucune dépense n'est mentionnée dans les contributions à ce titre. Cependant, l'édition 1998-1999 du document OORQ indique qu'une somme de 1,2 million \$ a été octroyée l'année précédente (1997-1998). Il est improbable que les dépenses au Québec pour ce poste en 1996-1997 aient été nulles, alors que les montants canadiens se comparent aux années subséquentes. Par conséquent, une somme similaire à celle de 1997-1998 (1,2 million \$) a été attribuée en 1996-1997.

Il est à noter que les montants inscrits ne correspondent pas aux dépenses régionales présentées dans les Comptes publics. Dans ce dernier cas, les dépenses sont attribuées aux sièges sociaux des compagnies, ce qui ne reflète pas nécessairement les endroits où les montants ont été réellement affectés. En 2003-2004, il n'y a aucun montant inscrit dans OORQ mais un montant est attribué à Via Rail dans les Comptes publics et est assigné au Québec. Faute d'information additionnelle, ce montant est reporté tel quel malgré la mise en garde mentionnée ci-dessus; le montant étant faible, l'impact est marginal.

Autres

Pour chacun des modes ferroviaire, aérien et maritime, la catégorie *Octrois, subventions et contributions* comporte un poste de dépenses *Autres* dont la composition n'est pas explicite. Il n'est donc pas toujours possible de concilier directement ces montants avec l'information présentée dans les Comptes publics. Cependant, il est possible de recenser les montants non attribués ailleurs des Comptes publics et de les assigner, lorsque la description le permet, à un mode en particulier; si la description est suffisamment explicite, la région où a été effectuée la dépense peut dans certains cas être retracée.

Ainsi, dans le mode ferroviaire, un montant annuel récurrent de 200 000 \$ pour l'ensemble du Canada a été identifié, correspondant à une contribution dans le cadre de l'opération Gareautrain. En 1998-1999, un montant additionnel total de 250 000 \$ est inscrit dans le cadre du programme Direction 2006. En 2003-2004 et 2004-2005, des subventions sont versées pour la fermeture de passages à niveau, alors qu'en 2004-2005 seulement, des subventions ont été accordées pour des initiatives dans le transport des marchandises⁷.

Pour la part à attribuer au Québec, il est suggéré de la calculer sur la base de la proportion québécoise du total canadien des autres postes du groupe *Octrois, subventions et contributions* pour lesquels il existe des dépenses possibles au Québec (qui peuvent toutefois être nulles pour un poste donné et pour une année donnée).

Sommaire des dépenses, mode ferroviaire

La synthèse des dépenses de Transports Canada au Québec dans le mode ferroviaire est présentée au tableau 4.

Tableau 4 - Évolution récente des dépenses de Transports Canada dans le mode ferroviaire au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Fonctionnement, entretien et immobilisations										
Sécurité ferroviaire	1 300	1 349	1 298	1 537	1 653	1 919	1 809	1 702	1 815	1 795
Analyses et politique ferroviaires	127	178	220	266	164	323	425	263	306	201
<i>Sous-total</i>	<i>1 426</i>	<i>1 527</i>	<i>1 518</i>	<i>1 803</i>	<i>1 817</i>	<i>2 241</i>	<i>2 234</i>	<i>1 965</i>	<i>2 121</i>	<i>1 995</i>
Octrois, subventions et contributions										
Paiements à Via Rail	54 942	50 376	46 714	39 681	53 963	72 277	59 578	61 559	44 573	39 377
Voyageurs – autres que Via Rail	675	900	850	800	800	800	869	993	4 001	6 449
Améliorations aux passages à niveau	1 200	987	2 211	1 543	1 306	883	646	81	---	---
Autres	113	743	196	88	106	167	196	266	473	312
<i>Sous-total</i>	<i>56 931</i>	<i>53 006</i>	<i>49 972</i>	<i>42 111</i>	<i>56 176</i>	<i>74 128</i>	<i>61 290</i>	<i>62 899</i>	<i>49 047</i>	<i>46 138</i>
Total	58 357	54 533	51 490	43 914	57 993	76 369	63 524	64 864	51 167	48 134

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; *Comptes publics du Canada*; calculs de l'auteur.

⁷ Pour illustrer la complexité de recenser les dépenses de façon précise, l'addition des montants des Comptes publics pouvant entrer dans la catégorie *Autres* du mode ferroviaire en 2004-2005 surpasse le total du RASTC pour ce poste. Pour toutes les autres années, le contraire se produit.

Le portrait pour le mode ferroviaire sur la période étudiée est celui même de la stabilité. Toutes les fluctuations dépendent de la variabilité des paiements effectués à Via Rail. Les changements dans les autres postes sont marginaux. Il est toutefois important de noter que la subvention à Via Rail a été allouée en se basant sur la proportion des trains-kilomètres parcourus au Québec durant une semaine typique, par rapport aux trains-kilomètres parcourus au Canada, donc des estimations somme toute imparfaites.

1.1.5 Mode aérien

Comme précédemment, le tableau 5 présente les postes de dépenses de Transports Canada dans l'ensemble du pays, cette fois-ci dans le mode aérien. Il n'y a cependant pas *a priori* de postes que l'on peut cibler pour lesquels aucune dépense –ou inversement la totalité des dépenses– est attribuable au Québec. Chacun d'eux doit faire l'objet d'une analyse spécifique.

Tableau 5 - Postes de dépenses de Transports Canada dans le mode aérien (ensemble du Canada)

Fonctionnement, entretien et immobilisations	Octrois, subventions et contributions
Aéroports	Aéroports ne faisant pas partie du RNA
Système de navigation aérienne	Aide aux immobilisations aéroportuaires
Services aux aéronefs	Contributions spéciales aux immobilisations
Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA)	Initiatives stratégiques pour les investissements
Sécurité aérienne	NAV Canada
Analyses et politique aériennes	Autres
	Sécurité accrue et dédommagements

Aéroports

Le document OORQ de la Région du Québec indique que bon nombre des activités courantes reliées aux aéroports sont administrées par la Région. Le même document présente des dépenses en fonctionnement et entretien, de même qu'en immobilisations pour le poste *Aéroports*. Ces montants sont repris intégralement.

Système de navigation aérienne

Le système de navigation aérienne (SNA) a été commercialisé en 1996. Depuis lors, toutes les dépenses afférentes sont effectuées par NAV Canada. Des informations sont donc requises seulement pour 1996-1997, dernière année pour laquelle Transports Canada détenait toujours des intérêts dans le SNA. Les dépenses encourues sont fonction notamment du nombre de points de service, du nombre d'employés et de la quantité d'aéronefs ayant utilisé les services (circulation aérienne). Ces informations sont toutefois soit impossibles à obtenir ou soit trop complexes pour fins d'analyse, surtout au niveau régional.

Deux clés d'allocation ont été examinées. La première est la proportion d'aménagements de NAV Canada au Québec par rapport à l'ensemble du Canada en décembre 2002 (avec l'hypothèse plausible que ce sont à peu près les mêmes qu'en 1996, le nombre de ce type d'infrastructures variant peu dans le temps). Il y avait alors 166 aménagements au Canada⁸, et 23 d'entre eux étaient situés au Québec, pour une proportion de 13,9 %. La seconde clé est la proportion Québec/Canada du nombre de mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle; ce type d'information est disponible rétroactivement jusqu'en 1996. Cette année-là, il y a eu 690 462 mouvements dans les six aéroports québécois répondant aux critères par rapport à 4 794 698 mouvements au total dans les 44 aéroports canadiens, pour une proportion de 14,4 %. En combinant les deux clés, l'une basée sur les immobilisations et l'autre sur l'activité, on peut raisonnablement penser que la proportion retenue pour les dépenses relatives au SNA au Québec devrait être de quelque 14 %.

Services aux aéronefs

La Direction générale des Services des aéronefs de Transports Canada est notamment chargée d'entretenir et de fournir des aéronefs à l'appui des opérations de Transports Canada, et de certains programmes d'autres ministères et organismes fédéraux (Garde côtière, Défense nationale,...). La Direction générale de l'aviation civile à l'Administration centrale détermine le contenu, la politique et les normes relatives au programme, tandis que les régions exécutent le programme. Les Services des aéronefs exploitent et entretiennent une flotte de 45 avions et de 35 hélicoptères servant aux opérations de Transports Canada, d'autres ministères et organismes fédéraux et de clients externes. Les aéronefs sont stationnés dans sept bases d'avions et onze bases d'hélicoptères au Canada. Les révisions majeures sont effectuées à la base principale d'Ottawa. Par ailleurs, les services des aéronefs tels que les immatriculations, les inspections et l'émission de licences relèvent de la Région.

⁸ Il s'agit des aménagements tels que définis par NAV Canada et comprenant les principales installations. Bien entendu, tous les systèmes d'aide à la navigation ne sont pas inclus (plus de 1 400).

La description générale de cette activité indique que les tâches sont partagées entre l'administration centrale et les régions, ces dernières étant responsables des opérations pratiques. La RARQ mentionne explicitement ces opérations⁹. Cependant, il n'y a rien dans la documentation de la Région du Québec qui permette de mettre en évidence les dépenses associées à ces opérations.

La seule clé d'allocation envisageable est la proportion des bases d'avions et d'hélicoptères situées au Québec par rapport au nombre total de bases au Canada. Seulement deux des 18 bases sont situées au Québec (Montréal et Québec). Aux bases canadiennes, il faut ajouter la base principale d'Ottawa. Le pourcentage est donc de 2/19, soit environ 10,5 %. Cette clé ne tient cependant pas compte de l'importance de l'activité dans chaque base mais il n'y a aucun correctif aisément disponible.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

L'ACSTA est une société d'État qui a été créée le 1^{er} avril 2002 avec la mission de protéger le public en assurant la sûreté des éléments critiques du système de transport aérien désignés par le gouvernement. Ses activités sont divisées en six programmes :

- Contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine;
- Contrôle des bagages enregistrés;
- Contrôle des non-passagers accédant aux zones réglementées des aéroports;
- Amélioration du système de laissez-passer pour les zones réglementées des aéroports;
- Administration du Programme canadien de protection des transporteurs aériens;
- Administration des ententes de contribution pour les services de polices des aéroports.

Parmi ces programmes, l'activité la plus importante, du moins en termes de visibilité et d'allocation d'effectif, est le contrôle pré-embarquement dans 89 aéroports désignés, comprenant le contrôle des passagers et de leurs bagages enregistrés.

À défaut d'avoir une répartition régionale des dépenses de l'ACSTA, la meilleure clé d'allocation semble être, pour les 89 aéroports désignés (91 depuis décembre 2004), la proportion du nombre de passagers embarqués dans les aéroports du Québec par rapport au nombre de passagers embarqués dans les aéroports canadiens. Il n'y a cependant pas d'information accessible pour tous les 91 aéroports : des informations sont plutôt disponibles pour les plus importants aéroports du Canada. Le tableau 6 synthétise les renseignements utilisés et les résultats pour la clé d'allocation.

⁹ Voir *Revue annuelle, Région du Québec*, édition 2005-2006, p. 8.

Tableau 6 - Passagers embarqués aux aéroports canadiens et clé d'allocation pour le Québec

	Nombre d'aéroports (Canada, Québec)	Nombre de passagers embarqués, aéroports au Canada ¹	Nombre de passagers embarqués, aéroports au Québec ¹	Clé d'allocation (ratio Québec/Canada)
2002 (pour 2002-2003)	(89, 14)	38 235 267	4 766 814	12,5 %
2003 (pour 2003-2004)	(46, 4)	37 634 251	4 689 877	12,5 %
2004 (pour 2004-2005)	(44, 4)	41 932 255	5 534 837	13,2 %
2005 (pour 2005-2006)	(45, 3)	44 946 242	5 759 806	12,8 %

¹ Parmi les 89 (ou 91) aéroports désignés.

Source : Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens*, n° 51-203 au catalogue, annuel.

Sécurité aérienne

Les interventions « normales » en sécurité aérienne sont la responsabilité de chacune des Régions. Dans le cas du Québec, les dépenses inscrites en sécurité aérienne dans les catégories *Fonctionnement et entretien* et *Immobilisations* constituent le total recherché.

Analyses et politique aériennes

Tout comme pour les modes routier et ferroviaire, les dépenses au Québec en analyses et politiques sont allouées dans une proportion semblable aux dépenses de sécurité.

Aéroports ne faisant pas partie du RNA

Selon la Politique nationale des aéroports (PNA), les aéroports canadiens sont classés dans deux grands groupes, soit ceux faisant partie du Réseau national des aéroports (RNA), et ceux qui n'en font pas partie. Ces derniers comprennent les aéroports régionaux et locaux, les petits aéroports, les aéroports éloignés et les aéroports de l'Arctique. Le gouvernement fédéral verse des contributions aux aéroports qui ne font pas partie du RNA et qui n'ont toujours pas été cédés à d'autres intérêts. Selon Transports Canada, il y avait en 1995 plus de 125 de ces aéroports disséminés un peu partout au Canada.

Les Comptes publics indiquent de façon détaillée quels sont les aéroports ou administrations municipales ayant bénéficié de ces contributions. Au cours de la période étudiée, ce sont les aéroports de Havre-Saint-Pierre, Chevery, Kuujuaq, Natashquan, Schefferville, Alma, Val d'Or et Baie-Comeau. Il est à noter que cette rubrique comprend à la fois les contributions aux aéroports ne faisant pas partie du RNA, ainsi que les contributions à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres.

Aide aux immobilisations aéroportuaires

Le RARQ indique que ce programme est administré par la Région. Par ailleurs, le RASTC fournit une décomposition par province des montants versés en vertu du Programme d'aide aux immobilisations depuis son instauration¹⁰. Les dépenses au Québec sont donc obtenues directement.

Contributions spéciales aux immobilisations

Les renseignements obtenus des Comptes publics indiquent que ce sont des aéroports de Terre-Neuve-et-Labrador qui ont bénéficié de la grande majorité de ces contributions de Transports Canada, sauf au cours des plus récentes années, au cours desquelles des aéroports du Manitoba, de la Colombie-Britannique et de l'Ontario ont également été bénéficiaires. En 2003-2004 et 2004-2005, on note cependant des contributions pour l'aéroport de Rimouski, alors qu'en 2005-2006, il est question d'une contribution d'immobilisations particulières pour l'aéroport de Mont-Joli.

Par ailleurs, une petite partie des montants (799 000 \$) reste sans explication en 1996-1997. En considérant le fait qu'aucune autre contribution n'a été faite au Québec précédant 2003-2004, cette portion n'a pas été attribuée au Québec. En résumé, les seules dépenses attribuées au Québec sont celles liées aux aéroports de Rimouski et de Mont-Joli.

Initiatives stratégiques d'investissements

Les montants pour 1996-1997 et 1997-1998 ont été entièrement alloués au mode routier au Québec, faute d'informations adéquates. Cependant, tel que mentionné plus haut, les montants totaux pour l'ensemble du Canada dans le mode aérien sont minimes; ainsi l'erreur commise (s'il y en a une) est marginale. À partir de 1998-1999, les montants affectés au mode aérien sont nuls. S'il y avait eu des montants à inscrire, ils auraient de toute façon été reportés au chapitre 9 sur les programmes d'infrastructures, pour demeurer cohérent avec la procédure suivie au volet 1.

NAV Canada

Durant la période de transition, soit jusqu'à ce que NAV Canada atteigne le plein recouvrement de ses coûts suite à la commercialisation du SNA, Transports Canada a effectué des paiements à la société pour lui permettre d'atteindre ses objectifs. Afin de demeurer cohérent avec ce qui a été utilisé précédemment, on utilise la combinaison des deux clés d'allocation employées pour le poste *Système de navigation aérienne*, soit :

¹⁰ Voir l'Addenda au RASTC 2006, tableau A9-2.

- la proportion d'aménagements de NAV Canada au Québec par rapport à l'ensemble du Canada en décembre 2002;
- la proportion Québec/Canada du nombre de mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle.

En combinant les deux clés, l'une basée sur les immobilisations et l'autre sur l'activité, la proportion retenue pour les dépenses relatives à NAV Canada au Québec est de quelque 14 %.

Dédommagements aux compagnies aériennes

À la suite des événements du 11 septembre 2001, le gouvernement fédéral a annoncé, entre autres mesures, l'octroi d'une aide aux transporteurs aériens canadiens à la suite des inconvénients subis à la suite de la fermeture de l'espace aérien durant cinq jours (11 au 16 septembre). Dans le RASTC, des sommes respectives de 99,3 millions \$, 25,4 millions \$ et 3,5 millions \$ sont inscrites à ce poste pour 2001-2002, 2002-2003 et 2003-2004.

Les renseignements disponibles laissent entendre que les dédommagements sont versés directement au siège social de chacun des transporteurs et inscrits comme tels dans les états financiers. Le rapport annuel 2001 d'Air Canada semble donner crédit à cette thèse. Les Comptes publics pour les années susmentionnées spécifient explicitement quelles compagnies ont été dédommagées, et les montants qui leur ont été accordés. Pour le Québec, un total de 67,2 millions \$ a été versé à sept compagnies aériennes en 2001-2002, dont Air Canada et Air Transat. En 2002-2003 et 2003-2004, il s'agit de sommes versées pour l'amélioration de la sécurité des cabines de pilotage; la part des compagnies ayant leur siège social au Québec s'élève à 16,7 millions \$ en 2002-2003 et à 1,0 million \$ en 2003-2004. La question de l'attribution au siège social pose toutefois une problématique semblable à celle des subventions à Via Rail.

Sûreté accrue aux aéroports

En plus de l'aide accordée aux transporteurs aériens, des montants ont été déboursés afin de renforcer sur-le-champ la sécurité dans les aéroports. Divers montants sont mentionnés dans les communiqués de Transports Canada, de même que dans la documentation officielle. Étant donné que ces montants sont difficiles à assigner à des mesures déjà existantes ou à des nouvelles mesures, le mieux est de se reporter aux sources habituelles. Dans le RASTC, un montant de 24,6 millions \$ est inscrit à ce poste en 2001-2002, sans aucune précision sur la distribution « régionale » de cette somme. Dans les Comptes publics, il est question de :

- 19,8 millions \$ pour le renforcement immédiat des mesures de sécurité;
- 7,6 millions \$ (sur une enveloppe de 8 millions \$) pour l'implantation de méthodes de contrôle de pré-embarquement;
- 1,1 million \$ pour l'installation de systèmes particuliers de détection d'explosifs.

Chacun de ces trois montants est décomposé par aéroport ou compagnie aérienne, selon le cas. Ainsi, les aéroports du Québec ont reçu au total 1,3 million \$ pour le renforcement des mesures de sécurité et 0,2 million \$ pour l'installation de systèmes de détection d'explosifs. Quant aux méthodes de contrôle de pré-embarquement, les compagnies basées au Québec ont reçu quelque 5,2 millions \$. Par ailleurs, en 2003-2004, un montant de 1 million \$ est inscrit au RASTC, somme que l'on peut rattacher dans les Comptes publics à un versement à l'aéroport MacDonald-Cartier d'Ottawa.

Les versements dans le cadre de la sûreté accrue aux aéroports se sont grandement accrus depuis 2001, mais ils sont maintenant apparemment inscrits dans la rubrique consacrée à l'ACSTA (voir ci-dessus).

Autres

Les montants de dépenses que l'on peut identifier comme *Autres* dans les Comptes publics ne correspondent pas au total inscrit au RASTC, et ce, par une grande marge. En fait, dans la plupart des cas, on recense plus de dépenses *Autres* dans les Comptes publics que dans le RASTC. Cette situation n'est pas complètement inattendue puisque, au volet 1, on a souligné que le poste *Autres* pour le Canada comprenait le « programmes d'infrastructures » dont les montants sont inscrits ailleurs. Comme les montants de ce poste étaient marginaux au regard des dépenses totales du mode aérien, la totalité des dépenses avait été allouée aux programmes d'infrastructures au chapitre 9. Pour respecter la cohérence avec le volet 1, le même choix est fait pour le Québec. La somme inscrite pour Transports Canada est donc nulle.

Sommaire des dépenses, mode aérien

Le tableau 7 qui suit résume les dépenses de Transports Canada dans le mode aérien au Québec, estimées selon les hypothèses posées dans les paragraphes précédents.

Au contraire des modes routier et ferroviaire, les dépenses dans le mode aérien ont beaucoup varié au cours des années, et les causes de ces variations sont multiples. La première cause intervenant chronologiquement et affectant les dépenses à la baisse est la commercialisation du SNA en 1996-1997. Cette chute soudaine des dépenses est toutefois amortie en bonne partie en raison des paiements de transition à NAV Canada pendant quelques années. L'extinction de ces paiements est par ailleurs responsable de la deuxième diminution importante des dépenses dans le mode aérien, en 1999-2000.

Tableau 7 - Évolution des dépenses de Transports Canada dans le mode aérien au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Fonctionnement, entretien et immobilisations										
Aéroports	33 200	24 400	23 835	28 911	30 159	21 269	13 875	21 350	13 556	14 113
Systèmes de navigation aérienne	77 522	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Services aux aéronefs	6 184	5 874	6 744	5 333	7 400	6 216	5 978	6 552	6 857	7 176
ACSTA	---	---	---	---	---	---	32 435	43 927	64 581	54 402
Sécurité aérienne	9 375	10 271	9 713	12 912	14 154	16 521	16 512	15 974	17 523	17 467
Analyses et politique aériennes	103	311	282	396	398	573	694	1 367	600	501
<i>Sous-total</i>	<i>126 383</i>	<i>40 856</i>	<i>40 574</i>	<i>47 551</i>	<i>52 111</i>	<i>44 579</i>	<i>69 493</i>	<i>89 170</i>	<i>103 117</i>	<i>93 660</i>
Octrois, subventions et contributions										
Aéroports ne faisant pas partie du RNA	1 921	2 681	1 434	1 476	2 453	1 502	1 537	1 942	1 736	2 397
Aide aux immobilisations aéroportuaires	---	3 204	5 911	1 628	10 304	2 975	1 919	8 067	6 816	4 182
Contributions spéciales aux immobilisations	---	---	---	---	---	---	---	156	444	30
NAV Canada	40 833	96 017	30 217	---	---	---	---	---	---	---
Dédommagements aux compagnies aériennes	---	---	---	---	---	67 242	16 678	1 026	---	---
Sécurité accrue aux aéroports	---	---	---	---	---	6 659	---	---	---	---
<i>Sous-total</i>	<i>42 754</i>	<i>101 902</i>	<i>37 562</i>	<i>3 104</i>	<i>12 757</i>	<i>78 378</i>	<i>20 135</i>	<i>11 191</i>	<i>8 996</i>	<i>6 608</i>
Total	169 137	142 758	78 136	50 655	64 868	122 958	89 628	100 361	112 112	100 268

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; *Comptes publics du Canada*; calculs de l'auteur.

En 2001-2002, les dépenses font un bond très important et cette augmentation est uniquement attribuable aux réactions suite aux événements du 11 septembre 2001. Le gouvernement fédéral avait réagi en annonçant diverses mesures, dont l'achat d'équipements spécialisés dans la détection d'explosifs et un resserrement des mesures de sécurité dans les aéroports. Les dédommagements versés aux compagnies aériennes complètent ce tableau. Les deux années subséquentes ont vu ces dédommagements diminuer progressivement, puis disparaître finalement en 2004-2005. Cependant, la création de l'ACSTA en 2002 a entraîné de nouvelles dépenses importantes, de sorte que le total des dépenses du mode aérien demeure élevé depuis déjà plusieurs années.

1.1.6 Mode maritime

Le nombre de postes à étudier est beaucoup moins important dans le mode maritime. À partir du tableau 8, qui présente les postes de dépenses de Transports Canada pour le mode maritime dans l'ensemble du Canada, on peut retrancher trois de ceux-ci. En effet, les montants assignés aux postes *Traversiers de la Colombie-Britannique* et *Rachat – Traversiers du Labrador* ont été, comme leur désignation l'indique, dépensés dans d'autres provinces. De plus, Marine Atlantique n'a jamais opéré de services comme tel au Québec. Les paiements lui étant destinés doivent donc également être exclus.

Tableau 8 - Postes de dépenses de Transports Canada dans le mode maritime (ensemble du Canada)

Fonctionnement, entretien et immobilisations	Octrois, subventions et contributions
Havres et ports	Paiements à Marine Atlantique
Sécurité maritime	Société canadienne des ports
Analyses et politique maritimes	Fonds destinés à la cession des ports
	Traversiers de Colombie-Britannique
	Autres traversiers et services côtiers
	Rachat – Traversiers du Labrador
	Autres

Havres et ports

La RARQ indique des dépenses pour le fonctionnement et l'entretien, de même que des dépenses en immobilisation. Ces dépenses sont reprises intégralement ici.

Sécurité maritime

Tout comme pour les modes ferroviaire et aérien, les dépenses de sécurité maritime sont égales à la somme des dépenses inscrites sous cette rubrique en fonctionnement et entretien et en immobilisation, dans la RARQ.

Analyses et politique maritimes

Comme mentionné précédemment, l'implication de la Région du Québec dans les analyses modales est explicite dans la RARQ, mais il n'y a aucun détail relatif aux montants dépensés. Il est donc permis de croire que ces dépenses sont regroupées avec d'autres, pour

chacun des modes. Une autre partie des dépenses en analyses et politique maritime est toutefois effectuée au bureau central d'Ottawa, étant donné que la majorité des analystes s'y trouve. La répartition de ces dernières dépenses par région étant non disponible, le choix retenu ici est d'allouer au Québec les dépenses dans la même proportion que les dépenses de sécurité, de la même façon que pour les trois autres modes. Ceci se justifie par la similitude du genre de travail (analyses, recommandations, mise en œuvre).

Société canadienne des ports

La Société canadienne des ports (SCP) était l'une des trois entités responsables de l'administration des ports au Canada avant la restructuration de l'ensemble du secteur maritime canadien. La SCP était une société de la Couronne sous la responsabilité de Transports Canada. En 1996, elle administrait 14 ports, dont cinq au Québec. Ces derniers ont reçu la désignation d'Administrations portuaires canadiennes (APC) en 1999. La SCP a été dissoute le 1^{er} novembre 2000 après la cession de trois derniers ports (en Ontario et au Nouveau-Brunswick).

Afin d'estimer la part des subventions octroyées à la SCP qui ont été versées pour des ports au Québec, il est proposé d'utiliser le volume relatif des marchandises manutentionnées dans ceux-ci par rapport à l'ensemble des ports de la SCP. Cette information est disponible dans les publications de la Société canadienne des ports¹¹.

Fonds destinés à la cession des ports

Les montants consacrés annuellement à ce poste varient de manière importante en fonction du nombre d'installations cédées dans l'année. Pour la Région du Québec, l'année la plus importante a été 1999, au cours de laquelle la quasi-totalité des ports d'importance a changé de juridiction. Les montants présentés dans la RARQ, sous la rubrique *Havres et ports* de la catégorie *Subventions, octrois et contributions*, reflètent cette situation.

Autres traversiers et services côtiers

Dans le cas du Québec, les Comptes publics indiquent qu'il s'agit de contributions versées à la compagnie CTMA pour le service de traversier entre Souris à l'Île-du-Prince-Édouard, et Cap-aux-Meules aux Îles-de-la-Madeleine. Même si CTMA est basée au Québec, dans ce cas précis il apparaît opportun d'allouer seulement la moitié des contributions au Québec.

¹¹ Voir notamment Ports Canada, *Revue décennale des trafics*, annuel.

Autres

Les dépenses associées à ce poste pour le Canada sont minimes, toujours sous le seuil de 1 million \$, à l'exception d'un important paiement au port de Hamilton en 2001 et un autre à l'administration portuaire de Toronto en 2005-2006. Par ailleurs, l'examen des Comptes publics ne permet pas d'obtenir une ventilation régionale rigoureuse de ces dépenses. L'arbitrage entre l'effort consenti et le gain escompté en précision fait en sorte que la clé d'allocation pour le Québec doit être simple. Dans ce cas, le choix se porte sur la proportion Québec/Canada des autres dépenses de transfert qui sont applicables au Québec (Société canadienne des ports, Fonds destinés à la cession des ports, Autres traversiers et services côtiers). En 2000-2001 et 2005-2006, il faut cependant soustraire les paiements susmentionnés aux ports de Hamilton et de Toronto avant de calculer le ratio.

Sommaire des dépenses, mode maritime

Les calculs effectués ci-dessus sont résumés dans le tableau 9.

Tableau 9 - Évolution des dépenses de Transports Canada dans le mode maritime au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Fonctionnement, entretien et immobilisations										
Havres et ports	8 309	8 018	7 963	10 776	6 465	8 193	5 734	13 200	14 244	7 318
Sécurité maritime	5 272	4 759	4 934	5 880	6 072	7 244	7 205	6 957	7 170	9 027
Analyses et politique maritimes	2 146	3 860	2 159	617	679	737	808	826	1 936	3 661
<i>Sous-total</i>	<i>15 727</i>	<i>16 637</i>	<i>15 056</i>	<i>17 273</i>	<i>13 216</i>	<i>16 174</i>	<i>13 747</i>	<i>20 983</i>	<i>23 350</i>	<i>20 007</i>
Octrois, subventions et contributions										
Société canadienne des ports	893	250	3 810	---	---	---	---	---	---	---
Fonds destinés à la cession des ports	---	---	214	8	39 842	200	---	17	22	276
Autres traversiers et services côtiers	1 247	1 184	1 425	1 378	1 338	1 593	1 476	1 313	1 633	1 959
Autres	77	70	10	---	68	3	2	1	12	5
<i>Sous-total</i>	<i>2 218</i>	<i>1 504</i>	<i>5 459</i>	<i>1 385</i>	<i>41 247</i>	<i>1 797</i>	<i>1 478</i>	<i>1 331</i>	<i>1 667</i>	<i>2 240</i>
Total	17 945	18 141	20 515	18 659	54 463	17 971	15 226	22 314	25 016	22 247

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; *Comptes publics du Canada*; calculs de l'auteur.

Il y a peu à dire sur l'évolution des dépenses maritimes, assez stables dans l'ensemble. L'exception observée en 2000-2001 reflète les dépenses importantes effectuées lors de la rétrocession des terminaux de traversiers et leur prise en charge par le gouvernement du Québec.

1.1.7 Autres dépenses

Un certain nombre de dépenses ne sont classées dans aucun mode en particulier. Les postes associés à celles-ci sont présentés au tableau 10.

Tableau 10 - Autres dépenses de Transports Canada

Fonctionnement, entretien et immobilisations	Octrois, subventions et contributions
Sécurité multimodale	Transport en commun
Analyses et politique multimodales	Autres, non classées ailleurs
Environnement	
Recherche et développement	
Sécurité et planification d'urgence	
Marchandises dangereuses	
Services généraux de Transports Canada	

Ces postes, pour lesquels il existe peu d'informations, ont été longuement discutés à la sous-section 1.3.5 du volet 1. Le défi consistait à déterminer une répartition modale de ces dépenses. Compte tenu de la nature des postes, cette répartition s'est avérée assez difficile. Puisqu'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'approche retenue a été 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 autre poste.

Cette approche demandait la création de nouvelles catégories. Outre les quatre modes auxquels sont habituellement assignées les dépenses, on a ajouté les catégories *Multimodal* pour les dépenses modales non assignables et *Administration / Indéterminé* pour les dépenses non modales, administratives ou à affectation inconnue. Une catégorie modale spécifique, *Transport en commun*, a aussi été ajoutée. Il convient de reprendre ici chacun de ces postes de dépenses et de rappeler brièvement ce à quoi ils se rapportent et la justification de leur ventilation modale, qui est la même pour le Québec que pour le Canada. L'étape additionnelle consiste à déterminer des clés d'allocation régionale appropriées.

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. Toutes les dépenses sont inscrites dans la catégorie *Multimodal*.

Il n'existe pas d'informations permettant de définir directement une clé d'allocation pour ces dépenses. Puisqu'on parle de dépenses multimodales, il est proposé de déterminer la part du Québec en utilisant le rapport Québec/Canada des moyennes pondérées des dépenses de sécurité pour chacun des modes. Formellement, les dépenses au Québec en sécurité multimodale sont estimées comme :

$$\frac{DPS_QC}{DPS_CA} \times DSM_CA$$

Dans la formule ci-dessus, *DPS_QC* représente les dépenses pondérées de sécurité au Québec alors que *DPS_CA* est le terme correspondant pour le Canada. Quant à *DSM_CA*, il s'agit des dépenses en sécurité multimodale pour le Canada. Les deux termes du quotient sont une pondération des dépenses de sécurité pour chacun des modes et se définissent de manière identique. Pour le Québec (numérateur), la formulation est :

$$DPS_QC = \frac{SR \times DR + SF \times DF + SA \times DA + SM \times DM}{DR + DF + DA + DM}$$

Ici, *SR*, *SF*, *SA* et *SM* représentent respectivement les dépenses de sécurité routière, ferroviaire, aérienne et maritime au Québec alors que *DR*, *DF*, *DA* et *DM* sont les dépenses totales des modes correspondants, également au Québec. Cette clé d'allocation, bien que d'apparence complexe, est en fait très simple et offre l'avantage de lier les dépenses de sécurité multimodale aux dépenses proportionnelles déjà connues en sécurité de chacun des modes.

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. 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 quels sont les modes suscitant le plus d'attention à ce niveau. La totalité des dépenses du poste est versée dans la nouvelle catégorie *Multimodal*.

En ce qui a trait à une clé d'allocation régionale, on se rappellera que toutes les dépenses en analyses et politique pour chacun des modes ont été allouées au Québec dans la même proportion que les dépenses en sécurité. La même approche est retenue ici : on utilise la proportion Québec/Canada des dépenses en sécurité multimodale, calculée ci-dessus. Cela revient à utiliser les mêmes formules que pour le poste précédent.

Environnement

En référant aux Comptes publics, on recense des programmes tels que *Le Plan d'action 2000* ou encore *Sur la route du transport durable*. Puisqu'il existe de nombreux programmes et initiatives en environnement dans le domaine des transports et que chacun de ces programmes vise un ou plusieurs modes à des degrés divers, il devient difficile d'effectuer une répartition modale des dépenses à partir des programmes et des initiatives. La seule solution acceptable est d'allouer le total des dépenses à la catégorie *Multimodal*.

Tout comme les deux postes précédents, il n'est pas possible de déterminer une clé d'allocation régionale exacte à moins de connaître précisément les initiatives déployées au Québec de même que la répartition du financement; ces informations ne sont pas disponibles ou non désagrégées. Pour contourner cette difficulté, les dépenses en environnement au Québec sont allouées dans la même proportion que le ratio Québec/Canada des dépenses totales des quatre modes. Il s'agit en fait d'une simple règle de trois, mais qui, malgré ses lacunes évidentes, reflète minimalement le niveau d'activité dans chacun des modes.

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) alors qu'une autre partie est inscrite dans le RASTC mais est hors CDT. L'allocation des dépenses au Québec comprend trois étapes :

1. Allocation de la portion des dépenses de R-D du CDT financée par Transports Canada, mais seulement pour les quatre modes (routier, ferroviaire, aérien et maritime);
2. Allocation de la portion résiduelle des dépenses de R-D du CDT financée par Transports Canada;

3. Allocation de la portion des dépenses de R-D de Transports Canada, mais hors CDT.

Une répartition modale et régionale des dépenses est disponible jusqu'en 1998-1999 inclusivement et est présentée dans la revue annuelle des activités de ce centre. C'est cette décomposition régionale qui est utilisée ici pour déterminer les dépenses effectuées au Québec de 1996-1997 à 1998-1999 pour la première des trois étapes ci-dessus. Pour les années subséquentes, c'est la proportion moyenne Québec/Canada pour les trois années disponibles qui est utilisée comme clé d'allocation.

La deuxième étape est plus complexe. Au volet 1, on a vu qu'une portion des dépenses en R-D du CDT était consacrée à la sécurité et planification d'urgence, au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'à d'autres fins. Dans un premier temps, par souci de cohérence, cette allocation des dépenses du CDT à d'autres postes est maintenue. Dans un deuxième temps, on considère que ces dépenses « réallouées » ont la même répartition modale et la même répartition régionale que les dépenses des postes auxquels elles sont rattachées. Les clés d'allocation sont présentées sous les rubriques respectives de chacun des trois postes *Sécurité et planification d'urgence*, *Marchandises dangereuses* et *Services généraux*.

Les dépenses en R-D de Transports Canada hors CDT sont égales à la différence entre les dépenses de R-D inscrites au RASTC et les dépenses en R-D financées par Transports Canada rapportées dans la revue annuelle du CDT. En l'absence d'information sur ces dépenses, la clé d'allocation régionale la plus logique pour la troisième étape est la proportion utilisée à l'étape 1 ci-dessus. Par ailleurs, ces dépenses sont affectées à la catégorie *Administration / Indéterminé*.

Sécurité et planification 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, 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. On suppose que les dépenses sont partagées en parts égales entre l'aérien et l'administratif. En 2001-2002 et par la suite, des dépenses s'ajoutaient dans les modes routier, ferroviaire et maritime (voir le volet 1). Il faut également tenir compte des dépenses redistribuées du poste Recherche et développement (voir ci-dessus).

Il a été mentionné qu'il y avait peu d'information sur la répartition régionale des catégories de dépenses du groupe *Autres dépenses*. La *Sécurité et planification d'urgence* ne fait pas exception. La meilleure clé d'allocation régionale demeure la proportion utilisée pour le poste *Environnement*, soit le ratio Québec/Canada des dépenses totales des quatre modes, reflétant ainsi minimalement le niveau d'activité de la région du Québec dans ce domaine.

Marchandises dangereuses

Les activités principales de l'unité concernée par le transport des marchandises dangereuses (TMD) à Transports Canada sont de nature majoritairement administrative : administrer le Règlement sur le TMD, offrir de l'information à toute personne ou organisme en faisant la demande et compiler des données sur les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. 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* et encore moins sur la répartition régionale des dépenses associées à cette activité. La clé d'allocation modale utilisée au volet 1, basée sur la perception du travail effectué et des données disponibles est reprise ici : 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. Quant à la clé d'allocation régionale, on reprend encore ici le ratio Québec/Canada des dépenses totales des quatre modes.

Services généraux

Ce poste comprend, entre autres, des frais généraux d'administration et de fonctionnement ou encore de l'entretien des bâtiments administratifs de Transports Canada. Ces dépenses ne peuvent être affectées à des modes spécifiques sans tomber dans un arbitraire difficilement justifiable et sont donc allouées à la catégorie *Administration / Indéterminé*. La clé d'allocation régionale est la même que précédemment, soit le ratio Québec/Canada des dépenses des quatre modes.

Transport en commun

Les dépenses de transport en commun découlent principalement de deux initiatives : le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) et les programmes d'infrastructures. Ce second cas est discuté au chapitre 9. Pour sa part, le PDTU a été élaboré sous l'égide du Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique et fait partie du Plan du Canada sur les changements climatiques. Il a pour objectifs de :

- supporter le développement et l'intégration d'initiatives, d'outils de planification des transports et de pratiques exemplaires en vue de réduire les émissions de GES;
- démontrer, mesurer et suivre l'efficacité d'une série d'initiatives intégrées de réduction des GES en milieu urbain;
- évaluer l'effet de ces initiatives dans le contexte d'objectifs politiques importants afin de construire des villes fortes (diminution du Smog, allègement de la congestion, amélioration des infrastructures de transport en commun, etc.);
- établir un réseau national polyvalent et proactif de dissémination d'information sur des stratégies gagnantes en matière de réduction des GES et de transport urbain durable.

Transports Canada invite des communautés à soumettre des projets rencontrant ces objectifs, procède à l'évaluation de ceux-ci et accorde du financement aux projets retenus. Trois projets du Québec ont à ce jour été retenus, soit un chacun à Montréal (voitures et bicyclettes électriques), Québec (éco-minibus) et Gatineau (autobus hybrides). Cependant, sur la période couverte par l'étude, aucune dépense n'a été effectuée au Québec par Transports Canada dans le cadre de ce programme. Il devrait en être autrement dans les années subséquentes; il faudra donc surveiller la situation lors des mises à jour de la présente étude.

Il est important de signaler qu'il peut y avoir eu des dépenses en transport en commun par le passé (en vertu d'autres programmes) mais que celles-ci aient été assignées au mode routier puisque la distinction n'existait pas avant 2001-2002 dans la documentation de Transports Canada.

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 sur leur composition et une recherche dans les Comptes publics ne permet que de supposer que certaines dépenses font partie de ce poste. Le montant total est donc alloué à la catégorie *Indéterminé*. Pour ce qui est de la part québécoise de ces dépenses, on reprend la même proportion Québec/Canada utilisée pour la majorité des postes de ce groupe.

Sommaire des dépenses diverses

Un ajustement additionnel a été effectué aux totaux obtenus suite aux répartitions régionale et modale ci-dessus afin de supprimer un léger double comptage des dépenses pour les postes *Sécurité et préparation d'urgence*, *Marchandises dangereuses* et *Services généraux*. Ce double comptage résulte de minimes superpositions conséquentes aux allocations modales retenues pour le poste *Recherche et développement*. Le tableau 11 trace un portrait des résultats obtenus suite à cet ajustement.

La plupart des écarts observés d'une année à l'autre sont dus aux méthodes d'allocation choisies pour les répartitions régionale et modale, et sont fortement tributaires des résultats pour le Canada présentés au tableau 8 du volet 1. Néanmoins, on peut souligner que les niveaux supérieurs de dépenses depuis 2001-2002 sont principalement dus aux mesures additionnelles de sécurité et sûreté dans les divers modes.

Tableau 11 - Estimations des autres dépenses de Transports Canada au Québec après répartition modale¹ (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	687	790	1 100	1 102	1 447	8 244	3 444	3 082	2 722	2 898
Ferroviaire	131	126	126	141	190	1 894	756	613	603	603
Aérien	1 426	1 529	1 685	1 676	2 169	7 898	3 049	2 575	2 244	2 458
Maritime	343	419	410	226	310	3 009	1 176	1 078	718	738
Transport en commun	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0 ²
Multimodal	7 038	1 418	3 155	4 392	5 587	7 228	6 821	4 566	5 490	8 016
Administration / Indéterminé	19 499	16 276	21 049	21 763	30 243	37 789	31 708	24 735	25 080	26 868
Total³	29 124	20 560	27 524	29 300	39 945	66 061	46 954	36 650	36 857	41 579

¹ Ne tient pas compte du transport par pipeline.

² 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 du volet 1.

³ Exclut les dépenses de fonctionnement de base du Centre de développement des transports, en partie effectuées par Ressources naturelles Canada.

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

1.1.8 Dépenses totales

Le tableau 12 présente le total des dépenses de Transports Canada au Québec, réparti par mode alors que les figures A à D fournissent des illustrations visuelles de l'évolution temporelle des répartitions modales. Tous les commentaires explicatifs des variations annuelles se trouvent dans les sous-sections précédentes. Le poste *Transport en commun* est inscrit même s'il n'y a aucune dépense au Québec sur la période couverte afin, d'une part, de maintenir la cohérence de présentation avec le volet 1 et, d'autre part, de souligner le fait que ce poste devrait prendre de l'importance dans les exercices financiers ultérieurs.

Tableau 12 - Répartition modale des dépenses de Transports Canada au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	63 852	76 114	59 423	73 499	58 088	119 717	101 444	56 336	55 936	63 281
Ferroviaire	58 488	54 660	51 616	44 055	58 183	78 263	64 280	65 478	51 770	48 736
Aérien	170 563	144 288	79 820	52 331	67 036	130 856	92 677	102 936	114 356	102 726
Maritime	18 288	18 560	20 924	18 885	54 772	20 980	16 401	23 392	25 735	22 985
Transport en commun	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0 ¹
Multimodal	7 038	1 418	3 155	4 392	5 587	7 228	6 821	4 566	5 490	8 016
Administration / Indéterminé	19 499	16 276	21 049	21 763	30 243	37 789	31 708	24 735	25 080	26 868
Total	337 728	311 316	235 987	214 924	273 910	394 832	313 332	277 442	278 366	272 611

¹ 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 du volet 1.

Figure A - Répartition modale des dépenses de Transports Canada au Québec en 1996-1997

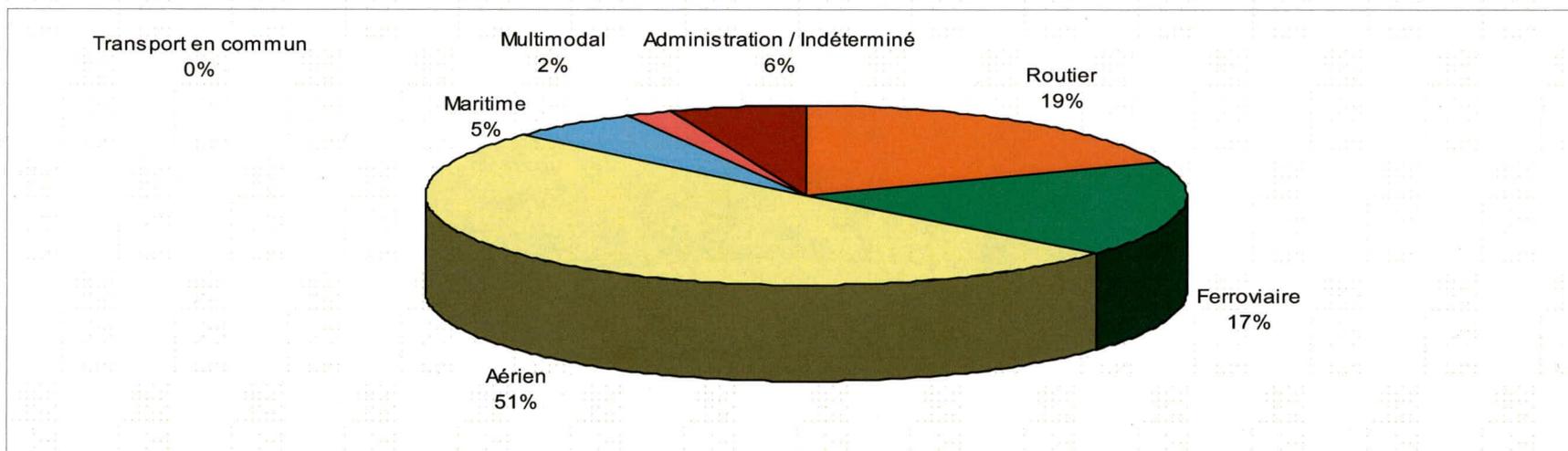


Figure B - Répartition modale des dépenses de Transports Canada au Québec en 2005-2006

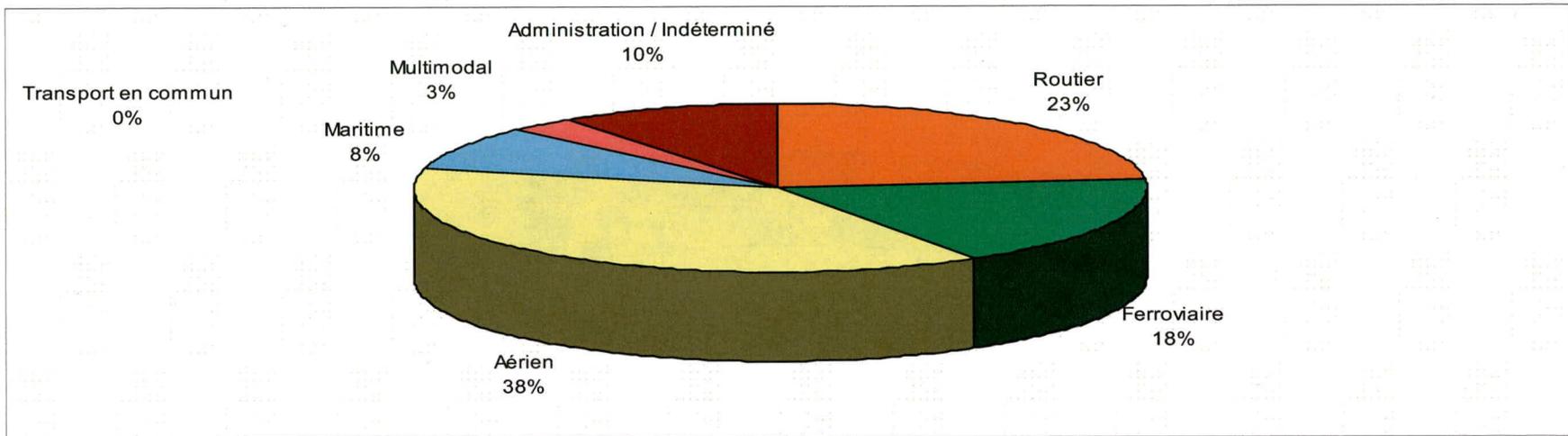


Figure C - Évolution des dépenses de Transports Canada au Québec par mode, 1996-1997 à 2005-2006 (millions \$)

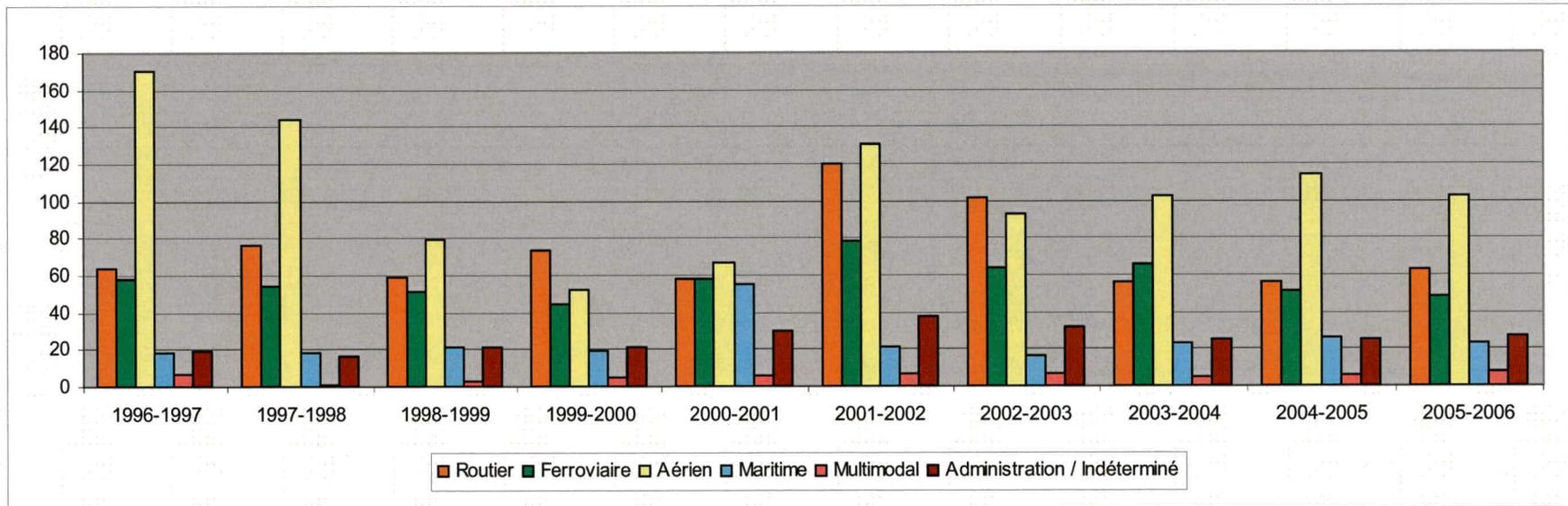
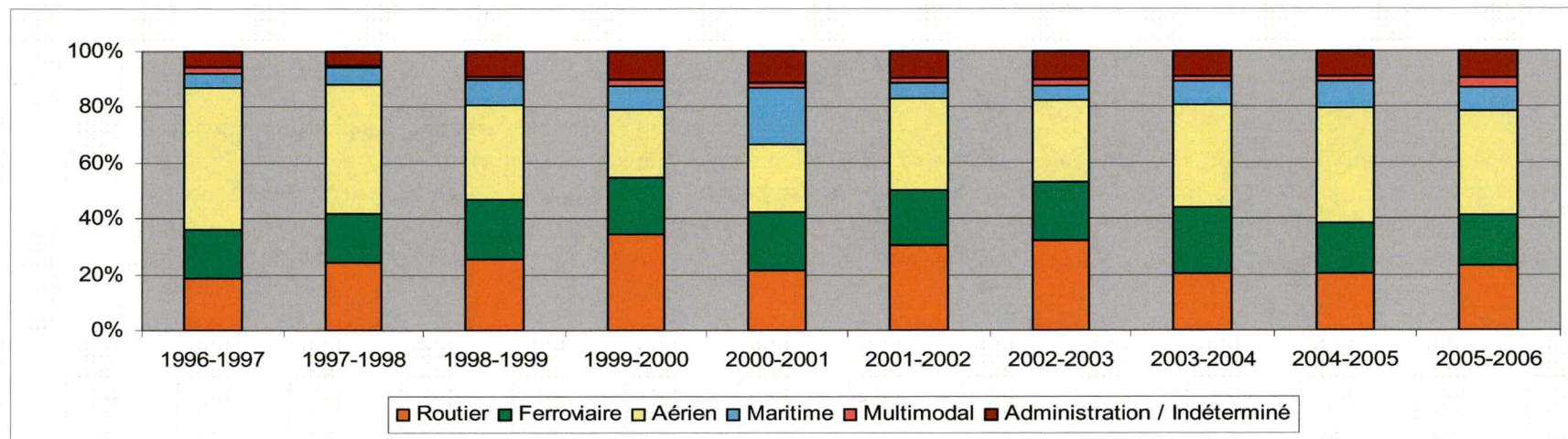


Figure D - Répartition des dépenses de Transports Canada au Québec par mode, 1996-1997 à 2005-2006 (%)



On constate que, exception faite de la diminution graduelle de 1996-1997 à 1999-2000, les dépenses de Transports Canada au Québec ne suivent pas de tendance bien définie, en raison des multiples interactions des tendances modales diverses. Par ailleurs, il ressort clairement que le mode pour lequel Transports Canada dépense le plus au Québec est le mode aérien, sauf en 1999-2000 et 2002-2003, années où le mode routier est prépondérant. Dans le premier cas, la raison est la cession du SNA et la diminution correspondante des dépenses du mode aérien alors que le second cas est attribuable aux dépenses routières importantes en raison de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. Malgré tout, lorsqu'on compare ces figures aux figures B à E du volet 1, il ressort que les proportions des dépenses consacrées aux modes routier et ferroviaire sont nettement plus élevées au Québec que pour l'ensemble du Canada. Inversement, les proportions consacrées aux modes aérien et maritime sont moindres.

1.2 Recettes

La Région du Québec de Transports Canada administre également certains programmes d'où elle tire des recettes. Cependant, au contraire de la section précédente, la RARQ est moins précise en ce qui concerne les postes auxquels les recettes sont allouées, à l'exception de ce qui se rapporte à la sécurité dans les modes ferroviaire, aérien et maritime.

1.2.1 Mode routier

Il n'y a qu'un poste inscrit pour ce mode, soit *Sécurité routière*. Les activités en sécurité routière de Transports Canada sont diverses, comprenant, entre autres :

- la diffusion d'informations et de conseils à l'intention des automobilistes, des conducteurs de véhicules lourds et des véhicules hors route;
- les règles relatives à l'importation et l'inspection de véhicules;
- le plan national du Canada en matière de sécurité routière.

Ces activités sont toutes élaborées et développées au niveau national sans emphase particulière dans une région donnée, du moins selon les renseignements disponibles. La clé d'allocation retenue est le ratio Québec/Canada des véhicules routiers immatriculés. Il s'agit des véhicules immatriculés tels que recensés par Statistique Canada par le biais de questionnaires envoyés aux administrations provinciales. À l'occasion, les données pour le Québec peuvent différer légèrement des données officielles de la SAAQ, mais les données de Statistique Canada sont conservées afin de préserver la cohérence avec celles de l'ensemble du Canada¹². Cette clé reflète assez bien la diffusion régionale des activités en sécurité routière.

Les recettes liées au mode routier sont présentées au tableau 15 (voir plus loin).

1.2.2 Mode ferroviaire

Deux postes sont rattachés au mode ferroviaire. Une brève analyse de ces postes suit.

Frais d'inspections sur rail

La Région du Québec inscrit des recettes à ce chapitre pour seulement deux années, soit 1998-1999 et 1999-2000. Cependant, les Comptes publics indiquent, pour l'ensemble du Canada, des recettes à ce titre pour les années subséquentes. Il est improbable qu'il n'y ait pas eu de recettes au Québec depuis 1999-2000; il n'est cependant pas possible de les retracer. Peut-être sont-elles assimilées à un autre poste. Pour 2000-2001 à 2005-2006, les recettes au Québec pour ce poste sont attribuées selon la proportion Québec/Canada des recettes des deux années pour lesquelles les recettes sont connues.

¹² Les sources des données sont : de 1996 à 1998 : *Véhicules automobiles : Immatriculations*, n° 53-219 au catalogue; de 1997 à 2005 : *Enquête sur les véhicules au Canada*, n° 53-223 au catalogue. Les données du quatrième trimestre de chaque année sont utilisées.

Location et réparation de wagons-trémies

Il s'agit de contrats « à la pièce » ou « en bloc » de location entre le gouvernement fédéral et les compagnies CN et CP Rail. Ces wagons sont loués pour le transport du grain dans l'Ouest du Canada, donc on peut assumer que la portion à allouer au Québec est nulle.

Tout comme pour le mode routier, les recettes estimées pour le mode ferroviaire se trouvent au tableau 15 plus loin dans cette section.

1.2.3 Mode aérien

Le secteur aérien compte pour la majorité des recettes perçues par le gouvernement fédéral. Il comprend plusieurs postes, présentés dans le tableau suivant.

Tableau 13 - Postes de recettes de Transports Canada dans le mode aérien (ensemble du Canada)

Prévisions des services de l'air
Système de navigation aérienne
Autres frais relatifs aux aéroports
Loyers des aéroports

Frais de sécurité aérienne
Services d'aéronefs
Amendes – Circulation aérienne et *Loi sur l'aéronautique*

Prévisions des services de l'air

Le titre de ce poste ne se retrouve nulle part ailleurs que dans les Comptes publics. À l'instar des postes sans clé d'allocation apparente, il est proposé de s'inspirer des ratios Québec/Canada qu'il est possible d'estimer. Une revue des postes ci-dessous indique qu'une allocation de quelque 12,3 % au Québec serait raisonnable pour ces recettes somme toute modestes.

Système de navigation aérienne

Tel que mentionné précédemment, le SNA a été commercialisé en 1996. Depuis lors, toutes les recettes s'y rattachant sont perçues par NAV Canada. Des informations sont donc requises seulement pour 1996-1997, dernière année pour laquelle Transports Canada détenait toujours des intérêts dans le SNA. Par souci de cohérence avec les dépenses effectuées en regard du SNA, la proportion des recettes perçues dans la Région du Québec est basée sur la combinaison des clés d'allocation suivantes :

- La proportion d'aménagements de NAV Canada au Québec par rapport à l'ensemble du Canada en décembre 2002;
- La proportion Québec/Canada du nombre de mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle.

Le détail du calcul des clés d'allocation est présenté à la sous-section 1.1.5. La proportion résultante est de quelque 14 %.

Autres frais relatifs aux aéroports

Ce poste est présenté dans les Comptes publics sous une forme agrégée depuis 2003-2004. Auparavant, il était constitué de cinq éléments, soit :

- locations;
- concessions;
- redevances d'atterrissage;
- redevances générales d'aérogare;
- recettes et recouvrements divers – aéroports.

Pour la période avant 2003-2004, il serait souhaitable d'avoir une clé d'allocation spécifique pour chaque élément. Cependant, cette tâche est complexe pour diverses raisons, la principale étant le fait que des informations sont disponibles seulement pour les aéroports dont on ne doit pas tenir compte. En effet, il faudrait exclure les Administrations aéroportuaires (AAP) car celles-ci ne sont plus sous la gestion de Transports Canada. Or, ce sont essentiellement ces AAP qui produisent des états financiers (accessibles) dans lesquels sont inscrits les revenus relatifs aux éléments ci-dessus. Ainsi, au Québec, les revenus recherchés sont ceux de tous les aéroports sous la responsabilité de Transports Canada, en excluant l'aéroport Jean-Lesage ainsi que ceux d'Aéroports de Montréal (ADM).

Devant ce constat, une première hypothèse est envisageable, soit que le ratio Québec/Canada pour les recettes liées à ces éléments est le même pour les AAP (pour lesquelles l'information existe) que pour les autres aéroports (ceux pour lesquels on désire une décomposition régionale). Toute plausible que soit cette hypothèse, d'autres difficultés doivent être surmontées :

- Les seules années pour lesquelles des informations sont disponibles pour tous ces éléments et pour toutes les principales AAP sont 2004 et 2005;
- Les recettes pour certains éléments sont parfois regroupées, notamment dans le cas d'ADM et de l'aéroport Jean-Lesage de Québec;
- On a tout de même besoin d'une clé d'allocation commune pour 2003-2004 et 2004-2005, à moins de supposer que la part de chacun des éléments dans le total du poste *Autres frais relatifs aux aéroports* demeure la même dans le temps.

Ces observations font en sorte qu'il est préférable de déterminer une clé d'allocation commune pour l'ensemble de la période, malgré la disparité des éléments; néanmoins, cette approche facilite la tâche quelque peu en plus d'être de toute façon nécessaire à compter de 2003-2004.

On retient alors l'hypothèse formulée ci-haut sur la relation entre les ratios des AAP et ceux des autres aéroports et on fait l'hypothèse faible additionnelle que les ratios calculés pour les AAP en 2004 et 2005 sont semblables à ceux des années précédentes¹³. Le ratio pour 2004, soit 14 %, est donc utilisé pour l'ensemble de la période.

Loyers des aéroports

Dans le cadre du programme de cession des aéroports à d'autres entités, il est prévu que Transports Canada et la nouvelle administration (généralement une AAP ou une municipalité) s'entendent pour le paiement d'un loyer pour l'utilisation des terrains de l'aéroport. Cette entente, généralement signée quelque temps suivant le transfert, stipule que les paiements en question débiteront dans un délai raisonnable. Ces paiements sont fonction de l'activité à l'aéroport, notamment au niveau du nombre de passagers et des mouvements d'aéronefs. Les ententes sont d'une durée de 60 ans, avec une option de prolongation de 20 ans additionnels.

Au Québec, ADM assure la gestion et l'exploitation des aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel depuis 1992. Les paiements de loyer ont débuté en 1996. L'aéroport de Québec a quant à lui été transféré en novembre 2000 à Aéroport de Québec Inc. et les paiements ont débuté en 2005¹⁴. Les seuls paiements à prendre en considération dans le cadre de cette étude jusqu'en 2003-2004 inclusivement sont donc ceux d'ADM. En 2004-2005 et 2005-2006, on y ajoute les paiements d'Aéroport de Québec. Les paiements étant effectués sur la base de l'année civile, les montants ont été ajustés en conséquence pour les années financières (sur la base 9 mois / 3 mois).

Frais de sécurité aérienne

La RARQ indique explicitement que la Région du Québec est responsable notamment de l'émission des licences pour les techniciens, les pilotes et les contrôleurs aériens, l'immatriculation des aéronefs, la certification des aérodromes, l'aviation générale et la surveillance des organismes de maintenance et des compagnies aériennes pour les compagnies aériennes sous juridiction fédérale exerçant leurs activités au Québec¹⁵. La Région assume également des programmes de vérification réglementaires en matière de sécurité aérienne.

À ces explications, la RARQ joint des montants de recettes en sécurité aérienne pour la Région du Québec sur la période 1997-1998 à 2005-2006. Ce sont ces montants qui sont repris intégralement. Pour 1996-1997, la moyenne des années subséquentes est utilisée en raison de l'absence de données de la Région du Québec.

¹³ Une vérification avec des données partielles montre que cette hypothèse est vraisemblable.

¹⁴ Les aéroports transférés payant des loyers à Transports Canada sont ceux de Calgary (24,9 millions \$ en 2005), Edmonton (12,7 millions \$), Vancouver (78,7 millions \$), Toronto (144,4 millions \$), Montréal (20,8 millions \$), Ottawa (13,0 millions \$), Halifax (4,4 millions \$), Winnipeg (3,9 millions \$) et Victoria (1,1 million \$). L'aéroport de Regina a été transféré en 1999 et les premiers paiements sont prévus en 2006. Sources : Rapports annuels des administrations aéroportuaires.

¹⁵ Voir Transports Canada, Région du Québec, Orientations et objectifs 2002-2003, p. 4.

Services d'aéronefs

On a vu à la sous-section 1.1.5 que la Direction générale des Services des aéronefs de Transports Canada est notamment chargée d'entretenir et de fournir des aéronefs à l'appui des opérations de Transports Canada, et de certains programmes d'autres ministères et organismes fédéraux (Garde côtière, Défense nationale,...) et que ces aéronefs sont stationnés dans sept bases d'avions et onze bases d'hélicoptères au Canada. On se rappelle aussi que les tâches sont partagées entre l'administration centrale et les régions, ces dernières étant responsables des opérations pratiques. Il n'y a toutefois pas plus d'indices quant à une quelconque clé d'allocation pour les recettes résultant de ces activités qu'il y en avait pour les dépenses.

La seule clé d'allocation envisageable est la même que celle utilisée pour les dépenses, soit la proportion des bases d'avions et d'hélicoptères situées au Québec par rapport au nombre total de bases au Canada. Seulement deux des 18 bases sont situées au Québec (Montréal et Québec). Aux bases canadiennes, il faut ajouter la base principale d'Ottawa. Le pourcentage est donc de 2/19, soit environ 10,5 %. On a déjà mentionné que cette clé ne tient cependant pas compte de l'importance de l'activité dans chaque base mais il n'y a aucun correctif disponible.

Amendes – circulation aérienne et Loi sur l'aéronautique

Certaines amendes étaient par le passé émises à des transporteurs en violation de certaines lois concernant le transport aérien. Il n'existe pas de répartition régionale pour les recettes de ce poste, disparu depuis 1998-1999. On a vu que les clés d'allocation pour les recettes des autres postes du mode aérien étaient de 10,5 % et 14 %. Pour le présent poste, on utilise la moyenne, soit 12,3 %. C'est cette même clé qui est utilisée pour le poste Prévisions des services de l'air (voir plus haut).

Sans surprise, les recettes diminuent de manière importante au cours de la période étudiée. Le premier facteur sous-jacent est la commercialisation du SNA en 1996. Du coup, toutes les recettes relatives à la circulation aérienne ont disparu du portefeuille fédéral.

Le deuxième facteur responsable de la diminution des recettes est la cession des aéroports à des AAP. Ce faisant, toutes les recettes provenant des locations, concessions, redevances d'aérogare, redevances d'atterrissage et autres recouvrements relatifs aux aéroports sont dès lors perçues par la nouvelle administration. En contrepartie, les revenus des baux des AAP pour les terrains aéroportuaires viennent annuler en grande partie les diminutions précédentes et contribuent à la remontée des recettes en fin de période.

Les détails des recettes estimées se retrouvent dans le tableau qui suit.

Tableau 14 - Évolution des recettes de Transports Canada dans le mode aérien au Québec (milliers \$)

	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	---	---	---	25	39	32	34	28	31	29
Système de navigation aérienne	26 599	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Autres frais relatifs aux aéroports	36 466	13 425	10 714	7 952	4 252	2 225	2 696	1 638	1 562	1 381
Loyers des aéroports	6 944	4 549	5 191	11 183	15 942	11 022	6 010	8 467	19 858	21 344
Frais de sécurité aérienne	1 874	1 553	2 384	2 519	1 673	1 958	1 621	1 795	1 489	1 557
Services d'aéronefs	2 716	3 175	2 992	2 853	2 897	3 550	2 740	2 423	3 280	3 212
Amendes – Circulation aérienne et Loi sur l'aéronautique	≈ 0	4	---	---	---	---	---	---	---	---
Total	74 599	22 706	21 282	24 533	24 803	18 788	13 100	14 350	26 220	27 522

Sources : Comptes publics du Canada; Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; calculs de l'auteur.

1.2.4 Mode maritime

Quatre postes de recettes constituent le total du mode maritime avant ajustements.

Frais portuaires (recettes des havres et ports)

La RARQ fournit de l'information sur les recettes perçues par la région en ce qui concerne les havres et ports pour toute la période à l'étude. Ces sommes sont considérées comme reflétant l'ensemble des recettes perçues au Québec pour ce poste. De plus, les montants inscrits dans la RARQ correspondent à très peu de choses près aux recettes à ce titre qu'on peut identifier dans les Comptes publics. L'information est donc sûre.

Redevances de sécurité maritime

De manière analogue au mode ferroviaire, les recettes à ce titre sont tirées directement de la RARQ à partir de 1997-1998. Pour 1996-1997, puisque les données sont absentes pour le Québec, les recettes sont allouées dans la même proportion que la moyenne des proportions Québec/Canada pour les années subséquentes.

Charges prélevées auprès des administrations portuaires

Les charges prélevées auprès des administrations portuaires peuvent être estimées sur la base du tonnage manutentionné dans chacun des ports concernés au Québec par rapport aux ports concernés au Canada. Les ports en question sont ceux qui ont été constitués en Administrations portuaires canadiennes, et leur nombre varie d'année en année. Avant 1999, on suppose qu'il s'agit des ports de la SCP. Les seules données complètes et compatibles disponibles sont pour l'année civile 1999. Le pourcentage des recettes à allouer au Québec sur cette base serait de 30 %. En utilisant les données partielles des années antérieures et postérieures, il semble que ce pourcentage soit assez plausible pour l'ensemble de la période.

Droits et privilèges – Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL)

Les informations disponibles ne permettent pas de partager les recettes entre les différentes régions. Il faut donc prendre une voie détournée. La Voie maritime du Saint-Laurent comporte deux sections : la section Montréal – Lac Ontario et la section Welland. Seule la première section comporte une partie au Québec et le tronçon en question est assez court. En terme de trafic, la section Welland voit en moyenne environ 2 navires de plus par jour transiter par ses écluses que la section Montréal – Lac Ontario. La majorité des opérations de fonctionnement quotidiennes de la Voie maritime s'effectuant aux écluses, on peut estimer grossièrement une répartition des revenus par région en comptabilisant les écluses dans chacune d'entre elles. La section Montréal – Lac Ontario compte sept des 15 écluses du système, dont quatre au Québec (deux à Montréal et deux à Valleyfield). Les recettes affectées au Québec seront donc les quatre quinzièmes des revenus totaux. Cette méthode est bien entendu sujette à d'importantes réserves, mais elle demeure aussi bonne que n'importe quelle autre en l'absence d'informations plus pertinentes.

Par ailleurs, des frais ont été perçus en 2002-2003 et 2003-2004 auprès du Groupe CTMA, en relation au service de traversier entre l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine. Ces frais, qui ne sont importants que pour 2002-2003, ont été attribués pour la moitié au Québec et intégrés au poste relatif à la CGVMSL.

Le tableau 15 présente les recettes pour le mode maritime, de même que pour les modes routier et ferroviaire.

Tableau 15 - Estimation des recettes de Transports Canada au Québec dans les modes routier, ferroviaire et maritime (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Mode routier										
Sécurité routière	57	77	68	75	80	---	---	399	642	752
Total – mode routier	57	77	68	75	80	---	---	399	642	752
Mode ferroviaire										
Frais d'inspection sur rail	---	---	10	25	30	31	26	48	32	42
Total – mode ferroviaire	---	---	10	25	30	31	26	48	32	42
Mode maritime										
Frais portuaires (recettes de havres et ports)	4 200	2 254	2 032	3 884	3 559	4 195	4 409	3 672	3 770	3 960
Redevances de sécurité maritime	1 684	1 904	2 536	2 533	1 847	2 124	1 853	1 627	1 514	1 682
Charges prélevées auprès des administrations portuaires	1 740	1 512	1 619	2 123	1 767	3 121	2 930	3 215	3 380	3 519
Droits et privilèges – CGVMSL ¹	---	---	1 236	1 233	1 093	1 281	1 711	1 392	2 155	2 810
Total – mode maritime	7 624	5 670	7 423	9 773	8 266	10 721	10 903	9 906	10 819	11 970

¹ Comprend des frais perçus auprès du Groupe CTMA en 2002-2003 et 2003-2004.

Sources : Comptes publics du Canada; Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; calculs de l'auteur.

1.2.5 Autres recettes

Il demeure un certain nombre de postes qu'un premier survol ne permet de classer dans aucun mode en particulier. Ces postes sont :

- Ventes d'actifs;
- Recherche et développement;
- Droits et privilèges – permis de transport d'explosif;
- Divers.

La documentation disponible ne permet pas de déterminer une ventilation régionale des recettes de ces postes. Il s'agit de recettes recueillies soit ponctuellement, comme pour la vente d'actifs ou les permis de transport d'explosif, soit sur une plus longue période, comme la recherche et développement. Dans ces conditions, il est proposé d'utiliser la proportion Québec/Canada de toutes les autres

recettes modales déjà déterminées ci-dessus. Les montants impliqués étant modestes à l'échelle canadienne, les recettes correspondantes le seront tout autant à l'échelle du Québec.

Le tableau suivant présente la répartition des autres recettes suivant cette hypothèse.

Tableau 16 - Estimation des autres recettes de Transports Canada au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ventes d'actifs	2 442	356	218	646	939	432	296	210	125	96
Recherche et développement	---	---	---	---	---	---	---	294	428	255
Droits et privilèges – permis de transport d'explosif ¹	---	---	4	4	19	4	4	(22)	57	10
Divers	3 601	758	1 006	1 270	697	311	524	223	320	104
Total	6 043	1 114	1 227	1 920	1 656	747	823	705	929	465

¹ Le montant négatif inscrit en 2003-2004 est probablement le remboursement d'un trop-perçu. La clé d'allocation retenue fait en sorte qu'une portion négative est attribuée au Québec. Dans les faits, il est probable que le trop-perçu ait été auprès d'une seule entité, mais on ne sait pas si celle-ci est au Québec ou non.

Sources : Comptes publics du Canada; Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; calculs de l'auteur.

1.2.6 Ajustements dans les allocations modales

À la sous-section 1.5.4 du volet 1, les montants des *Autres recettes* ont été répartis dans des catégories modales. Afin de respecter la cohérence, il est nécessaire d'effectuer la même répartition modale ici. Les lignes qui suivent rappellent brièvement la démarche du volet 1 pour chaque poste.

Vente d'actifs

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* est donc la meilleure option¹⁶.

¹⁶ Dans le RASTC 2003, page 14, on laisse entendre que ces actifs sont maritimes. Cependant, en comparant le tableau 3-4 de ce document avec le tableau correspondant de l'addendum, on constate que les recettes maritimes sont bien définies et que ces ventes d'actifs n'en font pas partie mais sont plutôt inscrites sous *Autres droits et recouvrements*. Ce constat est valide pour toutes les années à l'étude.

Droits et privilèges – permis de transport d'explosif

Toutes les recettes de ce poste sont allouées au mode routier puisque 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 et que la *Loi sur les explosifs* exclut explicitement les wagons de chemin de fer comme moyen de transport d'explosif.

Recherche et développement

Afin de demeurer cohérent avec la section sur les dépenses, les recettes des activités de R-D sont réparties selon une décomposition semblable à celle des dépenses de R-D, soit suivant des compositions modales trouvées dans la revue annuelle du CDT. 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*.

Divers

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*.

1.2.7 Sommaire des recettes

Le tableau 17 et la figure E synthétisent les calculs effectués dans les sous-sections précédentes.

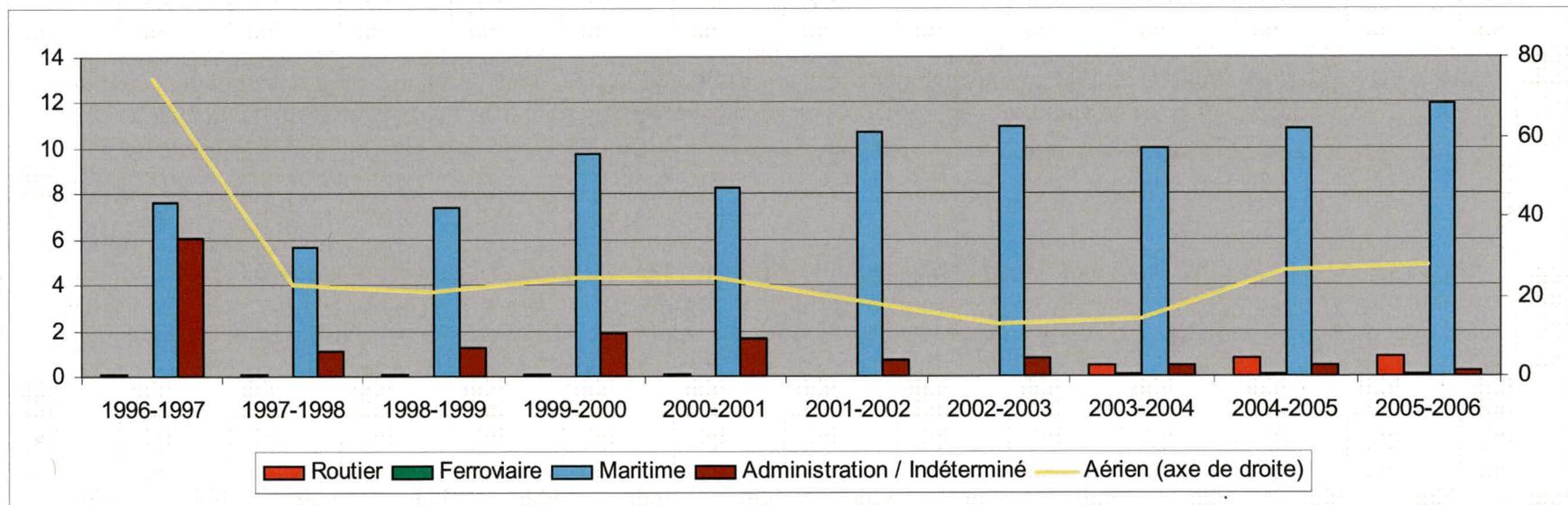
La très grande majorité des recettes de Transports Canada est rattachée au mode aérien. D'une année à l'autre, ces dernières représentent plus de 50 % des recettes totales, et ce, malgré la cession des aéroports. Après une décroissance marquée, la proportion des recettes provenant du mode aérien a même commencé à s'accroître de nouveau à compter de 2004-2005, en corrélation directe avec la trajectoire des loyers aéroportuaires.

Tableau 17 - Estimation des recettes de Transports Canada au Québec par mode¹ (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	57	77	71	80	99	4	4	433	801	828
Ferroviaire	---	---	10	25	30	31	26	72	87	71
Aérien	74 599	22 706	21 282	24 533	24 803	18 788	13 100	14 463	26 419	27 651
Maritime	7 624	5 670	7 423	9 773	8 266	10 721	10 903	9 978	10 858	11 982
Administration / Indéterminé	6 043	1 114	1 223	1 916	1 636	743	820	461	478	220
Total	88 323	29 567	30 010	36 327	34 835	30 287	24 852	25 407	38 643	40 752

¹ Excluant les recettes versées au Fonds consolidé du revenu.

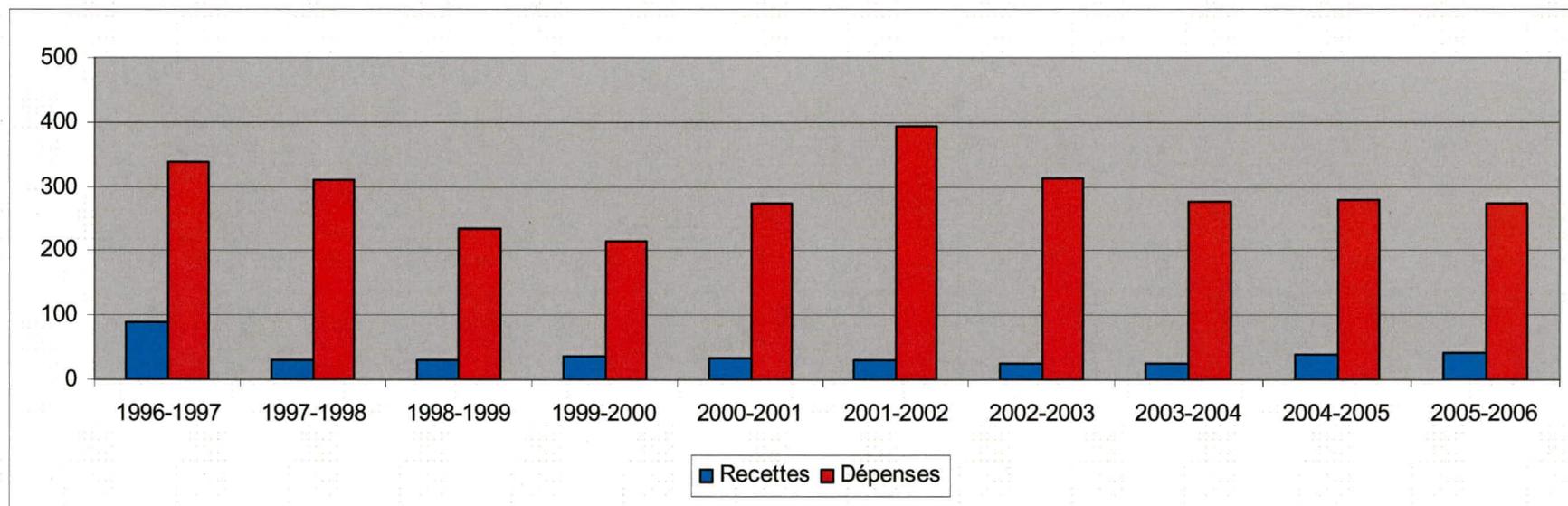
Figure E - Évolution des recettes de Transports Canada par mode (millions \$)



1.3 Synthèse des recettes et dépenses

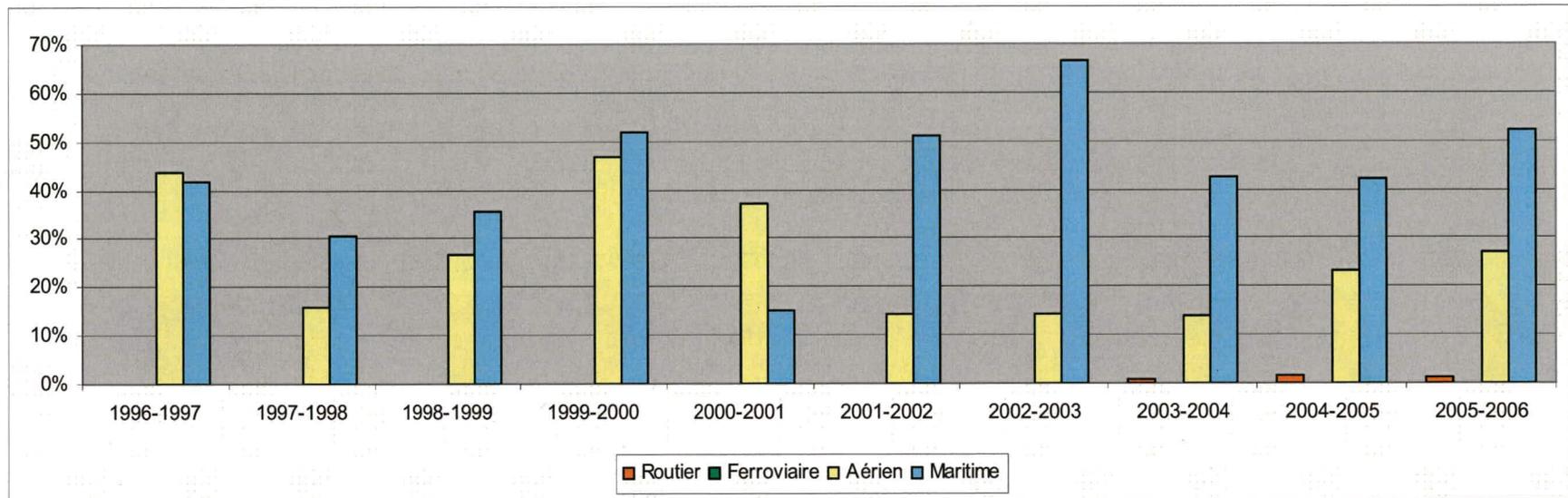
La figure F présente une comparaison temporelle des recettes et dépenses de Transports Canada. Tout comme pour l'ensemble du Canada, les recettes de ce Ministère sont toujours bien inférieures aux dépenses. Le ratio (recettes / dépenses) varie en effet entre 7 % et 26 % selon l'année de référence, en raison de la variation des dépenses dans le temps, les recettes étant relativement stables. Il s'agit d'une fourchette inférieure à celle observée pour le Canada dans son ensemble, pour lequel ce ratio était compris entre 10 % et 30 %. En bref, ce résultat signifie que, toutes proportions gardées, Transports Canada « retourne » plus d'argent au Québec qu'au Canada par rapport aux recettes perçues. Il s'agit cependant d'un constat provisoire. Le chapitre 11 illustrera la situation pour l'ensemble des dépenses et recettes fédérales.

Figure F - Recettes et dépenses totales de Transports Canada au Québec (millions \$)



Le mode maritime est généralement celui pour lequel le rapport (recettes / dépenses) est le plus élevé, sauf en 1996-1997 et 2000-2001 (figure G). Ce même rapport est à peu près nul pour les modes routier et ferroviaire. 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 G - Transports Canada : Recettes de transport en pourcentage des dépenses de transport, par mode (%)



2. Office des transports du Canada

Pour déterminer la proportion des dépenses effectuées au Québec, il est utile de détailler la structure administrative de l'Office. Rappelons que celui-ci est un tribunal quasi judiciaire indépendant qui prend des décisions sur un grand nombre de questions économiques concernant les modes de transport de compétence fédérale (aérien, ferroviaire et maritime), et a les attributions d'une cour supérieure pour exercer son autorité. En plus de ses rôles d'organisme de réglementation économique et d'autorité en matière d'aéronautique, l'Office s'emploie à faciliter le transport accessible et sert d'autorité pour le règlement des différends relatifs à certaines plaintes sur la tarification et le service.

Outre le Bureau du président, l'Office comprend quatre directions générales : Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, Services juridiques et Secrétariat, et Gestion centrale. Les deux directions générales responsables de programme, la Direction générale des transports ferroviaire et maritime et la Direction générale du transport aérien et des transports accessibles ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. La Direction générale des services juridiques et du secrétariat s'occupe de réglementation, et la Direction générale de la gestion centrale assure le soutien administratif.

L'administration centrale de l'Office est située dans la région de la capitale nationale, à la fois à Ottawa et Gatineau. Le personnel de l'Office travaillant dans les bureaux locaux aménagés dans six villes canadiennes exerce des activités d'application des lois et règlements en matière de transport aérien et d'accessibilité. Plus spécifiquement, ces villes sont : Moncton, Longueuil, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver.

La quasi-totalité des activités autres que le transport aérien et le transport accessible se concentre dans la région de la capitale nationale, soit à Ottawa et Gatineau. Par contre, les activités de transport aérien et transport accessible sont surtout concentrés dans les bureaux régionaux. L'information disponible ne permet pas de supposer que certains bureaux régionaux sont plus importants ou plus actifs que d'autres. Dans ce contexte, il est suggéré d'allouer un sixième des dépenses au Québec, en corrélation avec le nombre de bureaux régionaux. Par souci de cohérence avec d'autres ministères et organismes¹⁷, on ne tient pas compte de l'influence potentielle du bureau chef¹⁸. Selon ces hypothèses, la répartition des dépenses au Québec se détaille comme dans le tableau 18.

Tableau 18 - Répartition estimée des dépenses modales de l'Office des transports du Canada au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ferroviaire	1 408	2 667	928	887	856	841	812	754	754	839
Aérien	644	1 507	641	745	870	1 038	1 223	1 162	1 107	1 183
Maritime	81	182	75	85	97	114	132	136	143	133
Multimodal	321	637	233	236	243	257	270	282	366	352
Administration / Indéterminé	2 181	4 459	1 684	1 760	1 870	2 046	2 227	2 227	2 159	2 098
Total	4 635	9 451	3 561	3 713	3 935	4 294	4 663	4 561	4 529	4 606

¹⁷ Notamment Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports.

¹⁸ Dans ce cas, on pourrait allouer au Québec 50 % des dépenses autres que pour le mode aérien et les transports accessibles.

3. Pêches et Océans Canada (MPO)

Le MPO exerce ses activités au Canada à partir de six bureaux régionaux ainsi qu'à l'Administration centrale à Ottawa. Une des régions du Ministère, soit la région Laurentienne, correspond au territoire québécois ainsi qu'à la majeure partie de ses eaux.

3.1 Dépenses

Les dépenses du MPO en transport sont réparties selon deux catégories d'activités : les opérations de la Garde côtière et les activités reliées aux ports de petits bateaux.

Dans le cas de la Garde côtière, les dépenses par région sont difficiles à obtenir. Les dépenses sont désagrégées par catégorie, par type de service et par secteur, mais jamais par région. Des contacts pris à la Région du Québec de ce Ministère n'ont pas permis d'apporter d'éclairage sur cette question. Toutefois, certains renseignements ont pu être tirés d'autres documents et études. Ainsi, une de celles-ci indique que les dépenses de la Garde côtière canadienne au Québec représentent **16 %** de toutes les dépenses maritimes du gouvernement fédéral au Canada¹⁹. La même étude précise par ailleurs que les dépenses totales de la Garde côtière au Québec se sont élevées à 72,6 millions de dollars en 2000-2001, incluant un peu plus de 2 millions \$ de dépenses reliées au bureau central à Ottawa. Du volet 1 de la présente étude, il est déjà connu que les dépenses totales de la Garde côtière en 2000-2001 ont été de 495,5 millions \$: la proportion québécoise des dépenses serait plutôt de **14,7 %**. Un autre document indique, quant à lui, que les dépenses de la Garde côtière au Québec représentent **17 %** du total canadien²⁰. Même si ce dernier document apporte des précisions pertinentes pour certains secteurs d'activité, les informations détaillées sont incomplètes et ne peuvent être exploitées à fond. Quoiqu'il en soit, les trois proportions mentionnées ci-haut sont très semblables et la moyenne de ces trois valeurs, soit **15,9 %**, apparaît comme un choix robuste de clé d'allocation. Les estimations résultantes sont présentées au tableau 19.

Pour les ports de petits bateaux (ou ports de plaisance), il a été possible d'obtenir les dépenses au Québec reliées à ce secteur d'activité, du moins de 1997-1998 à 2002-2003. Une estimation pour les autres années a été obtenue en prenant la moyenne des années pour lesquelles les dépenses sont connues. Ces dépenses sont également présentées au tableau 19. Une représentation visuelle est fournie par la figure H.

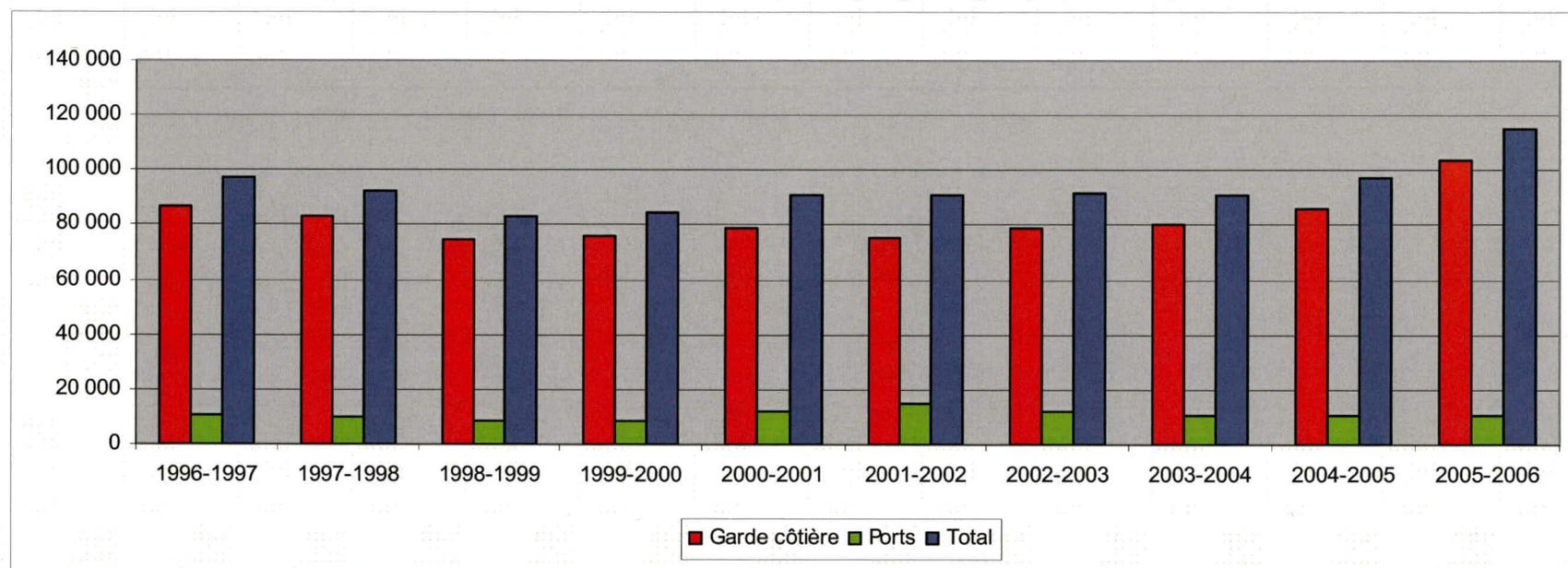
¹⁹ Voir : Les Conseillers ADEC inc. [2001], p. 23.

²⁰ Voir : Communauté métropolitaine de Québec [2003], p. 5.

Tableau 19 - Dépenses de Pêches et Océans Canada au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Garde côtière	86 367	82 838	74 893	76 349	78 781	75 573	79 203	80 230	86 072	104 062
Ports	11 010	9 852	8 244	8 458	12 328	15 049	12 131	11 010	11 010	11 010
Total	97 378	92 689	83 136	84 807	91 109	90 622	91 334	91 240	97 082	115 072

Figure H - Évolution des dépenses de Pêches et Océans Canada au Québec par grand groupe (milliers \$)



3.2 Recettes

Pas plus que les dépenses, les recettes provenant de la Garde côtière pour la région du Québec n'ont pu être obtenues du MPO. Par contre, le document de la CMQ mentionné plus haut fournit certains renseignements utiles.

- **Balisage.** On apprend que les recettes des services de balisage proviennent à 50 % de l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs. Ces recettes sont connues et il est plausible de croire qu'environ la moitié des recettes perçues dans cet axe proviennent du Québec. Les recettes de la Région du Québec constitueraient donc 25 % des recettes au niveau national;
- **Dragage.** Il semble que la totalité des frais perçus par la Garde côtière pour ce service provient des utilisateurs du fleuve Saint-Laurent. Les recettes sont donc entièrement attribuées à la Région du Québec. Avant 2002-2003, les recettes de dragage étaient regroupées avec celles de balisage. Suivant une estimation des recettes de dragage prévues en 2002-2003 à 1,5 million \$²¹, on supposera que celle-ci correspond aux recettes perçues de 1997-1998 à 2001-2002. En 1996-1997, les recettes sont supposées nulles.
- **Déglçage.** Toujours selon le document de la CMQ, 85 % des recettes de déglçage proviennent du Québec.

On ne dispose pas d'information géographique pour les autres services de la Garde côtière (services de communication et de trafic maritime; sauvetage, sécurité et intervention environnementale; gestion de la flotte), mais les recettes totales canadiennes provenant de ces postes sont marginales. On peut donc se contenter de les répartir également entre les six régions du MPO, à l'exception des recettes spécifiquement identifiées à une autre région. Pour les petits ports, le MPO a pu fournir l'information nécessaire à partir de 1997-1998. Pour 1996-1997, la moyenne des années subséquentes a encore une fois été utilisée.

Le tableau 20 montre que les recettes du MPO ont crû légèrement sur toute la période étudiée, à l'exception d'une augmentation plus substantielle en 1999-2000. Celle-ci semble correspondre à une majoration des recettes perçues au titre des services de déglçage dans l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs.

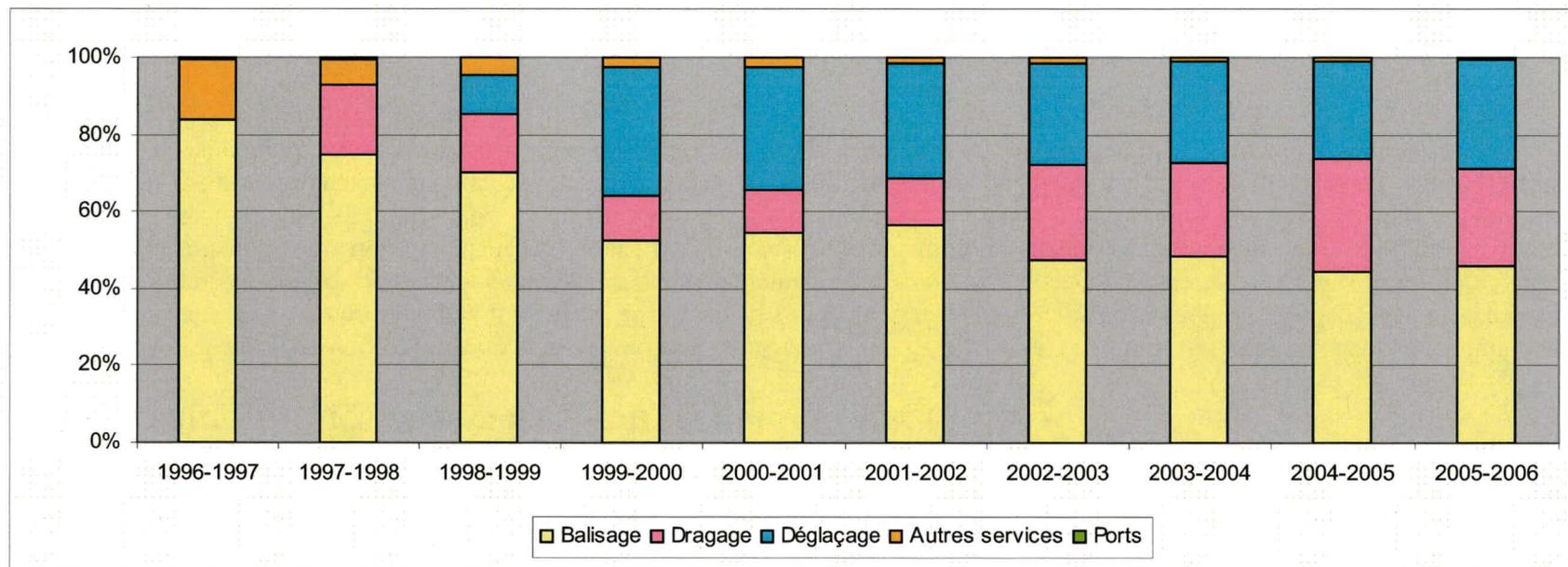
Tableau 20 - Recettes de Pêches et Océans Canada au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Garde côtière	5 043	8 436	9 806	13 234	13 543	12 327	14 550	14 628	15 901	17 381
Ports	19	31	21	18	17	10	14	19	19	19
Total	5 062	8 468	9 827	13 252	13 560	12 338	14 564	14 646	15 920	17 400

La figure I montre l'évolution relative des recettes provenant des diverses activités. Ainsi, les opérations de dragage et de déglçage ont pris plus d'importance avec les années alors que les recettes du balisage et des autres services ont relativement déçu.

²¹ Voir le Rapport ministériel sur le rendement de 2002-2003 de Pêches et Océans.

Figure I - Évolution des recettes de Pêches et Océans Canada au Québec par activité



Note : La part des recettes provenant des ports est trop petite pour apparaître distinctement sur la figure.

4. Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC)

Tel que mentionné au volet 1, seules des dépenses dans le mode routier sont inscrites dans le RASTC. Cependant, les Comptes publics (Programmes fédéraux-provinciaux à frais partagés) et le RMR du Ministère indiquent des dépenses dans le mode maritime, apparemment pour la construction d'une cale sèche dans le nord du Québec. Ces dépenses apparaissent dans les RMR de 1997-1998 à 2001-2002 et font référence à un programme d'infrastructures non spécifié. Par ailleurs, les RMR et les RPP jusqu'en 2003-2004 semblent indiquer que des débours d'environ 3 millions \$ par années sont prévus jusqu'en 2006-2007, année prévue d'extinction du programme. Il est possible que les dépenses indiquées au tableau 30 sous-estiment les dépenses réelles. Ceci vient du fait que les sommes des RMR et des RPP ne présentent que les projets d'immobilisations d'une valeur cumulative totale de 15 millions \$ ou plus.

En ce qui concerne le mode routier, un document fédéral présente la répartition provinciale et territoriale des infrastructures routières administrées par le MAINC²². Il ressort que la longueur des routes administrées par ce Ministère au Québec compte pour 3,8 % du total canadien et que le Québec compte 2,7 % des ponts canadiens administrés par le MAINC. L'entretien de ces routes et ponts n'apparaît pas dans les documents officiels puisqu'ils se trouvent vraisemblablement dans les dépenses agrégées de fonctionnement. On retiendra, comme clé d'allocation des dépenses du MAINC au Québec, la proportion Québec/Canada de la longueur du réseau routier administré par le MAINC, soit 3,8 %. Le ratio pour les ponts n'est pas retenu en raison de l'absence d'informations sur les types et longueurs des structures. Par ailleurs, les Comptes publics indiquent des subventions pour une route d'accès à la réserve de Waskaganish en 1998-1999 et 1999-2000. On ajoute ces montants aux totaux calculés par la clé d'allocation. Les résultats sont présentés au tableau 21.

Tableau 21 - Estimation des dépenses du MAINC en transport au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	2 053	2 389	25 806	2 264	2 224	1 718	1 961	2 029	2 069	2 642
Maritime	0	3 000	3 000	7 600	3 500	3 600	3 000	3 000	3 000	3 000
Total	2 053	5 389	28 806	9 864	5 724	5 318	4 961	5 029	5 069	5 642

Sources : Affaires indiennes et du Nord canadien, *Rapports ministériels sur le rendement* et *Rapports sur les plans et les priorités* (tableaux financiers); Comptes publics du Canada; ministère des Transports du Québec.

5. Travaux publics et services gouvernementaux (TPSGC)

Les dépenses retenues pour ce Ministère dans le volet 1 sont celles du RASTC, en raison du fait que ce Ministère agit comme intermédiaire pour bon nombre d'autres ministères et organismes fédéraux en facturant ces derniers pour les dépenses effectuées. Les RMR et les Comptes publics permettent de constater que des montants ont également été dépensés dans les modes ferroviaire, aérien et maritime. Par ailleurs, la section détaillant les montants consacrés à l'acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages dans les Comptes publics présente à compter de 2001-2002, et au contraire des années précédentes, les dépenses faites par TPSGC pour compte propre seulement. Il est spécifiquement indiqué que certains contrats, auparavant listés sous TPSGC, ont été « reclassés » sous le Ministère contractant. C'est donc dire que, pour 2001-2002 et après, il est possible de faire une estimation plus réaliste des sommes dépensées par région.

²² Voir Applied Research Associates [2006], Table 8, p. 22.

Au Québec, il existe des dépenses dans les modes routier et maritime pour certaines années. Il est possible que ces montants sous-estiment les montants réels, étant donné que l'identification de certains postes de dépenses des Comptes publics est incomplète et ne permet pas de déterminer s'il s'agit de dépenses en transport. Aux totaux estimés, on ajoute cependant les montants contractés pour la reconstruction du pont Perley entre Hawkesbury (Ontario) et Grenville (Québec). On utilise pour ce faire la moitié des montants inscrits dans les documents de trésorerie du projet comptabilisés par le MTQ. Ces montants diffèrent quelque peu des dépenses inscrites aux Comptes publics, mais les totaux pour ce projet sont similaires.

Tableau 22 - Estimations des dépenses de TPSGC en transport au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	2 736	5 940	5 833	1 543	7 263	3 111	294	192	298	377
Maritime	1 375	837	154	---	3 983	1 262	---	---	100	---
Total	4 111	6 777	5 987	1 543	11 246	4 373	294	192	398	377

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; Comptes publics du Canada, *Acquisitions de terrains, bâtiments et ouvrages*; Comptes publics du Canada, *Programmes fédéraux-provinciaux à frais partagés*; ministère des Transports du Québec, Direction de Laurentides-Lanaudière; calculs de l'auteur.

Il est à noter que les chiffres du mode routier présentés ici incluent également les travaux d'entretien des ponts MacDonald-Cartier et Perley, même si ceux-ci font partie des projets faisant l'objet de programmes fédéraux-provinciaux à frais partagés.

6. Agence Parcs Canada (APC)

Dans ses Rapports ministériels sur le rendement, Parcs Canada indique qu'elle est responsable de l'exploitation, l'entretien et la réparation des routes provinciales et interprovinciales qui traversent les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux. Ce réseau routier comprend quelque 900 kilomètres de routes traversant 16 parcs nationaux et un lieu historique national. Le Québec comprend trois parcs nationaux : Forillon, Mauricie et Archipel-de-Mingan. Dans le premier cas, la route 132 traverse le parc sur une distance de 54 kilomètres. La route 197 longe le parc, mais sans le traverser. Le parc de la Mauricie ne comporte pas de route provinciale, mais est sillonné dans l'axe est-ouest d'une promenade asphaltée de 63 kilomètres. Le parc de l'Archipel-de-Mingan n'a quant à lui aucune route proprement dite puisqu'il est essentiellement constitué de côtes et d'îles.

Il existe une entente Canada-Québec remontant à 1971 et amendée annuellement pour le paiement des coûts d'entretien de la route 132 du parc Forillon par le gouvernement du Canada. Ces montants sont reportés directement comme dépenses dans le mode routier. Dans le cas du parc de la Mauricie, on ne comptabilise pas les dépenses faites pour la route car celle-ci n'est pas une route provinciale. Le tableau suivant présente une estimation des dépenses de Parcs Canada au Québec basée sur ces hypothèses.

Tableau 23 - Évolution récente des dépenses de l'Agence Parcs Canada en transport au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Dépenses totales	102	104	111	112	114	117	120	123	126	128

Sources : Transports Canada, *Rapport annuel sur la situation des transports au Canada*; Agence Parcs Canada, *Rapports ministériels sur le rendement*; ministère des Transports du Québec.

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

Le BST est basé à Gatineau mais effectue des enquêtes sur des « événements » de transport (accidents ou incidents) survenus dans différentes régions du Canada. À la suite d'un événement de transport, des enquêteurs du BST se rendent bien souvent sur les lieux. Si l'événement se produit en région, ce sont généralement des enquêteurs du bureau régional correspondant qui sont chargés du suivi. Si l'événement s'avère grave, jusqu'à 30 enquêteurs peuvent être affectés au dossier, bon nombre de ceux-ci provenant du bureau central (et possiblement d'autres bureaux régionaux). Le BST compte des bureaux régionaux à Halifax, Québec, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton, Calgary et Vancouver, de même qu'un laboratoire technique à Ottawa. La moitié des employés du BST travaillent dans les bureaux régionaux. Par ailleurs, quelque 4 000 événements de transport sont signalés au BST chaque année et ce dernier fait enquête sur 2 à 3 % d'entre eux.

À la lumière des informations ci-dessus, on peut affirmer que la répartition régionale des dépenses dépend des facteurs suivants :

- Les lieux où se produisent les événements;
- Le nombre et l'envergure des enquêtes entreprises ou en cours.

Il est possible de connaître les lieux où surviennent les incidents et accidents puisque ces données sont fournies par des sommaires statistiques annuels par mode publiés par le BST. De même, le nombre d'enquêtes entreprises par mode est disponible dans les Rapports annuels du BST à compter de 2001-2002 et pour les années antérieures à 1996. Ce document indique en outre quels sont les incidents ou accidents pour lesquels une enquête a débuté, fournissant par le fait même le lieu de l'événement. L'envergure des enquêtes peut être implicite, mais aucun chiffre spécifique ne vient appuyer l'aspect qualitatif.

Le tableau 24 met en évidence la part du Québec par rapport à l'ensemble du Canada dans les enquêtes entreprises par le BST pour toutes les années disponibles.

Tableau 24 - Portion des enquêtes entreprises portant sur des événements survenus au Québec, par mode

	1992	1993	1994	1995	1996-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ferroviaire	7,1	12,5	14,0	17,3	n.d.	25,0	35,3	28,6	21,4	22,2
Aérien	15,1	17,8	17,6	21,1	n.d.	7,9	6,3	10,9	21,4	8,0
Maritime	17,4	22,6	20,0	23,9	n.d.	25,0	38,5	16,7	43,8	35,3
Total	14,2	18,2	17,5	20,8	n.d.	13,0	16,8	15,3	26,4	15,4

Sources : Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapports annuels et Sommaires statistiques* pour chacun des modes.

Les chiffres manquants sont estimés en prenant la moyenne de toutes les années connues. Les pourcentages calculés pour les années civiles sont ensuite directement attribués aux années financières. La dernière étape consiste à déterminer les dépenses d'administration, qui sont supposées être dans la même proportion des dépenses totales au Québec et au Canada. Les détails des calculs se trouvent dans le *Guide technique et de mise à jour* accompagnant le présent rapport.

Le tableau 25, de même que les figures J et K, présentent les résultats.

Tableau 25 - Dépenses du BST par mode au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ferroviaire	631	615	1 537	1 060	817	796	1 622	1 420	1 084	664
Aérien	1 601	1 560	3 897	2 690	2 072	1 327	1 081	1 776	3 253	1 328
Maritime	1 138	1 109	2 769	1 911	1 473	1 062	1 352	710	2 530	1 992
Administration	822	801	2 000	1 381	1 064	777	989	991	1 630	958
Total	4 192	4 085	10 201	7 042	5 425	3 963	5 045	4 898	8 497	4 942

Figure J - Répartition modale des dépenses du Bureau de la sécurité dans les transports au Québec, 2005-2006

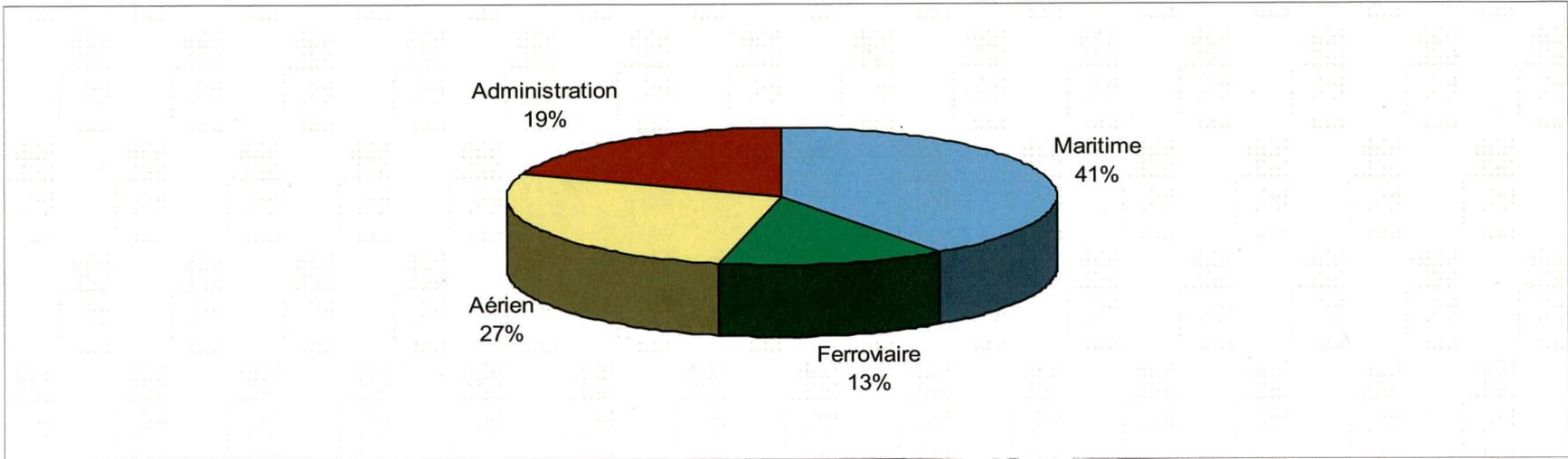
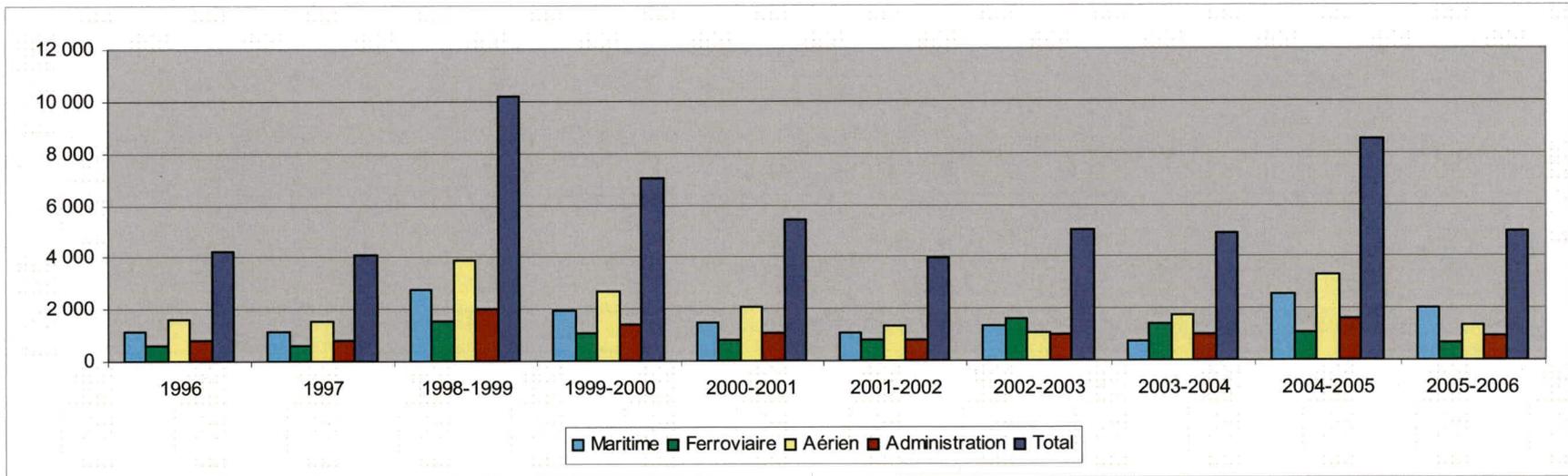


Figure K - Évolution des dépenses du Bureau de la sécurité des transports au Québec (milliers \$)



En comparant l'évolution des dépenses au Québec avec celles pour le Canada, on constate que, même si le mode aérien est également celui pour lequel le plus de dépenses sont effectuées (sauf en 2002-2003 et 2005-2006), l'écart avec le mode maritime est beaucoup moins important au Québec.

8. Agence du revenu du Canada (ARC)

Dans cette étude, les recettes qui sont versées au Trésor public ont délibérément été assignées à l'ARC, en tant qu'agence responsable de l'administration et de la perception des recettes fiscales et non fiscales de nature générale. Le tableau 26, tiré du volet 1, rappelle la répartition des recettes de l'ARC au niveau canadien par type de taxe. Dans ce tableau, la rubrique *Autres* 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.

Tableau 26 - Recettes en transport au Canada 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 ¹	850 945	882 373	435 407	156 510	154 038	155 645	601 057	542 460	526 875	498 912
Total	4 881 593	4 897 070	4 655 773	4 483 043	4 521 248	4 552 259	4 973 267	5 012 779	5 203 738	5 105 881

¹ 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 : Comptes publics du Canada et *Rapport annuel sur la situation des transports au Canada*.

Puisque les estimations des revenus provenant du Québec pour chacune des taxes nécessitent des approches différentes, le traitement de chaque taxe sera effectué de manière séparée.

8.1 Taxes sur les carburants

La méthodologie utilisée au volet 1 pour calculer les revenus des taxes sur les carburants est appliquée aussi pour le cas du Québec. Cette méthodologie, basée sur un document de travail de Transports Canada, est décrite plus en détail dans le Guide de mise à jour. Pour les fins de calcul, les types de carburants considérés sont les suivants :

- La taxe d'accise sur l'essence;
- La taxe d'accise sur le combustible diesel;
- La taxe d'accise sur l'essence d'aviation et le carburéacteur.

Au contraire du volet 1 toutefois, les revenus de taxes sur les carburants pour le mode routier sont déduites de la méthodologie présentée plutôt que directement du RASTC, étant donné que ce document ne présente pas de désagrégation provinciale des revenus de la taxe d'accise.

Le tableau qui suit présente la décomposition des revenus estimés des taxes sur les carburants provenant du Québec.

Tableau 27 - Revenus fédéraux estimés des taxes d'accise sur les carburants perçus au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006 ¹
Essence	757 500	768 075	786 075	782 425	771 767	776 797	805 618	800 288	797 803	814 348
Essence d'aviation et carburéacteur	13 025	12 475	12 400	12 775	13 896	16 700	24 200	21 454	23 299	5 341
Diesel – routier	101 550	110 050	112 975	113 100	107 377	100 172	103 992	107 519	109 486	129 663
Diesel – ferroviaire	7 475	7 450	7 775	8 100	7 587	7 578	6 759	6 706	6 861	6 821
Diesel – maritime	675	1 000	1 325	1 350	1 095	1 729	4 755	5 657	6 710	n. d.
Total	880 225	899 050	920 550	917 750	901 722	902 977	945 325	941 623	944 159	956 173

¹ En raison de la disponibilité restreinte de certaines données, les montants pour 2005-2006 ont été déterminés par une méthode alternative. Quoique des différences sensibles puissent être anticipées dans les revenus pour chacun des carburants, le total est robuste.

L'interruption de la croissance dans la consommation des différents carburants de 1998-1999 à 2001-2002 n'a pas d'explication facilement identifiable. Une faille dans la méthodologie utilisée apparaît improbable puisque la tendance est la même si on se base sur les ventes de carburant compilées par le MRQ.

8.2 *Autres taxes – mode routier*

Tel que mentionné plus haut, cette rubrique regroupe la taxe à la fabrication sur les véhicules de promenade excédant un certain poids, ainsi que la taxe sur les climatiseurs pour véhicules.

8.2.1 Taxe d'accise sur les véhicules lourds

La *Loi sur la taxe d'accise* imposait, jusqu'en mars 2007, une taxe d'accise sur les véhicules automobiles lourds, à l'exclusion des ambulances et des corbillards. Les véhicules visés étaient les suivants :

- Automobiles, autres que les familiales et les fourgonnettes conçues essentiellement pour le transport des passagers, d'un poids supérieur à 2 007 kg (« masse repère-automobile »);
- Familiales et fourgonnettes conçues essentiellement pour le transport des passagers, d'un poids supérieur à 2 268 kg (« masse repère-familiale/fourgonnette »).

La taxe d'accise sur les véhicules fabriqués ou produits et vendus au Canada devait être payée par le fabricant ou le producteur, au moment de la livraison des biens à l'acheteur. La taxe sur les importations était payable au moment de l'importation, mais le paiement pouvait être différé dans le cas de véhicules automobiles importés par des fabricants automobiles canadiens jusqu'à ce que les automobiles importées soient vendues au Canada par ces fabricants. Les taux se détaillaient comme suit :

- 30 \$ pour la partie de la masse qui dépasse la masse repère-automobile ou la masse repère-familiale/fourgonnette de 45 kg;
- 40 \$ pour l'excédent suivant de 45 kg;
- 50 \$ pour l'excédent suivant de 45 kg;
- 60 \$ pour chaque excédent additionnel de 45 kg.

Toutefois, la taxe ne s'appliquait pas :

- aux véhicules vendus à des conditions qui feraient de la vente une fourniture détaxée aux fins de la TPS;
- aux véhicules achetés ou importés pour les services policiers ou les services d'incendie;
- les véhicules achetés par les diplomates étrangers en poste au Canada, pour leur usage personnel ou officiel.

Les modalités d'application assez techniques de cette taxe fait en sorte que, dans les faits, il n'existe pas de données aisément accessibles sur le poids des véhicules vendus compatibles avec les besoins des calculs à faire pour déterminer la portion de la taxe prélevée au Québec. La seule clé d'allocation plausible est la proportion des véhicules de promenade immatriculés au Québec par rapport aux véhicules de promenade immatriculés au Canada. Selon les données provenant de Statistique Canada²³, les véhicules immatriculés au Québec jusqu'à 4,5 tonnes représentent entre 22,6 % et 24,1 % du total canadien pour cette catégorie. Pour 1999, année pour laquelle l'information n'est pas disponible, la moyenne des autres années est retenue.

²³ Statistique Canada, *Véhicules automobiles, immatriculations*, n° 53-219 au catalogue, et *Enquête sur les véhicules au Canada*, n° 53-223 au catalogue.

Notons que cette taxe ne s'applique plus depuis le 20 mars 2007. À compter de cette date, elle a été remplacée par la taxe d'accise sur les véhicules énergivores.

8.2.2 Taxe d'accise sur les climatiseurs

La *Loi sur la taxe d'accise* impose une taxe de 100 \$ sur les climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles, les familiales, les fourgonnettes ou les camions, qu'ils soient installés par le fabricant ou installés de façon distincte au point de vente ou ultérieurement. La taxe d'accise est payable par le fabricant ou le producteur au moment de la livraison des biens à l'acheteur ou par l'importateur lorsque les biens sont importés au Canada. La taxe d'accise sur les climatiseurs installés dans les véhicules importés est payable au moment de l'importation ou de la vente des véhicules par le fabricant ou l'importateur. Cette taxe ne s'applique pas :

- aux climatiseurs installés dans les ambulances ou les corbillards;
- aux climatiseurs vendus, ou installés en permanence, dans un véhicule vendu à des conditions qui font de la vente une fourniture détaxée aux fins de la TPS;
- aux climatiseurs achetés, ou installés en permanence, dans un véhicule acheté par les diplomates étrangers en poste au Canada, pour leur usage personnel ou officiel.

Pour la taxe sur les climatiseurs pour véhicules (100 \$ l'unité), il n'y a pas de données spécifiques sur le nombre de véhicules vendus avec cet équipement. Il existe cependant de l'information sur le nombre de véhicules neufs vendus²⁴. En prenant le rapport Québec/Canada des véhicules neufs vendus au Canada (avec ou sans climatiseur), on obtient une clé d'allocation très plausible, que l'on applique ensuite aux revenus de la taxe sur les climatiseurs pour l'ensemble du Canada. Cette dernière information se trouve dans les Comptes publics.

Il existe une légère distorsion en appliquant la clé d'allocation, basée sur les véhicules neufs, aux revenus de taxe sur les climatiseurs, basés sur l'installation de climatiseurs. En effet, un certain nombre de personnes choisissent d'équiper leur véhicule d'occasion d'un climatiseur. Sans disposer de données sur le nombre de véhicules d'occasion auxquels on ajoute un climatiseur, il est raisonnable de supposer que le nombre de ceux-ci est marginal par rapport au nombre de véhicules neufs munis de cet accessoire. La distorsion doit donc être minime.

²⁴ Statistique Canada, *Ventes de véhicules automobiles neufs*, n° 63-007 au catalogue, mensuel.

8.3 Autres taxes – mode aérien

8.3.1 Taxe sur le transport aérien (TTA)

Jusqu'à la fin des années 1990, le système de navigation aérienne (SNA) appartenait à Transports Canada qui l'exploitait. Les transporteurs aériens canadiens ne payaient rien pour faire fonctionner le système. Le SNA était financé à même les recettes de la TTA que le gouvernement percevait sur tous les billets d'avion²⁵. La TTA était imposée sur chaque montant payé ou payable pour le transport aérien d'une personne lorsque le transport aérien commençait et se terminait en un point situé dans la zone de taxation. Cette taxe était également applicable lorsque le transport aérien commençait dans la zone de taxation et se terminait à l'extérieur de la zone de taxation et comprenait un embarquement au Canada. La zone de taxation comprenait le Canada, les États-Unis (sauf Hawaï) et les îles Saint-Pierre et Miquelon. Généralement, c'était le transporteur qui percevait la TTA pour tous les passagers et la versait ensuite à l'agence du revenu du Canada.

Étant donné qu'il s'agit d'une taxe qui était imposée aux passagers, la clé d'allocation retenue doit être corrélée avec le nombre de passagers. L'indicateur idéal serait le nombre de passagers embarqués au Québec par rapport au nombre de passagers embarqués au Canada. Cet indicateur étant laborieux à calculer à partir des données disponibles, on utilise plutôt la proportion Québec/Canada du nombre de passagers embarqués et débarqués.

8.3.2 Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA)

Ce droit, entré en vigueur le 1^{er} avril 2002, sert à défrayer en majeure partie les coûts du renforcement du système de sûreté du transport aérien mis en place suite aux attentats de septembre 2001. Il est perçu par les transporteurs aériens ou leurs agents au moment de l'achat des billets d'avion. Dans le cas des vols intérieurs, le droit ne s'applique qu'aux voyages entre les 89 aéroports qui bénéficient directement des nouvelles mesures de sécurité instaurées par l'ACSTA (91 aéroports depuis décembre 2004). Il n'est pas perçu à l'égard des vols à destination ou en partance d'autres aéroports plus petits.

À défaut d'informations complètes sur tous les aéroports pour lesquels l'ACSTA assure des services de contrôle, la meilleure clé d'allocation pour les recettes de ce poste demeure la même que celle pour les dépenses liées à cette agence²⁶, soit le ratio Québec/Canada

²⁵ Pour d'autres informations sur le SNA, voir la section 1.1.5 de ce document.

²⁶ Voir la rubrique sur l'ACSTA à la section 1.1.5.

des passagers embarqués aux principaux aéroports canadiens, en autant qu'ils fassent partie de la liste des aéroports désignés. Ces ratios sont présentés au tableau 6 du présent document.

Le tableau 28 présente les résultats des calculs pour les éléments autres que les taxes sur les carburants.

Tableau 28 - Recettes perçues par l'ARC au Québec autres que les taxes sur les carburants (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Véhicules lourds	1 285	1 788	1 439	2 268	2 053	1 261	2 525	1 499	1 402	1 691
Climatiseurs	27 690	32 908	34 271	36 029	35 662	37 354	42 311	32 676	35 418	34 688
TTA	98 753	93 645	37 398	363	---	---	---	---	---	---
DSPTA	---	---	---	---	---	---	52 626	51 195	50 583	45 185

8.4 Sommaire

Le tableau suivant présente la synthèse des recettes en transport perçues par l'ADRC au Québec.

Tableau 29 - Répartition modale des recettes perçues par l'ARC en transport au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	888 024	912 821	934 760	933 822	916 859	915 584	954 446	941 982	944 108	980 390
Ferroviaire	7 475	7 450	7 775	8 100	7 587	7 578	6 759	6 706	6 861	6 821
Aérien	111 778	106 120	49 798	13 138	13 896	16 700	76 826	72 649	73 882	50 526
Maritime	675	1 000	1 325	1 350	1 095	1 729	4 755	5 657	6 710	n. d. ¹
Total	1 007 952	1 027 391	993 658	956 411	939 436	941 592	1 042 787	1 026 994	1 031 562	1 037 737

¹ Les recettes pour le mode maritime proviennent uniquement des taxes sur le carburant pour navires. La méthodologie utilisée pour 2005-2006 fait en sorte que ces revenus sont intégrés à d'autres modes.

La fluctuation dans la croissance des recettes est tributaire pour la majeure partie des revenus des taxes sur les carburants. Cependant, un creux important est observé de 1999-2000 à 2001-2002. Ce phénomène est principalement imputable au fait qu'il n'y avait ni TTA ni DSPTA durant cette période.

On pourrait par ailleurs considérer que les revenus de la TPS appliquée sur les taxes d'accise sur les carburants et autres taxes traitées dans ce chapitre constituent des revenus de transport, qui ne seraient pas perçus si le mécanisme d'application des taxes n'était pas constitué ainsi. Toutefois, pour des raisons de cohésion avec la comptabilité des gouvernements, ces revenus sont laissés de côté.

9. Programmes d'infrastructures

Les programmes d'infrastructures pancanadiens comme tels ont été décrits dans leurs grandes lignes au volet 1. Les pages qui suivent s'attardent plus en détail sur les ententes spécifiques entre le Québec et le Canada. L'inclusion de certains programmes dans ce chapitre et l'inclusion d'autres programmes ailleurs dans ce document ont été faites en accord avec les choix faits au volet 1. Par exemple, les « ententes sur les routes » correspondent au Québec principalement à l'entente sur le réseau routier de l'Outaouais, dont les montants ont été laissés sous Transports Canada. D'autres exemples pourraient s'ajouter. Il va sans dire que ces choix reflètent une perception personnelle et les choix ou la classification d'autres chercheurs auraient fort bien pu être différents et s'appuyer sur des motifs tout aussi valables.

Une différence importante par rapport au volet 1 a trait aux sources de données utilisées. Si la source principale demeure encore les Comptes publics du Canada, et ce, pour des raisons de cohérence, bien des montants ont pu être corroborés avec des documents internes au MTQ. C'est le cas notamment pour les programmes PSAR, TICQ-97 et TICQ-2000. En cas d'écart, les Comptes publics sont privilégiés mais une explication de cet écart est fournie lorsque possible. Bien entendu, toutes les vérifications nécessaires des montants présentés ici ont été effectuées afin, d'une part, d'éviter tout double comptage avec des montants présentés dans d'autres chapitres et, d'autre part, de ne pas omettre des dépenses potentielles.

La structure de présentation demeure à peu près la même que celle du rapport précédent. Une section portant sur des ententes spécifiques s'ajoute afin de discuter brièvement de celles-ci.

9.1 Description des programmes

Cette section décrit brièvement en quoi consiste chacune des principales ententes Canada-Québec et leur relation avec les programmes pancanadiens, s'il y a lieu. Pour la description détaillée des programmes au niveau canadien, on réfère au chapitre 9 du volet 1.

9.1.1 Programme stratégique d'amélioration routière (PSAR)

Ce programme découle d'une entente Canada-Québec signée le 16 octobre 1993 et est une composante des Initiatives stratégiques d'investissement en capital (ISIC). Même si ce programme est terminé depuis plusieurs années, il est inscrit ici car il couvre une partie de la période à l'étude. Par souci de cohérence avec le volet 1, les montants en vertu du PSAR sont présentés ici plutôt que sous Transports Canada. Un total de quelque 75 millions \$ a été dépensé par le gouvernement fédéral au Québec de 1993-1994 à 1998-1999 dans le cadre de cette entente. Le gestionnaire du projet au niveau fédéral était Transports Canada.

Parmi les projets financés dans le cadre de cette entente, mentionnons :

- la construction d'un tronçon de l'autoroute 30 entre Brossard et Candiac;
- la construction du tronçon de l'autoroute 50 allant de Lachute à Mirabel;
- la construction d'un tronçon de 42 kilomètres de la route 138 entre Havre-St-Pierre et Baie-Johan-Beetz;
- le réaménagement à des fins de sécurité de certains tronçons des routes 175, entre Stoneham-et-Tewkesbury et Laterrière, et 132, en Montérégie.

9.1.2 Travaux d'infrastructures Canada-Québec 1997 (TICQ-97)

Cette entente concerne la construction, l'amélioration et la réfection du réseau routier supérieur. Elle comprenait 167 projets, dont 166 ont été réalisés durant l'exercice 1997-1998. Il s'agissait au départ d'une entente d'un an, qui a par la suite été prolongée à diverses reprises afin de compléter le 167^e projet, soit le Rond-point Dorval à Montréal. Au moment de rédiger le présent document, ce projet n'est toujours pas complété et le solde des contributions fédérales a été transféré à un autre programme. Les dépenses ont été effectuées par l'entremise du Bureau fédéral de développement (Québec), aujourd'hui connu sous le nom de Développement économique Canada pour les régions du Québec (DÉC).

Outre le Rond-point Dorval, les principaux projets financés dans le cadre de ce programme ont été :

- la reconstruction du pont Marius-Dufresne sur la route 117 au-dessus de la Rivière des Prairies;
- la réfection du pont Charles-de-Gaulle sur l'autoroute 40 à l'entrée est de l'Île de Montréal;
- la reconstruction de la chaussée en béton de l'autoroute 40 à Vaudreuil;
- le remplacement des composantes électroniques et mécaniques du système de gestion de la circulation du tunnel Ville-Marie sur l'autoroute 720.

9.1.3 Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 (TICQ-2000)

Ce programme découle d'une entente conclue dans le cadre du PIC, annoncée en 2000. Il comporte trois volets, dont un porte spécifiquement sur les infrastructures locales de transport. Ce volet vise à permettre aux municipalités, aux sociétés et aux organismes de transport urbain et inter-municipal et aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local (CFIL) de mettre en place, d'améliorer ou de rénover des infrastructures et des systèmes de transport. Il est lui-même subdivisé en neuf sous-volets, dont cinq étaient initialement sous la gestion d'Infrastructures Transport et quatre sous la gestion du MTQ²⁷. La prévision maximale d'investissement pour l'ensemble de ce volet est de 690 millions \$, dont une contribution maximale de 230 millions \$ provenant du gouvernement fédéral, soit le tiers de l'ensemble des coûts. Les travaux dans le cadre de cette entente ont débuté durant l'exercice 2001-2002 et devaient se poursuivre jusqu'en 2006-2007; cette entente a toutefois été remplacée par l'entente PIC-FIMR signée en 2005 (voir la sous-section 9.1.7). Les contributions fédérales en vertu du TICQ-2000 sont versées par l'entremise de DÉC.

De nombreux projets ont été financés dans le cadre de ce programme, principalement la réfection de routes et ponts dans des municipalités de petite taille. Parmi les projets ayant nécessité des investissements de plusieurs millions de dollars, notons :

- la construction du pont du boulevard Monk et de ses approches, à Montréal;
- le remplacement du système ACCES à la Société de transport de Montréal²⁸.

9.1.4 Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

Routes (PSIR-R)

L'entente PSIR-R Volet construction routière a été signée entre les gouvernements fédéral et du Québec le 29 août 2003. Le but de cette entente était de permettre aux deux parties de financer conjointement les immobilisations, les travaux de construction, de remise en état ou d'amélioration de certains corridors routiers. Ces interventions visaient certains objectifs, à savoir rendre le réseau de transport routier plus sécuritaire, fiable, efficace, concurrentiel, intégré et durable, en appui aux activités commerciales et touristiques, ainsi qu'effectuer des travaux de remise en état ou à accroître la capacité des principales routes de commerce est-ouest ou nord-sud.

²⁷ Voir le site <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/programmes/infrastructures/index.asp>. Infrastructures Transport a maintenant pratiquement cessé ses activités.

²⁸ Le système ACCES comprend un important système informatique, un système de réponse vocale interactive ainsi que la mise en service d'un numéro de téléphone unique pour tous les services de la STM.

Plus spécifiquement, les projets financés dans le cadre de cette entente sont les suivants :

- Le réaménagement de l'échangeur Taschereau à l'intersection de l'autoroute 10 et de la route 134 à Brossard;
- La reconstruction de la chaussée de l'autoroute 15 à Boisbriand;
- La réfection du tunnel Notre-Dame-de-Grâce sur l'autoroute Décarie;
- La réhabilitation et l'élargissement des ponts jumeaux de l'autoroute 20 à Lévis;
- La reconstruction de la chaussée d'une partie de l'autoroute 40 à Montréal;
- Le réaménagement du Rond-point L'Acadie sur l'autoroute 40 à Montréal;
- Le réaménagement de la route 185 en route à 4 voies divisées, de Rivière-du-Loup à Saint-Antonin, de même qu'à Dégelis.

Frontières (PSIR-F)

L'entente initiale Canada-Québec dans le cadre du PSIR-F a été signée le 2 juillet 2002 et a par la suite été modifiée le 1^{er} juillet 2005. Le projet visé par l'entente est essentiellement l'amélioration des infrastructures le long du corridor de commerce Québec–New York via l'autoroute 15 et le poste frontalier de Lacolle. Le projet comprend six éléments, eux-mêmes divisés en plusieurs composantes.

Plus spécifiquement, ces éléments sont :

- L'aménagement des abords du poste frontalier;
- Les systèmes de transport intelligents;
- La réhabilitation et le réaménagement de l'autoroute 15 entre la frontière et le pont Champlain;
- Le réaménagement du parc routier des Jardins-de-Napierville à Saint-Bernard-de-Lacolle;
- La requalification paysagère et l'aménagement de brise-vent;
- Les communications et la planification.

Systèmes de transport intelligents (PSIR-STI)

L'entente Canada-Québec concernant le volet *Plan de déploiement et d'intégration des systèmes de transport intelligents* a été signée le 28 mars 2003. Le projet a pour objet de « doter le Québec d'un outil de coordination pour appuyer, sur un horizon de dix ans, le déploiement et l'intégration stratégiques des STI au Québec et aussi dans les corridors de commerce interurbains et internationaux dont il fait partie ». Il s'agit, en d'autres mots, du plan stratégique québécois des STI.

Études (PSIR-E)

Tel que mentionné aux sous-sections 9.1.3 et 9.2.3 du volet 1, les études et analyses financées dans le cadre de ce volet sont difficiles à identifier, de même que les montants qui leurs sont associés. Au vu de l'enveloppe budgétaire totale du PSIR-E pour l'ensemble du Canada, soit 5 millions de dollars, l'omission de celui-ci dans la présente comptabilisation n'a que peu d'impact sur le total des dépenses. Par ailleurs, il est fort probable que les montants du PSIR-E soient inclus dans l'un ou l'autre des postes *Autres* de Transports Canada, puisque ceux-ci regroupent souvent des montants résiduels ou non identifiables.

9.1.5 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

Tel que mentionné au volet 1, ce Fonds, annoncé dans le budget fédéral de 2001, vise à financer des projets d'infrastructure stratégique de grande envergure mettant l'accent sur des partenariats entre les différents paliers de gouvernements et le secteur privé. Chaque partenariat est assorti de modalités individualisées. 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.

Au Québec, deux importants projets pour lesquels les montants seront puisés dans le FCIS ont déjà fait l'objet d'ententes ou d'annonces du gouvernement fédéral. Il s'agit de l'élargissement à quatre voies de la route 175 et du parachèvement de l'autoroute 30 en Montérégie. Dans le premier cas, même si l'entente formelle tarde à être signée, son effet sera rétroactif en août 2002. Dans le second cas, le premier volet de l'entente a pris effet le 6 mars 2003 et avait pour but le financement des études, des analyses, des documents d'appel d'offres et des travaux préparatoires d'aménagement des emprises. Les frais relatifs aux travaux proprement dits seront couverts par un autre volet.

D'autres projets importants en transport pourraient également obtenir du financement par le biais du FCIS :

- Le prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière du Vermont;
- Le prolongement de l'autoroute 50 en Outaouais;
- Le parachèvement de l'autoroute 185 à quatre voies entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick;
- Le réaménagement de l'échangeur Dorval et des accès à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal²⁹;
- La réhabilitation des infrastructures des chemins de fer d'intérêt local.

²⁹ Ce projet est également visé par le TICQ-97.

9.1.6 Fonds sur l'infrastructure frontalière (FSIF)

Une entente de principe entre les gouvernements du Canada et du Québec sur le financement conjoint de travaux d'infrastructures de transport au Québec a été annoncée dans un communiqué émis le 29 avril 2005. Une partie des fonds disponibles devait provenir du FSIF et l'autre partie du FCIS. Il s'agit de la première mention de contribution du FSIF au Québec. Parmi les projets qui pourraient bénéficier du financement de ce Fonds, mentionnons :

- Le prolongement de l'autoroute 35 (voir ci-dessus);
- La construction d'une troisième voie sur l'autoroute 55 en direction de la frontière, le réaménagement de l'intersection de la route 247, la construction d'une aire de contrôle routier et l'installation de STI;
- La construction d'un tronçon de 34,6 kilomètres de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph et Saint-Georges ainsi que des travaux d'amélioration de la route 173 entre Saint-Georges et la frontière du Maine.

9.1.7 Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)

Les gouvernements du Québec et du Canada ont conclu, le 18 juillet 2005, une nouvelle entente relative aux programmes d'infrastructures PIC et FIMR. Cette entente (TICQ-2005) remplace l'entente Canada-Québec relative aux infrastructures de 2000 (TICQ-2000) et a pour objectif de regrouper en une seule entente les modalités régissant le PIC et le FIMR qui, à peu de choses près, visent les mêmes buts et clientèles. Selon les modalités de l'entente, les volets des deux programmes sont les suivants :

- PIC volet 1 et FIMR volet 1: infrastructures municipales « vertes »;
- PIC volet 2 : infrastructures locales de transport;
- PIC volet 3 : projets à incidences économiques urbaines ou régionales;
- FIMR volet 2 : développement des connaissances relatives aux infrastructures municipales;
- FIMR volet 3 : infrastructures de support au développement local ou régional.

Les contributions fédérales déterminées dans cette entente sont un maximum de 516 millions \$ aux fins du PIC et de 195 millions \$ aux fins du FIMR. Soulignons que la contribution maximale au PIC comprend les montants versés depuis 2000-2001.

Les détails de l'entente peuvent être visualisés sur le site Internet de Développement économique Canada pour les régions du Québec(DÉC), à l'adresse http://www.dec-ced.gc.ca/asp/ProgrammesServices/FIMR_intro.asp?LANG=FR.

9.1.8 Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) et Fonds pour le transport en commun (FTC)

La plupart des provinces ont conclu des ententes séparées dans le cadre de chacun de ces deux fonds, ce qui n'est pas le cas du Québec. Une entente de principe est d'abord intervenue le 21 juin 2005 avec le gouvernement fédéral concernant le FTE. Le 28 novembre de la même année, une entente finale a été conclue, englobant cette fois les montants devant être versés par l'intermédiaire du FTE, mais aussi ceux en vertu du FTC. Selon cette entente, le gouvernement du Canada s'engage à verser 1,34 milliard \$ sur cinq ans, soit de 2005-2006 à 2009-2010, comprenant 189 millions \$ au titre de la loi C-66 (*Loi autorisant des paiements dans le cadre de mesures d'aide liées au coût de l'énergie, à la consommation énergétique des habitations et à l'infrastructure du transport en commun et modifiant d'autres lois en conséquence*). Ces derniers fonds sont, selon la comptabilité du gouvernement fédéral, versés à partir du FTC.

La contribution du gouvernement fédéral est versée à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) qui, à son tour, versera les fonds aux municipalités et aux organismes municipaux pour la réalisation d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun. L'entente officielle peut être consultée à l'adresse http://www.infrastructure.gc.ca/communities-collectivites/agreements-ententes/gas-essence_tax/gt_can_qc_f.shtml.

9.2 Dépenses dans le cadre de chacun des programmes

9.2.1 PSAR

Dans les Comptes publics, les paiements en vertu des programmes regroupés sous l'en-tête *Initiative stratégique d'investissements en capital* sont désagrégés par province mais les modes aérien et routier sont regroupés ensemble (sans compter qu'une petite partie de ces paiements a déjà été effectuée dans le mode maritime)³⁰. Puisque les paiements en vertu du mode aérien ont cessé après 1997-1998 (voir ci-dessous), il est possible de déterminer avec assez de précision les montants (routiers) à partir de ce moment. Pour les exercices 1996-1997 et 1997-1998, on suppose que la totalité des montants versés au Québec le sont dans le secteur routier. Les montants globaux pour le secteur aérien sont assez marginaux.

Un montant de 2,9 millions \$ est inscrit aux Comptes publics du Canada en 1999-2000, vraisemblablement dans le cadre de ce programme, mais des recherches faites au ministère des Transports du Québec n'a pas permis de retracer celui-ci. Il est néanmoins pris en compte afin de respecter la comptabilité utilisée dans les deux volets de l'étude.

³⁰ Comptes publics du Canada, volume II partie II, section 11 : Programmes fédéraux-provinciaux à frais partagés.

9.2.2 TICQ-97

Pour ce programme, des montants sont inscrits de 1997-1998 à 2003-2004. Les plus importants déboursés ont eu lieu au cours de la première année du programme. Même si celui-ci n'a dans les faits jamais été terminé, le solde des contributions fédérales a été transféré vers un autre programme, probablement le PIC.

9.2.3 TICQ-2000

Les versements en vertu de ce programme ont débuté en 2001-2002 et se sont terminés avec la dernière année de couverture, soit 2005-2006. À ce moment, cette entente a été remplacée par la nouvelle entente PIC-FIMR (voir la sous-section 9.1.7 ci-dessus). Les plus importants versements ont eu lieu au cours des trois derniers exercices.

9.2.4 PSIR

PSIR-R

Aucune dépense n'est officiellement inscrite pour l'exercice 2003-2004. En 2004-2005, un montant de 89 millions \$ a été déboursé. Cette somme représentait plus de 80 % des fonds disponibles pour ce programme. En 2005-2006, ce fut un montant de 19,3 millions \$ qui a été dépensé. Il est à noter qu'en réalité, d'importantes sommes ont été dépensées durant l'exercice 2003-2004, notamment pour la chaussée de l'autoroute 40 et le Rond-point L'Acadie, mais les réclamations à ce titre n'ont eu lieu qu'au cours de l'exercice suivant, de sorte que les dépenses effectives de l'exercice 2004-2005 sont bien moindres que celles inscrites, quoiqu'elles demeurent substantielles. Pour préserver la cohérence avec les autres programmes, on adopte tout de même la comptabilisation « officielle » des dépenses. À l'achèvement des projets, ça revient au même.

PSIR-F

Les premiers déboursés ont eu lieu en 2002-2003 et, pour cette première année, la quasi-totalité du montant de 8,0 millions \$ a été dépensée au Québec, à l'exception d'une somme de 249 979 \$ accordée à la Vancouver Airport Authority. Des montants accordés au Québec, 80 000 \$ l'ont été en vertu du volet *Planification et intégration* alors que la balance faisait partie du volet *Initiatives de transport aux postes frontaliers*. En 2003-2004, la majeure partie des déboursés liés à ce programme a encore une fois été effectuée au Québec. Un total de 5,8 millions \$ a été versé au Québec dans le cadre du volet *Initiatives de transport aux postes frontaliers*. En 2004-2005, un peu plus de 8,6 millions \$ ont été versés, la quasi-totalité pour l'autoroute 15 elle-même, notamment pour la réhabilitation et le renforcement

des chaussées. En 2005-2006, un montant de 4,0 millions \$ a été versé dans le cadre du volet *Initiatives de transport aux postes frontaliers*, principalement pour l'aménagement des abords du poste frontalier. En outre, un montant de 247 702 \$ a été octroyé pour les aéroports de Montréal dans le cadre du volet *Planification et intégration modale aux points de passage frontaliers* alors que des octrois totalisant quelque 102 000 dollars ont été utilisés pour financer des projets non identifiés ou encore la composante Communication et planification mentionnée plus haut.

PSIR-STI

Les déboursés associés à ce programme ont également débuté en 2002-2003. Au cours de cette première année, un débours de quelque 181 517 \$ peut être déduit des Comptes publics. En 2003-2004, aucune somme ne peut être déduite des Comptes publics, ce qui ne veut pas nécessairement dire qu'il n'y a eu aucun débours. En 2004-2005, un montant de quelque 242 000 \$ peut être identifié pour le Québec, sans précision additionnelle. En 2005-2006, un total de quelque 529 000 \$ a été déboursé par le gouvernement fédéral au Québec, dont 234 313 \$ pour la Société de transport de Laval.

9.2.5 FCIS

Les déboursés associés à ce programme, administré par le Bureau de l'infrastructure du Canada, ont débuté en 2003-2004. Au cours de la première année, les dépenses ont eu lieu uniquement au Nouveau-Brunswick et dans les Territoires du Nord-Ouest. Un débours de 607 040 \$ est inscrit pour le Québec l'année suivante. Selon toute apparence, ce montant est entièrement consacré aux transports. En 2005-2006, une somme de près de 11 millions \$ apparaît aux Comptes publics. Il est plausible que, en plus du financement associé au projet de l'autoroute 30, d'autres projets hors transport aient reçu du financement cette année-là. Sans information sur l'état d'avancement précis de chacun de ces projets, dont la description apparaît sur le site d'Infrastructures Canada, il est nécessaire d'utiliser une clé d'allocation. Celle-ci est la proportion du financement total prévu en transport (selon la liste des projets) par rapport au financement total de tous les projets, soit 75,9 %. Le montant qui en résulte est de 8,1 millions \$, ce qui est tout à fait plausible.

9.2.6 FSIF

Dans le communiqué émis le 29 avril 2005 (voir sous-section 9.1.6), il était indiqué que l'engagement fédéral en vertu du FSIF pour les projets mentionnés serait de 72 millions \$. Par ailleurs, le site Web d'Infrastructure Canada mentionne les engagements annoncés en vertu du FSIF, soit 13 millions \$ pour l'autoroute 35, 7,5 millions \$ pour l'autoroute 55 et 51,5 millions \$ pour la route 173 et l'autoroute 73. Cependant, aucun montant n'apparaît comme déboursé dans les Comptes publics pour 2005-2006.

9.2.7 TICQ-2005 (PIC-FIMR)

Ce programme fait suite à TICQ-2000 dont il bonifie les modalités. Tel que mentionné précédemment, il a été mis en application à compter de 2005-2006. Les Comptes publics ne font mention d'aucune somme versée au Québec durant la première année. Cependant, il est fort probable que les sommes éventuellement versées, le cas échéant, l'aient été dans la rubrique du TICQ-2000. En conséquence, aucune somme n'est inscrite en 2005-2006 et on suppose toutes les contributions incluses dans la rubrique TICQ-2000. À compter de 2006-2007, les contributions devraient être créditées uniquement sous l'entente TICQ-2005 (PIC-FIMR).

9.2.8 FTE et FTC

L'entente conclue en 2005 énonce les montants qui devraient être versés de 2005-2006 à 2009-2010. En particulier, pour 2005-2006, le montant versé au Québec aurait dû être de 232,6 millions \$, dont 94,4 millions \$ aux termes de la loi C-66 (voir sous-section 9.1.8 ci-dessus). Les Comptes publics confirment cette situation de la manière suivante :

- 138,1 millions \$ en vertu du FTE;
- 94,4 millions \$ en vertu du FTC.

De ces montants, il est toutefois extrêmement difficile de connaître la proportion du financement qui a été allouée aux projets en transport puisque l'entente Canada-Québec ne précise pas ceux-ci. Cependant, il est explicitement mentionné dans l'entente que plus du quart des fonds globaux, c'est-à-dire pour les cinq ans de l'entente, seront consacrés à des infrastructures de transport en commun. En appliquant ce paramètre à l'année 2005-2006, on pourrait penser qu'au moins 58,1 millions \$ ont été consacrés au transport en commun pour cette année-là. Or, on se rappelle aussi que l'inscription aux Comptes publics des montants du FTE et du FTC n'est qu'une sorte d'artifice comptable, rendu nécessaire parce que plusieurs ententes bilatérales, dont celle impliquant le Québec, mentionnaient que les fonds pour 2005-2006 devaient être versés aux provinces dans les 30 jours suivant la signature de l'entente. Cependant, aucun montant n'a vraisemblablement été versé par la SOFIL aux bénéficiaires avant la fin de l'année financière, étant donné la signature tardive de l'entente.

Pour conserver la cohérence avec les autres programmes et la comptabilité adoptée ici, il est nécessaire d'inscrire des montants pour le Québec. En l'absence d'informations précises du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec, Il est proposé de prendre la moyenne entre le montant minimal estimé, soit 58,1 millions \$, et la contribution fédérale en vertu du FTC, selon sa propre comptabilité, soit 94,4 millions \$. Le résultat est de 76,3 millions \$. Tout comme au volet 1, on suppose les dépenses de Transports Canada à zéro pour le transport en commun en 2005-2006³¹.

³¹ Voir la sous-section 9.2.7 du volet 1 pour les raisons sous-jacentes à cette hypothèse.

9.2.9 Autre

La sous-section 9.2.8. du volet 1 fait mention d'un programme d'infrastructures non identifié dans le mode aérien mais pour lequel les dépenses canadiennes sont assez bien circonscrites. Ce n'est pas le cas pour le Québec, pour lequel il n'existe pas d'information utilisable. Ce poste étant inscrit initialement sous Transports Canada, il est proposé d'en allouer les dépenses au Québec selon la proportion Québec/Canada des autres dépenses en octrois, subventions et contributions au mode aérien de Transports Canada. Cette clé d'allocation est préférable à la proportion Québec/Canada des dépenses d'autres programmes d'infrastructures, ceux-ci étant surtout concentrés sur le mode routier.

9.2.10 Synthèse par programme

Le tableau 30 présente le sommaire des dépenses recensées ou estimées pour les programmes d'infrastructures au Québec selon les calculs et hypothèses formulés dans les sous-sections précédentes. Il permet de visualiser les fluctuations de dépenses en vertu de tels programmes qui ont eu cours durant cette décennie. Celles-ci sont presque parallèles aux fluctuations des dépenses pour l'ensemble du Canada.

Tableau 30 - Estimation des dépenses fédérales au Québec en vertu 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
PSAR	14 100	3 755	297	2 900 ¹	---	---	---	---	---	---
TICQ-97	---	32 633	149	302	116	239	110	55	---	---
TICQ-2000	---	---	---	---	---	1 096	15 871	44 176	39 064	37 431 ²
PSIR-Routes	---	---	---	---	---	---	---	---	89 088	19 320
PSIR-Frontières	---	---	---	---	---	---	7 746	5 828	8 637	4 350
PSIR-STI	---	---	---	---	---	---	69	156	242	529
FCIS	---	---	---	---	---	---	---	---	607	8 107
FTE et FTC	---	---	---	---	---	---	---	---	---	76 292
Autre, mode aérien	969	2 213	422	147	410	1 117	1 552	695	2 869	270
Total³	15 069	38 601	868	3 349	526	2 452	25 349	50 910	140 507	146 299

¹ Au meilleur de notre connaissance, ce montant n'a pas de contrepartie dans les documents du Québec.

² Comprend les versements dans le cadre du TICQ-2005.

³ Le programme PSIR-E n'est pas inclus. En outre, aucun montant au titre du FSIF n'apparaît aux Comptes publics pour la période de couverture.

Sources : Transports Canada, *Rapport sur la situation des transports au Canada*; Gouvernement du Canada, *Comptes publics du Canada*; Infrastructure Canada; Développement économique pour les régions du Québec; calculs de l'auteur.

9.3 Dépenses modales

Les paragraphes qui suivent expliquent brièvement de quelle manière a été établie la répartition modale des fonds pour les programmes au titre desquels des contributions ont été versées. Il n'est donc pas question, pour la période couverte par l'étude, du FSIF et du TICQ-2005.

9.3.1 PSAR et TICQ-97

Le PSAR est un programme essentiellement routier, de même que le TICQ-97. Par ailleurs, les dépenses routières ne sont pas différenciées des dépenses en transport en commun, s'il y a lieu. Toutes les dépenses de ces deux programmes sont donc affectées au mode routier.

9.3.2 TICQ-2000

Les dépenses de transport en commun ont été différenciées des dépenses routières par Transports Canada dans le RASTC seulement à partir de 2002-2003, de sorte qu'aucune dépense de transport en commun n'est inscrite au volet 1 pour 2001-2002. Pour demeurer cohérent, on assigne toutes les dépenses du TICQ-2000 de 2001-2002 au mode routier. Pour 2002-2003, la désagrégation de toutes les réclamations du gouvernement du Québec au gouvernement fédéral est disponible. Seulement trois projets concernent le transport en commun, un pour la Société de transport de Sherbrooke (65 135 \$), un pour la Société de transport de l'Outaouais (82 000 \$) et un pour la Société de transport de Montréal (763 000 \$), pour un total de 910 135 \$. Ce montant est crédité au transport en commun alors que la balance du total est assignée au mode routier.

De 2003-2004 à 2005-2006, seulement des données partielles sont disponibles. En combinant les informations provenant des divers documents ministériels, il est cependant possible d'estimer les dépenses annuelles en transport en commun pour les autres années, ce qui permet ensuite de déduire le total routier annuel³². À compter de 2002-2003, les dépenses annuelle pour le transport en commun varient ainsi dans une fourchette de 0,9 à 22,8 millions \$, alors que les dépenses pour le mode routier se situent entre 14,7 et 22,8 millions \$.

³² Voir le Guide de mise à jour pour les détails.

9.3.3 PSIR

Les différents montants modaux sont tirés directement des Comptes publics. Dans le cas du PSIR-R, tous les montants sont affectés au mode routier. Pour le PSIR-F et le PSIR-STI, il existe des débours dans d'autres modes pour certaines années. Ainsi, pour le transport en commun, on trouve un montant de 181 517 \$ versé à la Société de transport de l'Outaouais (STO) en 2002-2003 et une somme de 234 313 \$ versée à la Société de transport de Laval (STL) en 2005-2006 dans le cadre du PSIR-STI. En outre, un montant de 247 702 \$ a été octroyé à Aéroports de Montréal en 2005-2006 dans le cadre du PSIR-F, vraisemblablement pour le développement d'un lien ferroviaire³³.

9.3.4 FCIS

En 2004-2005, toutes les dépenses du FCIS ont été allouées au mode routier dans le volet 1. Il en est donc de même du montant de 607 040 \$ dépensé au Québec. En 2005-2006, on fait la supposition que toutes les dépenses FCIS transport sont allouées au mode routier, même s'il est possible qu'un projet ferroviaire soit en cours.

9.3.5 FTE et FTC

À la sous-section 9.2.8, un montant très approximatif de 76,3 millions \$ a été déterminé comme contribution au Québec en vertu de ces deux fonds en 2005-2006 pour des projets en transport. Ceux-ci comprennent des projets en voirie locale et en transport en commun. Au volet 1, on a supposé que les contributions au titre du FTE et du FTC étaient versées uniquement à des fins de transport en commun. Pour fins de cohérence, cette hypothèse est reprise ici. Il s'agit d'une hypothèse forte puisque même Infrastructure Canada est incapable de préciser l'affectation des fonds, d'autant plus que, selon toute apparence, ces fonds n'ont pas été versés aux municipalités en 2005-2006. Globalement, il est toutefois certain que les sommes ont été (ou auraient dû être) versées pour les modes routier et transport en commun. Le principal paramètre incertain est l'ordre de grandeur exact du montant pour 2005-2006.

9.3.6 Synthèse modale

Selon le recensement des dépenses effectuées et les hypothèses émises dans les sous-sections qui précèdent, la répartition modale des dépenses des programmes d'infrastructures se rapprocherait du portrait brossé au tableau suivant.

³³ Les travaux ont pourtant débuté ultérieurement.

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	14 100	36 388	446	3 202	116	1 335	22 738	28 701	116 000	46 100
Ferroviaire	---	---	---	---	---	---	---	---	---	248
Aérien	969	2 213	422	147	410	1 117	1 552	695	2 869	270
Maritime	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Transport en commun	---	---	---	---	---	---	1 092	21 358	21 358	99 284
Multimodal	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Indéterminé	---	---	---	---	---	---	80	---	279	397
Total	15 069	38 601	868	3 349	526	2 452	25 349	50 910	140 507	146 299

9.4 Autres ententes

Les paragraphes suivants décrivent brièvement quelques-unes des ententes Canada-Québec en vigueur durant la période couverte mais dont les montants n'apparaissent pas au présent chapitre mais plutôt ailleurs dans ce document.

9.4.1 Réseau routier de l'Outaouais

L'entente, formellement intitulée *Entente Québec-Canada sur l'amélioration du réseau routier de l'Outaouais*, a été signée en 1972, et est toujours en vigueur. À la fin de l'année financière 2005-2006, un total de près de 214 millions \$ avait été dépensé par le gouvernement fédéral dans le cadre de cette entente.

Les montants dépensés dans le cadre de cette entente se trouvent au chapitre 1 sous la rubrique *Ententes sur les routes*. Les montants remboursés par le gouvernement fédéral sont disponibles pour chaque année financière³⁴, mais ne correspondent cependant pas aux montants tirés des Comptes publics du Canada pour cette même entente; les différences sont même substantielles. Il n'est pas possible de vérifier l'origine des montants inscrits aux Comptes publics. Sur une période de quelques années, les totaux sont cependant semblables.

³⁴ Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Outaouais.

9.4.2 Aide transitoire pour le transport des marchandises (PTTA)

Il s'agit en fait du programme STMRA présenté au chapitre 1. Les montants remboursés selon les renseignements du MTQ correspondent à quelques dollars près aux montants inscrits précédemment dans ce document.

9.4.3 Route d'accès à Waskaganish

Les gouvernements du Québec et du Canada signaient en mars 1999 une entente concernant la construction d'une route d'accès à la communauté crie de Waskaganish. Par cette entente, le gouvernement fédéral s'engageait à verser une somme de 24 millions \$ au Québec. Ce paiement a été effectué en deux parties, soit 23,6 millions \$ en 1998-1999, et 0,4 million \$ en 1999-2000. Ces dépenses sont présentées au chapitre 4 de ce document (Ministère des Affaires indiennes et du Nord).

9.4.4 Pont Perley

Les travaux de reconstruction du pont Perley entre Hawkesbury (Ontario) et Grenville (Québec) ont fait l'objet d'une entente tripartite Canada-Québec-Ontario. Selon cette entente, chacune des parties s'engageait à payer une certaine partie des travaux. Sans entrer dans les divers détails, mentionnons que la contribution fédérale ultime a été de l'ordre de 26 millions \$. Cette contribution a été allouée selon un partage égal entre le Québec et l'Ontario, et a été comptabilisée au chapitre 5 du présent document (Travaux publics et services gouvernementaux Canada). Il est à noter que ces dépenses ne comprennent pas les dépenses d'entretien du même pont qui, elles, font l'objet d'une autre entente (et qui sont aussi comptabilisées au chapitre 5).

9.4.5 Pont de Québec

Le programme de restauration du Pont de Québec a fait l'objet d'une entente entre le Canada, le Québec, et le CN. Cette entente, couvrant la période 1997-2007, stipule entre autres que la contribution du gouvernement fédérale sera de 600 000 \$ annuellement, pour un total de 6 millions \$. Ces montants sont inscrits au chapitre 1 dans le mode routier au poste *Autres*.

Par ailleurs, une autre entente a été signée en janvier 2001 entre le gouvernement du Québec et la Coalition pour la sauvegarde et la mise en valeur du pont de Québec pour la mise en lumière de ce pont. Une clause de cette entente prévoit une participation du gouvernement fédéral à hauteur de 600 000 \$ dans ce projet, par l'intermédiaire du Bureau du Canada pour le millénaire. Les dépenses relatives à cette

entente devaient être versées au cours des exercices 2000-2001 et 2001-2002. À la fin de 2001-2002, aucune dépense n'avait été répertoriée.

9.4.6 Parc national Forillon

Même s'il s'agit d'une entente fédérale-provinciale signée en 1971 et amendée annuellement, les montants impliqués en vertu de cette entente sont inscrits dans les dépenses de Parcs Canada, qui est l'actuel partenaire fédéral dans ce dossier.

10. Autres ministères et organismes

Dans le volet 1, d'autres ministères et organismes avaient été identifiés comme effectuant des dépenses en transport. Ces entités étaient :

- Agriculture et agroalimentaire Canada;
- Certaines agences de développement régional;
- Ressources naturelles Canada;
- Défense nationale;
- Finances Canada;
- La commission des champs de bataille nationaux (CCBN);
- Le Centre de développement des transports (CDT).

Les dépenses d'Agriculture et agroalimentaire Canada sont des subventions concernant l'acheminement du grain de l'Ouest vers les marchés. On peut supposer que ces dépenses sont nulles au Québec. Pour ce qui est de Finances Canada, on parle d'une dépense en regard d'une clause d'indexation pour la construction du Pont de la Confédération. Elle n'a pas été incluse au volet 1 donc est ignorée ici aussi (de toute manière, la proportion du Québec serait nulle). La CCBN a elle aussi été ignorée, ses dépenses n'étant pas à proprement parler des dépenses en transport. Les sections qui suivent discutent brièvement des autres entités.

10.1 Agences de développement régional

Au Québec, il est question de Développement économique Canada pour les régions du Québec (DÉC). Cette agence, qui relève d'Industrie Canada, a pour mandat de « *promouvoir le développement économique des régions du Québec...afin qu'il en résulte...une*

amélioration de la prospérité et de l'emploi. » L'agence intervient dans divers secteurs de l'économie, principalement par le biais de subventions aux PME et des contributions à divers programmes.

Il est expressément mentionné dans le RMR que l'agence agit comme « distributrice » de l'aide consentie en vertu de certains programmes d'infrastructures. En réalité, elle administre quelques-uns des programmes d'infrastructures présentés au chapitre précédent, notamment le TICQ-97 et le TICQ-2000. Outre les dépenses en vertu de ces programmes, qui ne sont pas reprises ici, les autres dépenses routières ne sont pas précisées. Celles-ci, marginales, sont réparties selon la proportion Québec/Canada des dépenses d'infrastructures routières (chapitre 9).

Par ailleurs, les Comptes publics mentionnent, pour les années 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, des subventions versées à l'administration portuaire de Québec pour l'aménagement d'un terminal de croisières et la mise en valeur de la Pointe-à-Carcy. Ces montants, de 3 millions \$ en 2000-2001, de 13 millions \$ l'année suivante et de 3,3 millions \$ en 2002-2003, sont inscrits comme dépenses de DÉC dans le mode maritime. Soulignons également qu'une subvention annuelle est versée à l'entreprise Chemin de fer Matapédia et du Golfe. Cependant, aucune dépense ferroviaire n'est inscrite au volet 1 pour les agences de développement régional. Vraisemblablement, cette dépense se trouve dans la rubrique *Autres* du mode ferroviaire de Transports Canada. Elle n'est pas comptabilisée ici.

Le tableau 32 résume les dépenses identifiées pour DÉC. Le portrait présenté ici est incomplet, mais les dépenses « manquantes » peuvent être retracées sous Transports Canada (chapitre 1) ou dans les programmes d'infrastructures (chapitre 9).

Tableau 32 - Estimation des dépenses en transport de Développement économique Canada au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	140	1 120	19	533	238	21	51	812	117	36
Maritime	---	---	---	---	3 000	13 000	3 280	---	---	---
Total	140	1 120	19	533	3 238	13 021	3 331	812	117	36

Sources : Ministère des Transports du Québec; Comptes publics du Canada.

10.2 Commission de la capitale nationale (CCN)

La CCN exerce ses activités dans la région d'Ottawa-Gatineau. Les travaux sont entièrement de nature routière et les projets sont bien définis. La seule question est de déterminer quelles sont les parts respectives à allouer au Québec et à l'Ontario. Le tableau 33 rappelle les dépenses totales de la CCN obtenues dans le volet 1 de l'étude.

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

	1996-1997	1997-1998	1998-1999 ¹	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 ²	---	1 000 ³	9 376	140	12	---	---	n. d.	n. d.	n. d.
Total	3 162	6 741	20 002	17 843	17 749	10 117	6 005	9 260⁴	6 874⁴	6 366

¹ 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 \$.

² Estimations.

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

⁴ Montants tirés du RASTC.

Source : Volet 1, tableau 33.

Les deux principaux projets identifiés sont le pont Champlain et le boulevard de la Confédération, ce dernier s'étendant des deux côtés de la rivière des Outaouais. Pour 1997-1998 et 1998-1999, les dépenses diverses ont principalement été engagées pour un autre pont interprovincial, celui du Portage. Il est très plausible de croire que les dépenses sont réparties de manière à peu près équivalente entre le Québec et l'Ontario. Dans le cas des ponts, le fait que les travaux soient exécutés en plus grande partie sur une rive que sur l'autre une année donnée n'a pas d'influence sur les montants globaux dépensés. Les montants impliqués étant relativement petits par rapport à l'ensemble des dépenses fédérales en transport, le biais commis en utilisant ces hypothèses ne peut qu'être minime. Les montants indiqués au tableau 34 reflètent donc les conclusions de la réflexion ci-dessus.

Tableau 34 - Dépenses de la Commission de la capitale nationale au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Dépenses totales (mode routier)	1 581	3 371	10 001	8 922	8 875	5 059	3 003	4 630	3 437	3 183

Ces montants excluent les dépenses effectuées en vertu de l'entente Canada-Québec sur le réseau routier de l'Outaouais. Ces dernières sont discutées aux chapitres 1 (Transports Canada) et 9 (Infrastructures).

10.3 Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC)

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a succédé au Tribunal de l'aviation civile (TAC) suite à l'élargissement du mandat de ce dernier. Le TAC ne statuait que sur des causes se rapportant au domaine aérien alors que le nouvel organisme peut maintenant entendre les causes se rapportant aux modes ferroviaire et maritime. Par conséquent, toutes les dépenses effectuées par cet organisme jusqu'en 2002-2003 inclusivement ont été affectées au mode aérien. Depuis 2003-2004, des dépenses peuvent être comptabilisées sous d'autres modes.

Le tableau 35 rappelle les dépenses totales du TATC obtenues dans le volet 1 de l'étude.

Tableau 35 - Répartition modale des dépenses du Tribunal de l'aviation civile (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	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Total	849	900	913	992	1 120	1 146	1 113	1 263	1 163	1 168

Source : Volet 1, tableau 34.

Il n'y a pas de facteur d'allocation régionale à proprement parler qui peut être tiré des documents d'information sur le TATC. Cependant, les RMR fournissent un indicateur très pratique : le nombre de causes traitées par région. Le tableau 36 présente la part des causes provenant du Québec pour les plus récentes années.

Tableau 36 - Pourcentage des causes provenant du Québec

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Nombre total de causes au Canada	373	317	294	325	350	330	447	332	269	272
Causes originaires du Québec	62	55	78	96	112	93	80	54	43	43
Pourcentage originaire du Québec	16,6 %	17,4 %	26,5 %	29,5 %	32,0 %	28,2 %	17,9 %	16,3 %	16,0 %	15,8 %

Source : Tribunal d'appel des transports du Canada, *Rapport ministériel sur le rendement*, annuel.

En utilisant ces pourcentages et en les appliquant aux dépenses totales, on peut obtenir la portion des dépenses effectuées au Québec. À compter de 2003-2004, il faut faire un ajustement pour obtenir les dépenses modales puisqu'il faut tenir compte d'où proviennent les causes par mode. Sur la période étudiée, cet ajustement n'a été nécessaire qu'en 2003-2004 puisque la seule cause ferroviaire traitée provenait du Québec. Cette clé d'allocation conduit aux dépenses pour le Québec telles que présentées au tableau 37.

Tableau 37 - Dépenses du Tribunal de l'aviation civile au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Ferroviaire	---	---	---	---	---	---	---	4	---	---
Aérien	141	156	242	293	358	323	199	202	186	185
Maritime	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Total	141	156	242	293	358	323	199	205	186	185

Sources : Comptes publics du Canada, volume II partie I et Rapports ministériels sur le rendement (à partir de 2003-2004).

Il serait possible, avec d'autres informations provenant du RMR, de pousser l'exercice un peu plus loin et d'obtenir une approximation des coûts imputables aux causes « québécoises » en utilisant un coût moyen pour les révisions et un coût moyen pour les appels. Ces coûts sont rendus disponibles annuellement par le TATC. Cependant, ces coûts moyens ne sont disponibles que pour l'ensemble du Canada.

10.4 Ressources naturelles Canada

Les dépenses de RNCan en transport identifiées dans le volet 1 se rapportent à des montants engagés dans des activités de R-D effectuées par le Centre de développement des transports (CDT). Il n'y a pas de répartition proprement dite des sommes engagées par RNCan. Cependant, les dépenses du CDT sont, elles, réparties de manière régionale; certains des rapports annuels de cet organisme indiquent cette répartition. Sans perte de généralités, on peut affirmer que les montants en R-D de RNCan peuvent être répartis régionalement par l'intermédiaire du CDT. C'est cette solution qui est retenue ici.

10.5 Défense nationale

De la même manière que pour RNCan, les dépenses du MDN en R-D sont réparties régionalement selon les pourcentages fournis dans les rapports annuels du CDT.

10.6 Dépenses de R-D non classées

Le CDT est financé par de nombreux organismes, tant privés que publics. Une bonne partie de son financement provient de Transports Canada. On a aussi vu que RNCan et le MDN participent à ce financement, de même que le MPO³⁵. Il existe aussi du financement fédéral pour lequel aucune source n'est déterminée. Ces dépenses sont comptabilisées ici dans la catégorie *Indéterminé*.

Enfin, comme les dépenses du CDT en R-D au Québec sont clairement identifiées de 1996-1997 à 1998-1999, il faut s'assurer que le total calculé jusqu'ici corresponde au montant indiqué pour ces années. Sinon, il est nécessaire de faire une allocation supplémentaire pour combler la différence. Pour les années subséquentes, puisque les montants dépensés au Québec ne sont pas spécifiés dans les rapports annuels du CDT, on les suppose égaux à la moyenne des années 1996-1997 à 1998-1999. Les écarts à combler sont alors calculés à partir de cette moyenne.

10.7 Sommaire

La synthèse des calculs effectués pour les ministères et organismes discutés dans ce chapitre se retrouve dans le tableau qui suit.

Tableau 38 - Estimation des dépenses des autres ministères et organismes en transport au Québec (milliers \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	1 721	4 491	10 020	9 454	9 112	5 080	3 053	5 442	3 554	3 219
Ferroviaire	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Aérien	141	156	242	603	453	437	258	202	186	185
Maritime	---	---	---	---	3 000	13 000	3 280	---	---	---
Indéterminé	2 630	3 160	3 645	2 948	3 083	3 144	3 105	3 176	3 214	3 141
Total	4 492	7 807	13 907	13 006	15 648	21 661	9 696	8 824	6 954	6 545

³⁵ Dans le volet 1, il a été convenu que les dépenses du MPO en R-D ne seraient pas comptabilisées dans la présente section pour éviter un double comptage potentiel. Le même raisonnement est appliqué ici.

11. Résultats consolidés

11.1 Dépenses totales par source

Le tableau 39 présente en premier lieu une synthèse des dépenses par ministère, organisme et programme.

Tableau 39 - Dépenses fédérales consolidées en transport au Québec (millions \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Transports Canada	338	311	236	215	274	395	313	277	278	273
Office des transports du Canada	5	9	4	4	4	4	5	5	5	5
Pêches et Océans Canada	97	93	83	85	91	91	91	91	97	115
Affaires indiennes et du Nord	2	5	29	10	6	5	5	5	5	6
TPGSC	4	7	6	2	11	4	0 ¹	0 ¹	0 ¹	0 ¹
Parcs Canada	0 ¹									
Bureau de la sécurité des transports	4	4	10	7	5	4	5	5	8	5
Programmes d'infrastructures	15	39	1	3	1	2	25	51	141	146
Autres ministères et organismes	4	8	14	13	16	22	10	9	7	7
Total	470	476	383	338	408	528	455	443	542	556

¹ Moins de 500 000 \$.

On constate que, jusqu'en 2003-2004 inclusivement, Transports Canada et Pêches et Océans Canada sont généralement responsables à eux deux pour plus de 80 % des dépenses totales en transport au Canada, la part de Transports Canada oscillant entre 60 et 72 %. En 2004-2005 et 2005-2006, les dépenses liées aux programmes d'infrastructures comptent pour quelque 26 % des dépenses fédérales totales en transport au Québec. Les figures suivantes illustrent les données présentées au tableau précédent.

Figure L - Évolution de la répartition totale des dépenses fédérales en transport au Québec

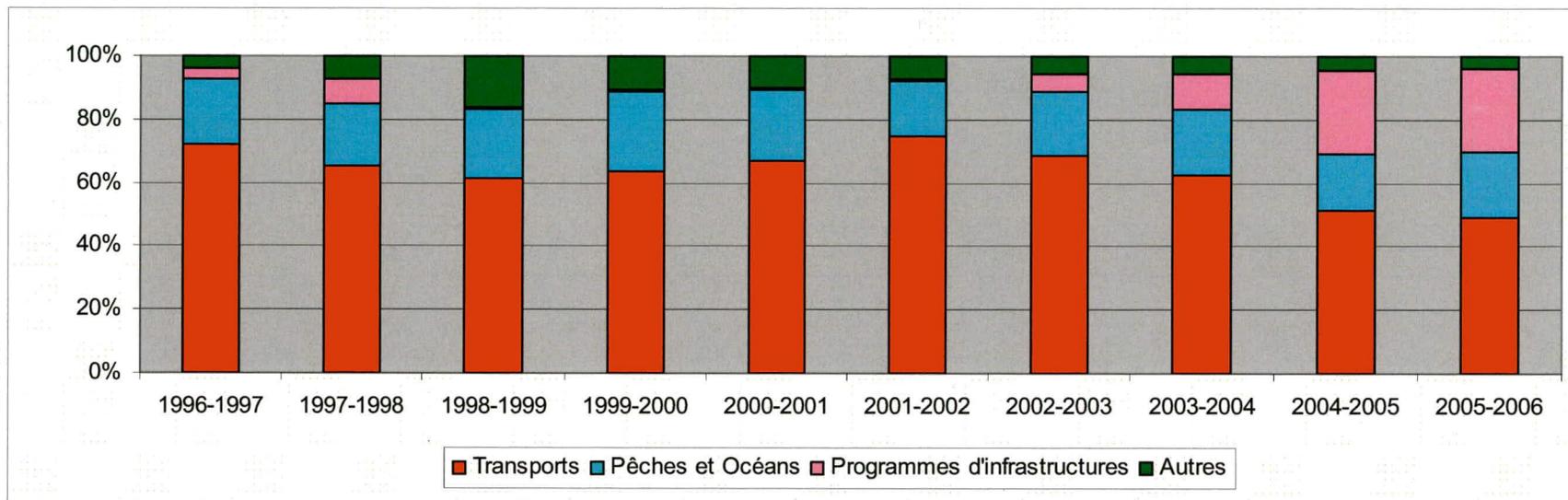
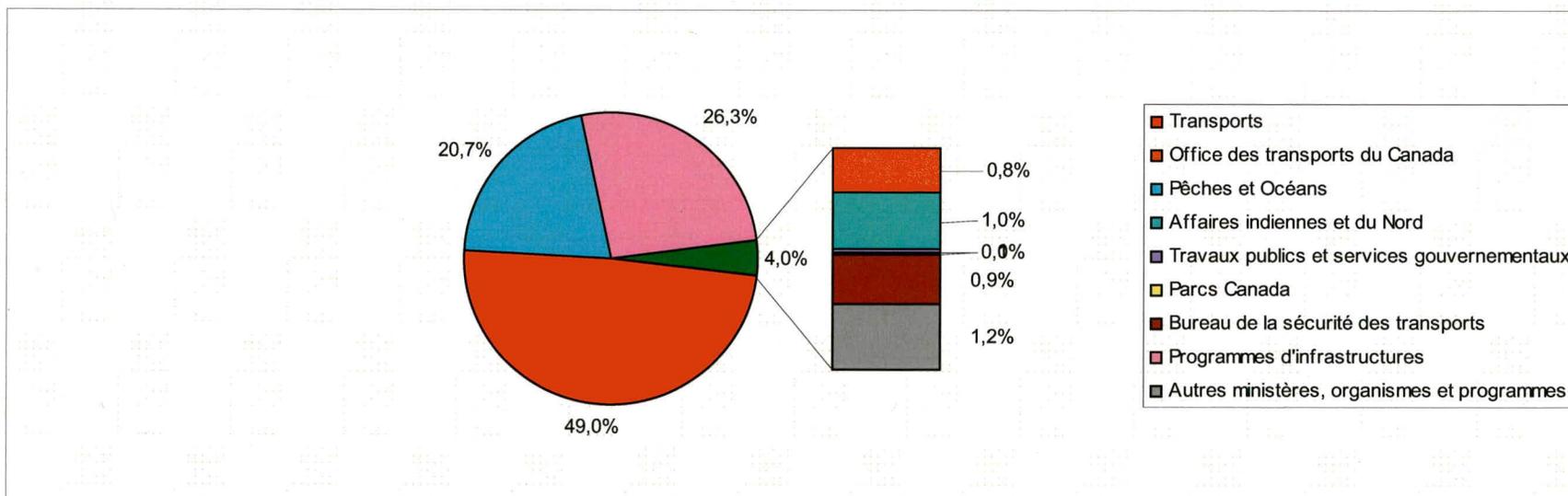


Figure M - Répartition détaillée des dépenses fédérales en transport au Québec pour 2005-2006



La comparaison de la figure M avec la figure P du volet 1 montre que les proportions des dépenses par ministères et organismes est à peu près équivalent au Québec et au Canada, du moins pour 2005-2006. Par ailleurs, l'évolution des proportions dans le temps est également similaire (figure L comparée à la figure O du volet 1).

11.2 Dépenses totales par mode

La ventilation des dépenses par mode est présentée au tableau 40 alors que les figures N et O montrent visuellement de manière détaillée l'évolution temporelle de cette ventilation. Les dépenses fédérales totales en transport au Québec oscillent dans une fourchette comprise entre 338 et 528 millions \$ jusqu'en 2003-2004, puis augmentent significativement par la suite.

Tableau 40 - Dépenses fédérales totales par mode au Québec (millions \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	85	125	102	90	77	131	130	93	178	116
Ferroviaire	61	58	54	46	60	80	67	68	54	50
Aérien	174	150	85	57	71	135	97	107	122	106
Maritime	118	116	110	113	158	131	115	118	129	143
Transport en commun	---	---	---	---	---	---	1	21	21	99
Multimodal	7	2	3	5	6	7	7	5	6	8
Indéterminé	25	25	28	28	36	44	38	31	32	33
Total	470	476	383	338	408	528	455	443	542	556

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

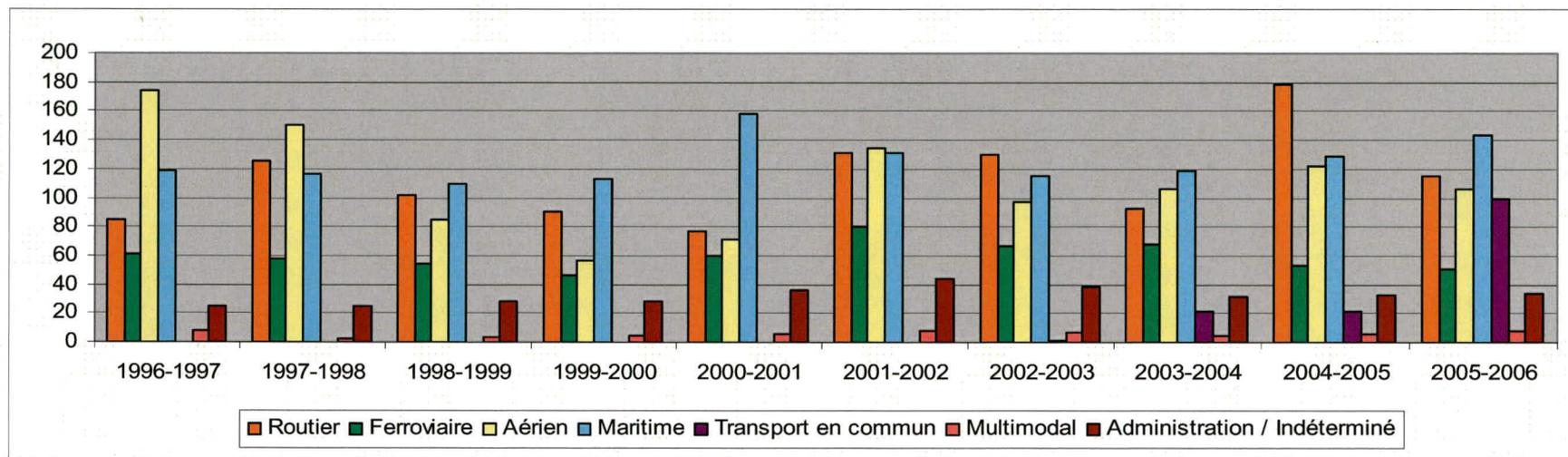
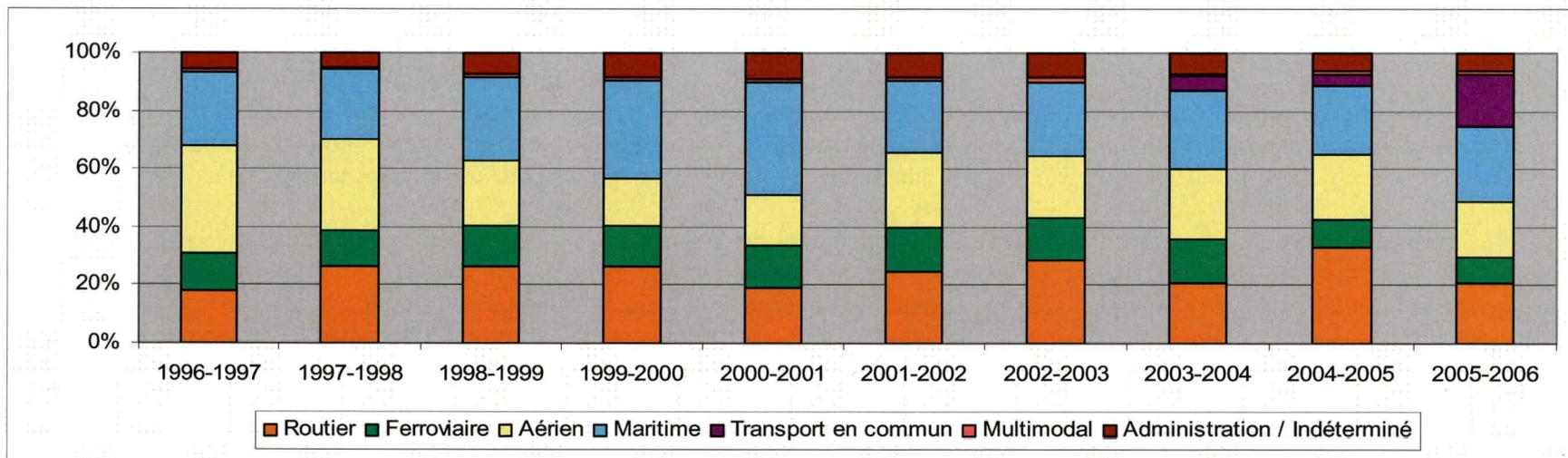


Figure O - Répartition des dépenses fédérales totales en transport par mode, 1996-1997 à 2005-2006



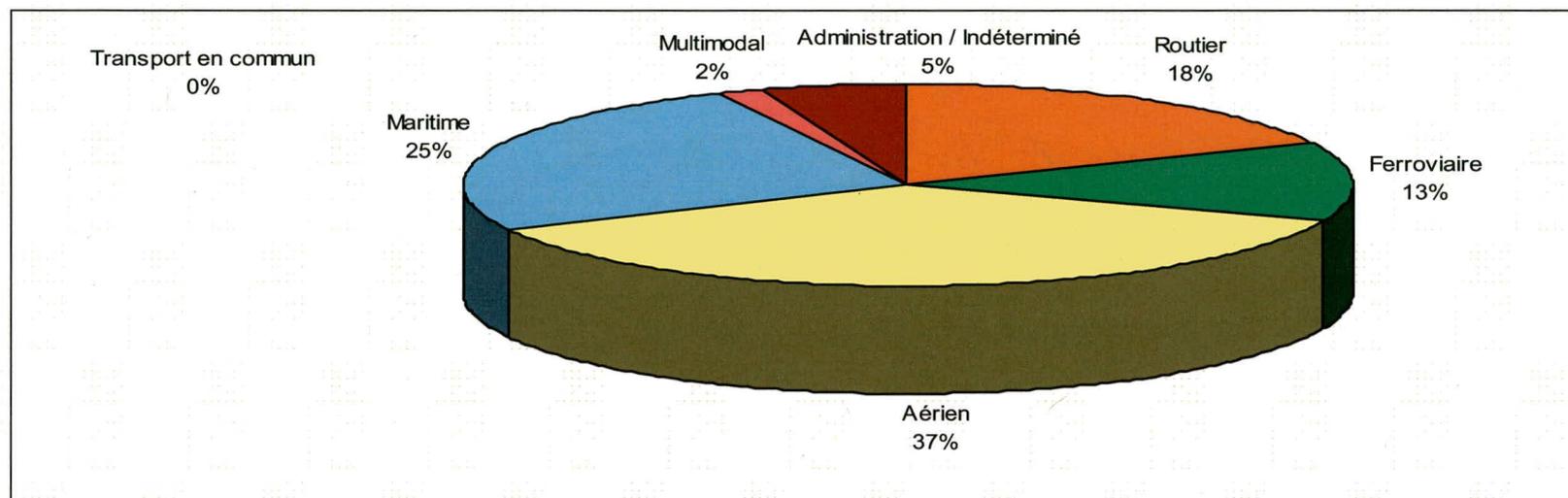
Le mode maritime a vu l'importance des dépenses qui lui sont associées connaître une hausse au cours des derniers exercices financiers. Les premières augmentations coïncident avec le dessaisissement en masse des ports du Québec à d'autres intérêts. Par la suite, l'introduction des programmes de sécurité maritime contribue à maintenir les dépenses à un niveau élevé.

Les augmentations importantes en fin de période dans le mode aérien sont causées, comme il est fait mention plus haut dans ce document, par les mesures de sécurité renforcées et les compensations aux compagnies aériennes à la suite du 11 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. La diminution initiale des dépenses dans ce mode 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.

La hausse marquée des dépenses dans le mode routier en 2001-2002 est quant à elle, en grande partie, la conséquence des travaux importants effectués sur le pont Jacques-Cartier durant cet exercice financier. Par la suite, le maintien des montants élevés pour ce mode est dû à la reprise des grands projets d'infrastructures. Les autres variations cycliques sont justement attribuables aux cycles d'entrée en vigueur et d'extinction des programmes d'infrastructures.

Pour compléter l'illustration des dépenses fédérales en transport, les figures P et Q présentent un comparatif des dépenses fédérales au Québec en début et en fin de période alors que la figure R (qui reprend la figure T du volet 1) présente la répartition des dépenses fédérales en 2005-2006 au Canada. Les deux premières figures illustrent clairement le changement dans les importances relatives des parts modales, en particulier le « transfert » des points de pourcentage du mode aérien vers le transport en commun. Les parts des autres modes n'ont que peu changé. La figure O montre que la transition de 1996-1997 à 2005-2006 a été relativement « lisse », malgré des oscillations des parts modales, en particulier celle du mode aérien.

Figure P - Répartition des dépenses fédérales totales en transport au Québec par mode, 1996-1997



La comparaison des figures Q et R montre la quasi-similitude de la répartition des dépenses fédérales au Québec et au Canada. Ce constat est en soi quelque peu étonnant. La situation s'explique en partie par le fait qu'un nombre important de clés d'allocation utilisées est constitué de proportions. En outre, peu de postes de dépenses ayant entraîné des déboursés importantes dans un mode ou un autre, et pour lesquels des données précises sont disponibles, n'ont qu'une portée locale. Les programmes d'infrastructures, qui font référence à des projets précis, ne semblent pas avoir joué un rôle différenciateur ici.

Figure Q - Répartition des dépenses fédérales totales en transport au Québec par mode, 2005-2006

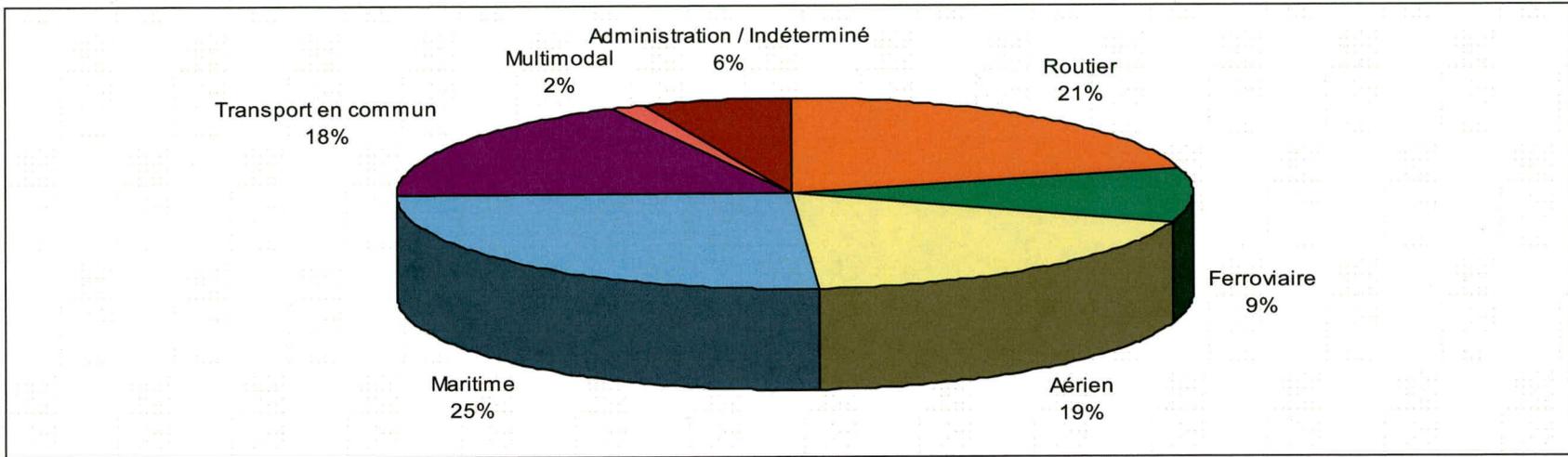
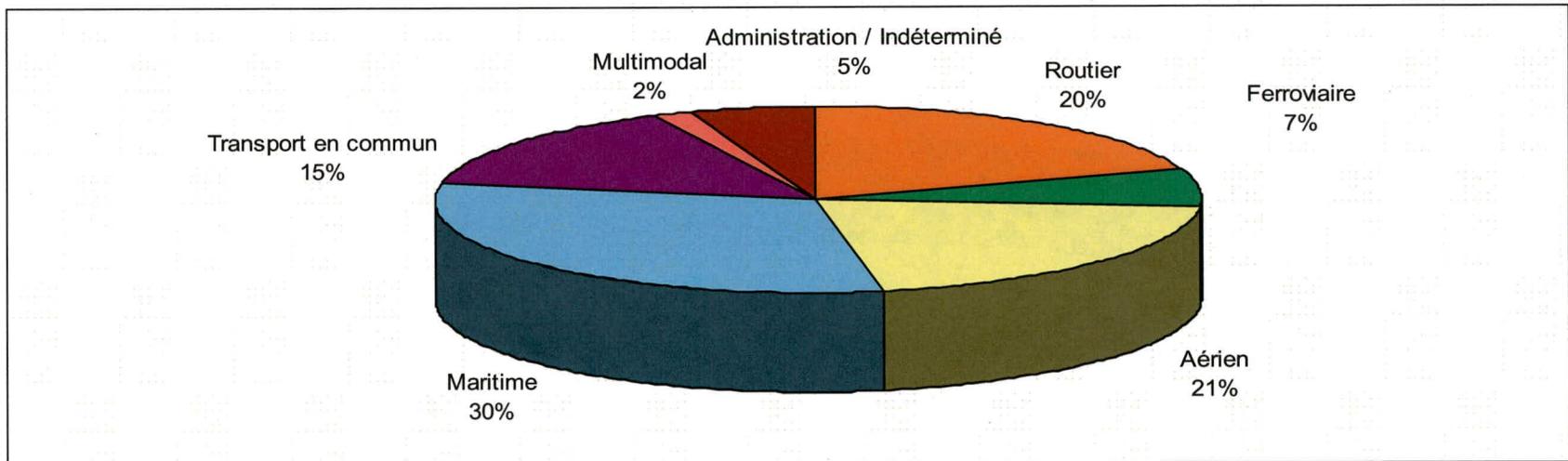


Figure R - Répartition des dépenses fédérales totales en transport au Canada par mode, 2005-2006



11.3 Recettes totales par source

Comme le montre le tableau 41, entre 91 % et 97 % des recettes totales en transport sont perçues par l'ARC, en majeure partie des recettes de taxes sur les carburants. La proportion des recettes perçues par cette agence au Québec est supérieure à la proportion des recettes qu'elle perçoit dans l'ensemble du Canada, qui se situe entre 88 % et 94 %. La part perçue par Transports Canada au Québec varie entre 2 % et 8 %, alors que les recettes perçues par Pêches et Océans est de 1 % à 2 % du total.

Tableau 41 - Recettes fédérales consolidées en transport au Québec (millions \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Transports Canada	88	30	30	36	35	30	25	25	39	41
Pêches et Océans Canada	5	8	10	13	14	12	15	15	16	17
Agence des douanes et du revenu	1 008	1 027	994	956	939	942	1 043	1 027	1 032	1 038
Total	1 101	1 065	1 033	1 006	988	984	1 082	1 067	1 086	1 096

11.4 Recettes totales par mode

Le tableau 42 présente une synthèse modale des recettes fédérales au Québec. Un constat important est une baisse presque continue de ces recettes, suivie par une reprise de leur croissance. La diminution initiale est presque entièrement attribuable au mode aérien, et est le résultat combiné de la disparition de la taxe sur le transport aérien et de la privatisation de NAV Canada. La croissance observée dans la seconde moitié de la période couverte est attribuable en partie au mode routier et en partie au mode aérien. Dans le premier cas, le facteur sous-jacent est l'augmentation des recettes provenant des taxes sur les carburants. Dans le second cas, la reprise de la hausse coïncide avec l'introduction du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien.

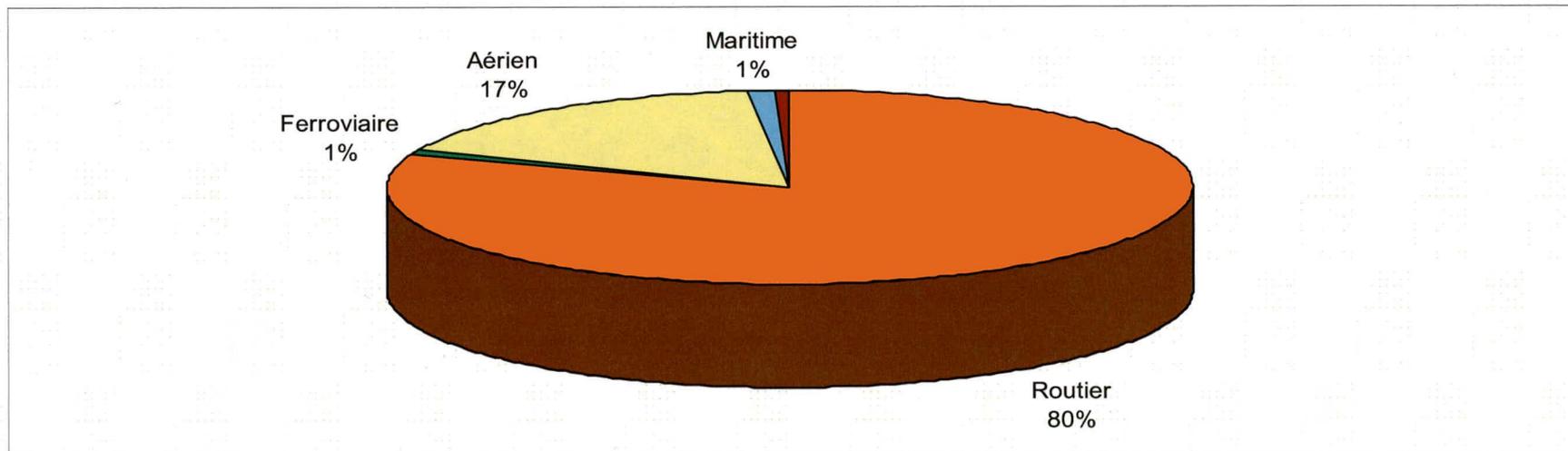
Tableau 42 - Recettes fédérales totales par mode au Québec (millions \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Routier	888	913	935	934	917	916	954	942	945	981
Ferroviaire	7	7	8	8	8	8	7	7	7	7
Aérien	186	129	71	38	39	35	90	87	100	78
Maritime	13	15	19	24	23	25	30	30	33	29
Indéterminé	6	1	1	2	2	1	1	0 ¹	0 ¹	0 ¹
Total	1 101	1 065	1 033	1 006	988	984	1 082	1 067	1 086	1 096

¹ Moins de 500 000 \$.

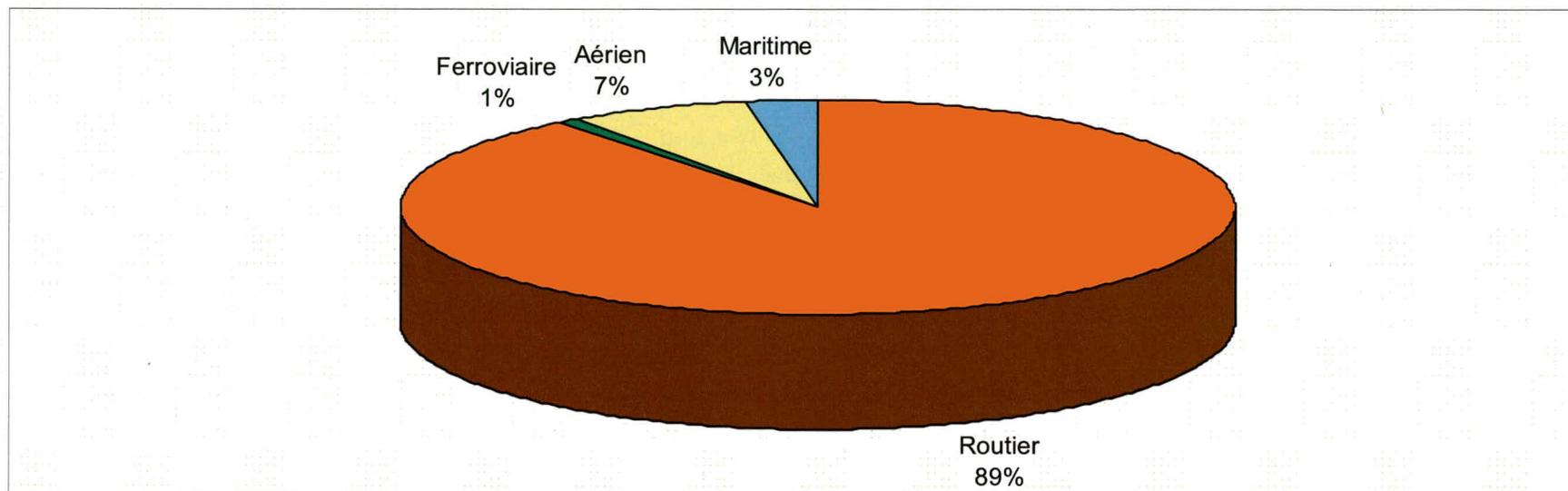
Les figures S et T brossent un portrait rapide de la répartition modale des recettes en 1996-1997 et 2005-2006. On constate un glissement de la part des recettes provenant du mode aérien vers le mode routier. Les parts des autres modes ne varient à peu près pas. Fait intéressant, la répartition modale des recettes au Québec en 1996-1997 correspond presque exactement à la répartition des recettes au Canada en 2005-2006³⁶.

Figure S - Répartition des recettes fédérales totales en transport au Québec par mode, 1996-1997



³⁶ Voir la figure V du volet 1.

Figure T - Répartition des recettes fédérales totales en transport au Québec par mode, 2005-2006



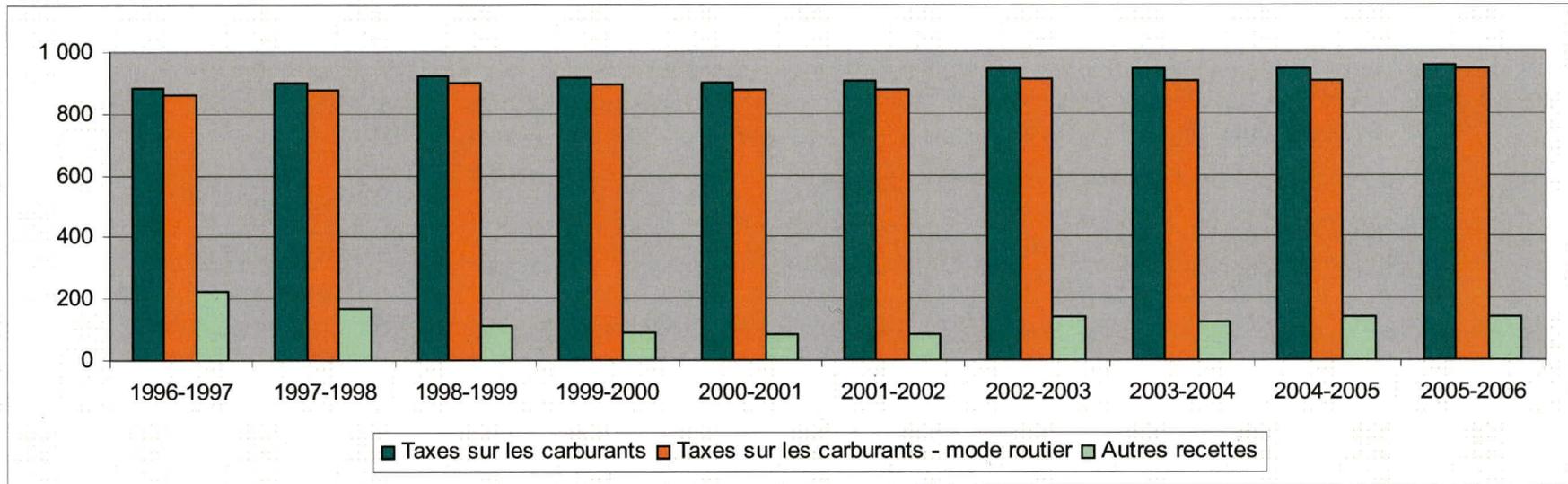
11.5 Sources des recettes

Il est intéressant de discuter brièvement de la part des taxes sur les carburants dans les recettes totales au Québec. La figure U illustre les parts relatives des recettes des taxes sur les carburants et des autres recettes.

Les recettes des taxes sur les carburants, tous modes confondus, sont de 4 à 11 fois supérieures au total des autres recettes, selon l'année considérée. Il s'agit d'un ratio supérieur au ratio correspondant pour le Canada, qui était dans une fourchette de 3 à 8. Cela met en lumière la proportion plus importante des recettes provenant des taxes sur les carburants au Québec. Par ailleurs, les recettes des taxes sur les carburants provenant du mode routier se situent dans une fourchette de 859 à 944 millions \$ et constituent de 95 % à 99 % du total des recettes des taxes sur les carburants. Ces pourcentages sont eux aussi supérieurs à ce qui est observé pour le Canada : la part correspondante était de 95 %. Les recettes du mode routier se sont accrues de 85 millions \$ sur la période, mais, tout comme dans le cas du Canada, 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.

Les autres recettes totalisent entre 81 et 221 millions \$. En début de période, la majeure partie de ces recettes provient du mode aérien, en raison de l'existence de la taxe sur le transport aérien. Par la suite, les recettes des modes routier, aérien et maritime sont du même ordre de grandeur.

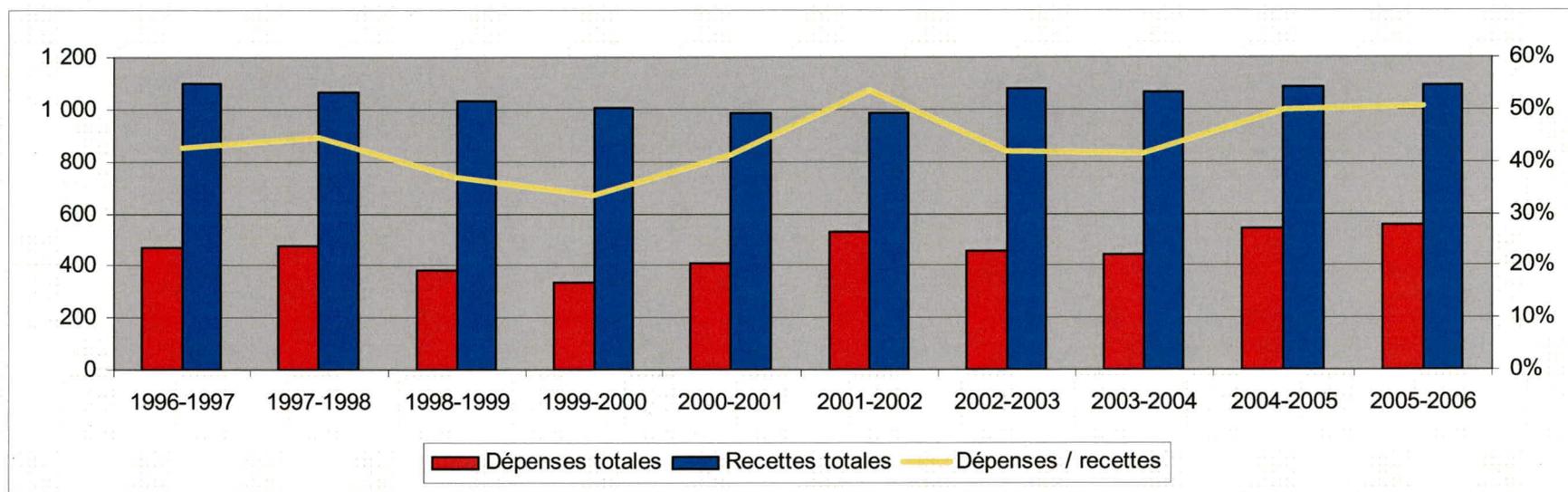
Figure U - Recettes fédérales au Québec provenant des taxes sur les carburants et autres recettes (millions \$)



11.6 Évolution comparée des dépenses et des recettes

La figure V illustre l'évolution comparative des dépenses et des recettes totales en transport du gouvernement fédéral au Québec. Contrairement à la situation pour le Canada, la période étudiée ne présente pas de cycle défini, mais plutôt plusieurs fluctuations, tant pour les dépenses que pour les recettes. Cependant, le début et la fin de la période se caractérisent par des trajectoires parallèles des revenus et des dépenses, à la baisse dans le premier cas et à la hausse dans le second.

Figure V - Dépenses et recettes totales en transport du gouvernement fédéral au Québec (millions \$)



Un résultat central de cette étude peut être visualisé au moyen du ratio (dépenses/recettes), illustré à la figure V et détaillé au tableau 43. Celui-ci constitue une mesure du « retour sur l'investissement » du gouvernement fédéral dans les réseaux et systèmes de transport. Ce ratio se situe dans une fourchette de 33 % à 51 %, 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.

Tableau 43 - Dépenses et recettes fédérales consolidées en transport au Québec (millions \$)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Dépenses totales	470	476	383	338	408	528	455	443	542	556
Recettes totales	1 101	1 065	1 033	1 006	988	984	1 082	1 067	1 086	1 096
<i>Dépenses / recettes (Québec)</i>	<i>42,7 %</i>	<i>44,7 %</i>	<i>37,0 %</i>	<i>33,6 %</i>	<i>41,3 %</i>	<i>53,6 %</i>	<i>42,0 %</i>	<i>41,5 %</i>	<i>49,9 %</i>	<i>50,8 %</i>
<i>Dépenses / recettes (Canada)</i>	<i>63,1 %</i>	<i>66,7 %</i>	<i>45,8 %</i>	<i>40,9 %</i>	<i>41,6 %</i>	<i>47,0 %</i>	<i>46,7 %</i>	<i>49,6 %</i>	<i>52,6 %</i>	<i>68,4 %</i>

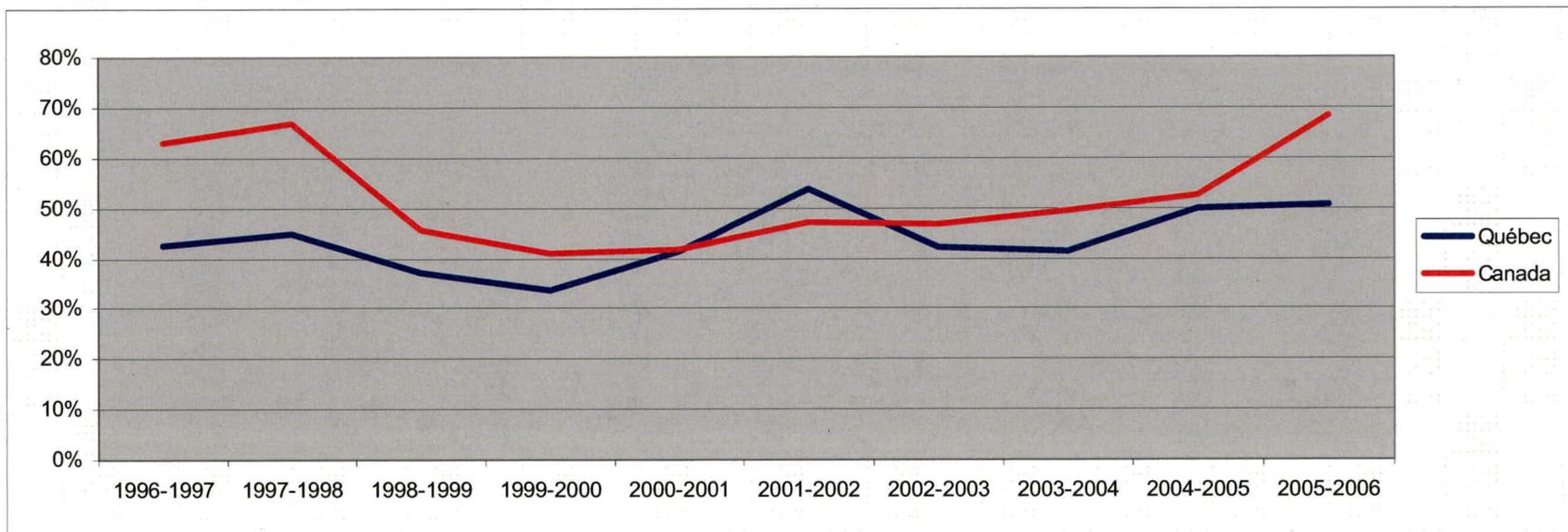
Tout comme pour le Canada, ce ratio a subi une diminution marquée en 1998-1999, au moment où des responsabilités importantes, notamment dans le secteur aérien, ont été transférées à d'autres entités, principalement à NAV Canada. Il s'accroît de nouveau de façon marquée en 2005-2006, au moment où les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

11.7 Comparaison Québec – Canada

11.7.1 Ensemble des dépenses et des recettes

L'examen des deux dernières lignes du tableau 43 fait ressortir de façon claire que le ratio (dépenses/recettes) pour le Québec est inférieur au ratio correspondant pour le Canada, sauf en 2001-2002. Ce constat signifie que le gouvernement fédéral retourne sous forme de dépenses ou d'investissements en transport une moins grande part de ses recettes en transport au Québec que pour l'ensemble du Canada. Ce dernier résultat, qui peut aussi être visualisé à la figure W, est d'une grande importance.

Figure W - Ratio (dépenses / recettes) en transport du gouvernement fédéral pour le Québec et le Canada, tous les modes



L'inversion observable pour l'année 2001-2002 est attribuable à des dépenses exceptionnellement élevées au Québec pour cette année particulière, dans les modes routier et aérien. Pour le mode routier, il s'agit de la première année de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier, ce qui a presque fait tripler les dépenses de la Société des ponts fédéraux par rapport à 2000-2001. Dans le cas du mode aérien, ce sont les dédommagements aux compagnies aériennes suite aux attentats de 2001 qui sont responsables de l'importante hausse des dépenses en vertu de ce mode au Québec. Rappelons que la plus grande partie des dédommagements a été versée à Air Canada, dont le siège social est à Montréal. Les dépenses en vertu du mode ferroviaire ont également augmenté de manière importante au Québec cette année-là, mais elles ne jouent aucun rôle explicatif puisqu'il s'agit de la subvention à Via Rail, imputée en proportion fixe des dépenses au Canada.

11.7.2 Comparaisons modales

Si on décompose par mode les résultats présentés à la figure précédente, on découvre rapidement des résultats étonnants et pas du tout uniformes. Par exemple, la figure X présente l'évolution des ratios (dépenses / recettes) pour le mode routier³⁷.

Outre 2001-2002 dont il a été question plus haut, on constate que les ratios sont comparables de 1999-2000 à 2003-2004. Par contre, les ratios du Québec sont nettement inférieurs de 1996-1997 à 1998-1999 et surtout en 2005-2006. Dans ce dernier cas, le facteur déterminant est la répartition des dépenses dans les programmes d'infrastructures. L'année 2004-2005 marque une exception puisque le ratio du Québec est supérieur à celui du Canada.

Le mode routier (incluant le transport en commun) est le seul pour lequel les dépenses sont systématiquement inférieures aux recettes, uniquement en raison des recettes des taxes sur les carburants. Pour les autres modes, les dépenses sont largement supérieures aux recettes, sauf pour le mode aérien, pour lequel le ratio du Canada avoisine 100 % sur toute la période; le ratio du Québec lui est supérieur sauf en 1996-1997, comme le montre la figure Y. La pointe en 2001-2002 est expliquée à la sous-section précédente.

³⁷ Pour la présente section, le transport en commun est regroupé avec le mode routier. Deux facteurs expliquent cette décision. En premier lieu, il n'y a pas de recettes assignées au transport en commun. En second lieu, les dépenses de transport en commun étaient comprises dans le mode routier jusqu'en 2000-2001 inclusivement dans le RASTC. Regrouper ces deux modes semblait donc logique.

Figure X - Ratio (dépenses / recettes) en transport du gouvernement fédéral pour le Québec et le Canada, mode routier et transport en commun

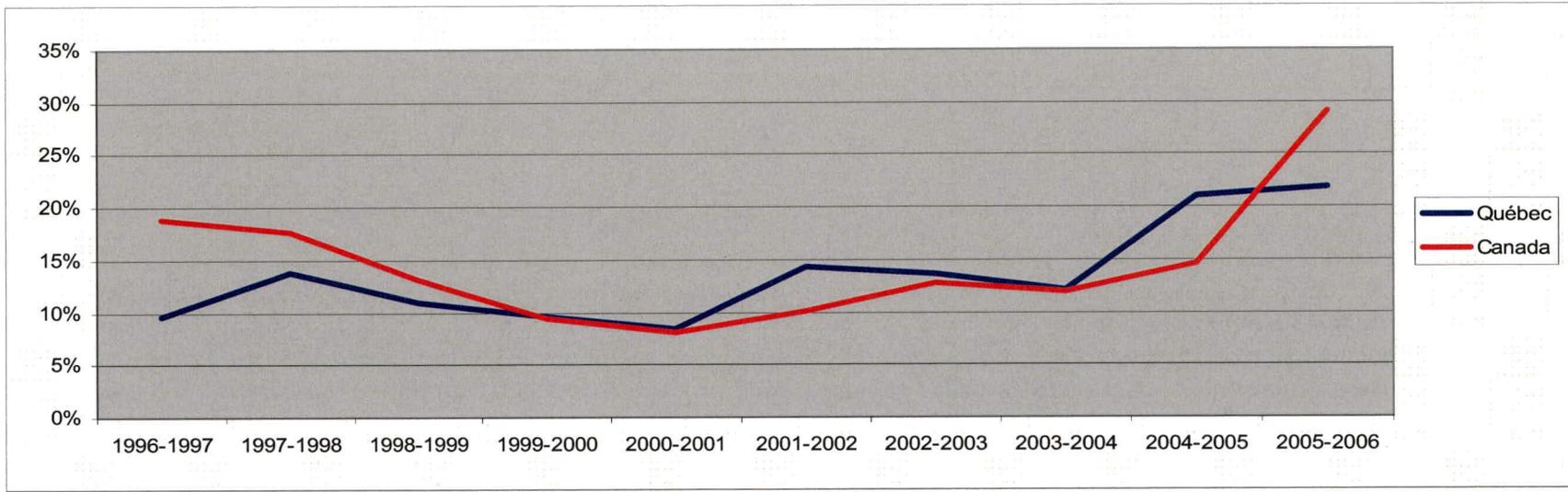
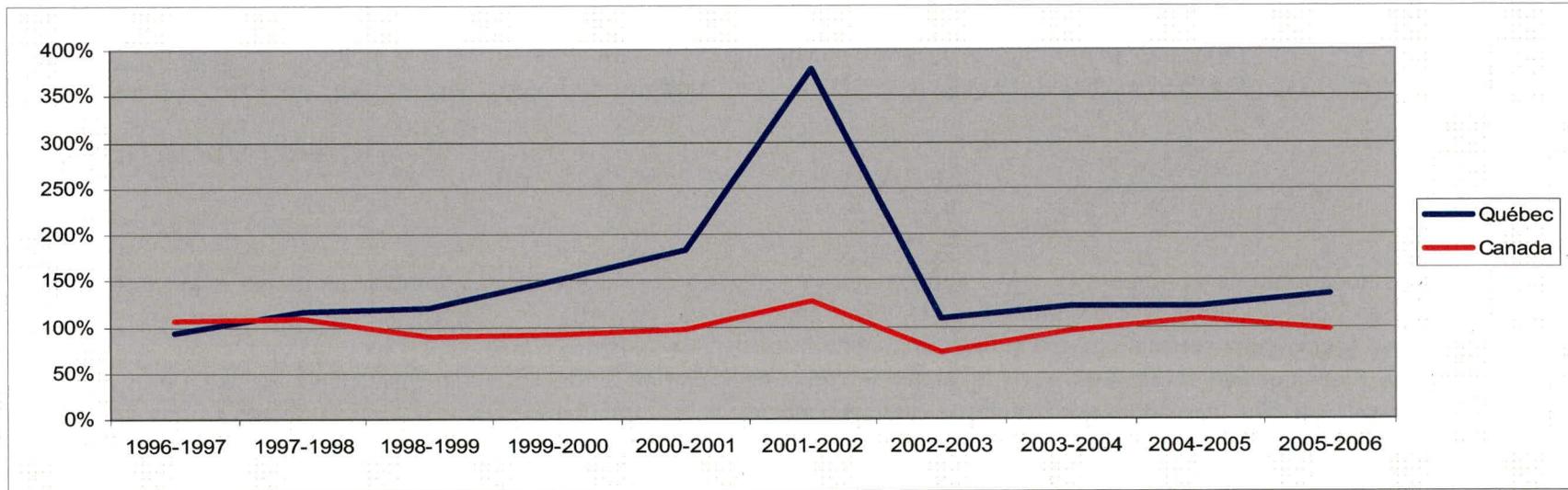


Figure Y - Ratio (dépenses / recettes) en transport du gouvernement fédéral pour le Québec et le Canada, mode aérien



Quant aux modes ferroviaire et maritime, les ordres de grandeur des ratios (dépenses / recettes) sont de quelques centaines de points de pourcentage. Dans le cas du mode ferroviaire, le ratio du Québec est supérieur au ratio du Canada, vraisemblablement en raison de la place relative plus importante de la subvention à Via Rail par rapport aux dépenses totales. Pour le mode maritime, le ratio du Canada est largement supérieur à celui du Québec; dans ce cas, il n'y a pas d'explication simple.

12. Robustesse des résultats

On mentionne à de multiples occasions dans ce document que des données précises pour le calcul des montants de dépenses et recettes sont absentes ou fragmentaires. Dans bien des cas, il a fallu recourir à des hypothèses plus ou moins fortes afin de spécifier un facteur d'allocation régional pour ces montants. Dans ce contexte, il est légitime de questionner la précision des résultats obtenus par rapport aux « vrais » montants dépensés ou perçus, lesquels sont souvent non disponibles.

Une manière de répondre à la question est de classer les dépenses et recettes selon la qualité des estimations fournies. Ce chapitre présente une classification des montants calculés ou estimés.

12.1 La classification choisie

La classification utilisée comporte quatre niveaux, selon la force des hypothèses utilisées pour calculer les estimations. Plus les hypothèses sont fortes, ou plus il y a de calculs impliqués dans le calcul des montants et des clés d'allocation retenues, alors plus grandes sont les probabilités que les estimations soient de qualité moindre.

12.1.1 Les niveaux

Estimations de niveau I

Les montants classés à ce niveau sont exacts ou quasi-exacts. Ils sont tirés le plus souvent de documents officiels. Dans certains cas, une fraction du montant a pu être estimée avec des hypothèses solides.

Estimations de niveau II

Les hypothèses sous-jacentes aux montants calculés sont assez solides. Il existe bien souvent une clé d'allocation très plausible permettant d'estimer les montants avec un degré de précision supposé assez élevé.

Estimations de niveau III

Les clés d'allocation ayant servi pour les calculs sont le plus souvent basées sur des variables ayant un rapport plus ou moins éloigné avec la variable dont il faut estimer le montant. Cette situation est souvent due à l'absence totale ou partielle de données, ou encore de données incomplètes. Dans d'autres cas, plusieurs séries de calcul sont impliquées afin de déterminer une clé d'allocation plausible, ce qui accroît le degré d'imprécision.

Estimations de niveau IV

Les montants estimés sont basés sur des hypothèses incertaines, dont la qualité peut être mise en doute. Cette situation se produit lorsqu'aucune donnée ou approximation ne peut être obtenue. Aucune variable fiable se rapprochant de la variable dont le montant doit être estimé n'est disponible. La clé d'allocation choisie, bien que sélectionnée le plus soigneusement possible, demeure très discutable.

12.1.2 Fiabilité

On considère que les estimations de niveau I et II sont suffisamment fiables pour être présentées avec peu ou pas de mises en garde, sauf pour préciser certaines hypothèses. Les estimations de niveau III doivent être présentées avec précaution en spécifiant les mises en garde appropriées; dans certains cas, les estimations peuvent néanmoins être relativement précises. Le degré de précision des estimations de niveau IV est inconnu et ce fait devrait être mentionné lorsque ces estimations sont citées.

Par ailleurs, le niveau de classement tient compte aussi des estimations déjà effectuées au volet 1. Ainsi, si une clé d'allocation régionale robuste est disponible mais que les montants au niveau canadien déterminés au volet 1 sont incertains, les montants déterminés au volet 2 avec cette clé d'allocation ne pourront qu'être incertains eux aussi.

Il existe bien entendu un degré de subjectivité non négligeable dans l'établissement de cette classification et un autre chercheur aurait pu en proposer une autre. L'exercice consiste simplement à qualifier jusqu'à un certain point les montants calculés et de déterminer la proportion qui peut être considérée comme assez ou très fiable.

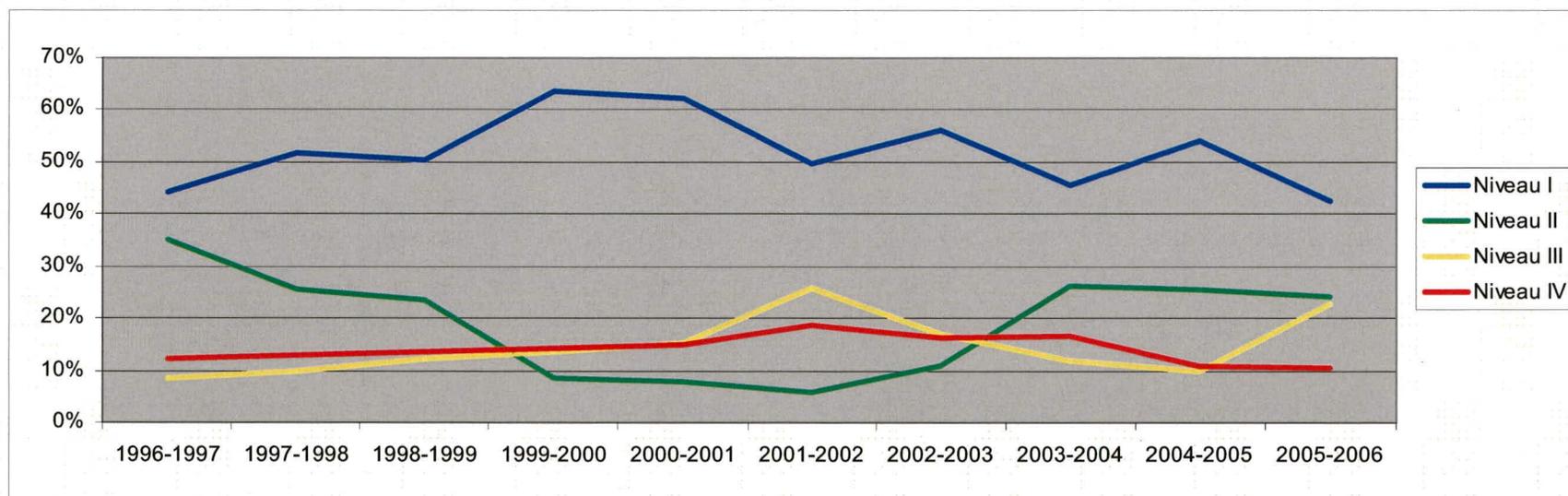
12.2 Résultats globaux

Cette section décrit, principalement au moyen de graphiques, quelle est la répartition par niveau des dépenses et des recettes fédérales en transport au Québec. Le détail de la répartition, soit par mode et par année, est présenté dans les tableaux de l'annexe 1.

12.2.1 Dépenses

La figure Z montre le portrait global, tous modes confondus, de la fiabilité des résultats concernant les dépenses totales. On constate que la très grande majorité des dépenses sont très fiables, étant classées aux niveaux I et II. Concrètement, selon les années, ce sont de 55 % à 80 % des dépenses qui sont classées dans ces deux niveaux, dont la majeure partie au niveau I.

Figure Z - Niveau de fiabilité des dépenses totales fédérales en transport au Québec, tous modes confondus



Ce constat dissimule toutefois une réalité bien différente selon les modes et les années. En effet, les dépenses associées au mode ferroviaire sont presque toutes classées au niveau IV, essentiellement en raison de la subvention à Via Rail, elle-même classée à ce niveau. Inversement, plus de 80 % des dépenses associées au mode maritime sont classées au niveau I, peu importe l'année. Le classement des dépenses au regard des modes routier et aérien est plus variable dans le temps, comme l'illustrent les deux figures qui suivent. En général, on constate que la fiabilité liée aux estimations de ces deux modes semble assez élevée.

Figure AA - Niveau de fiabilité des dépenses totales fédérales en transport au Québec, mode routier

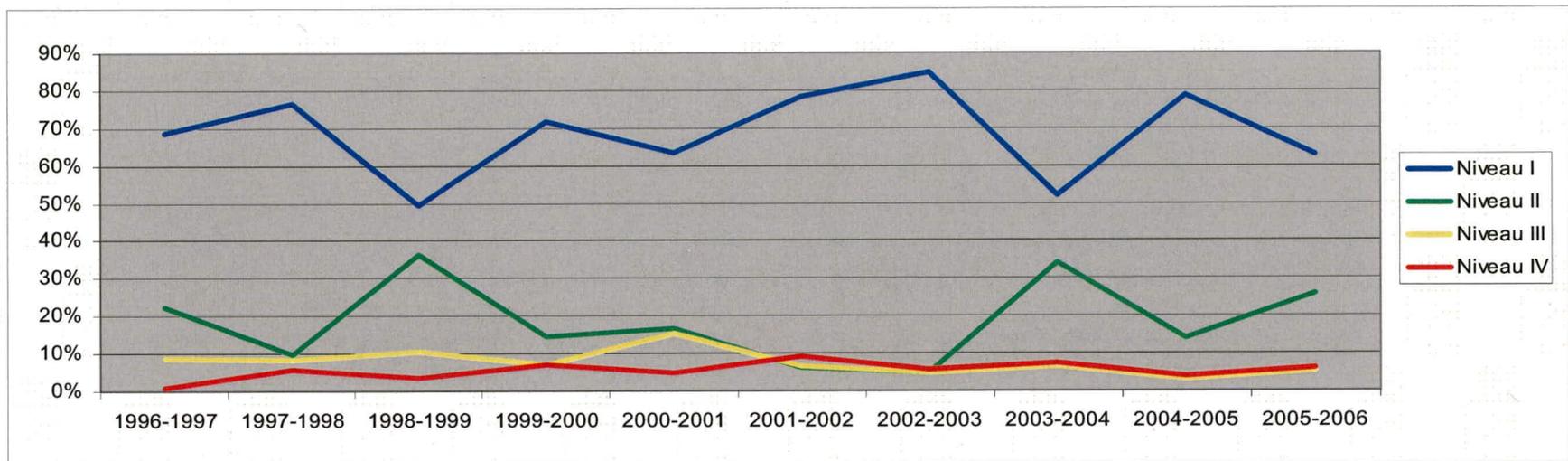
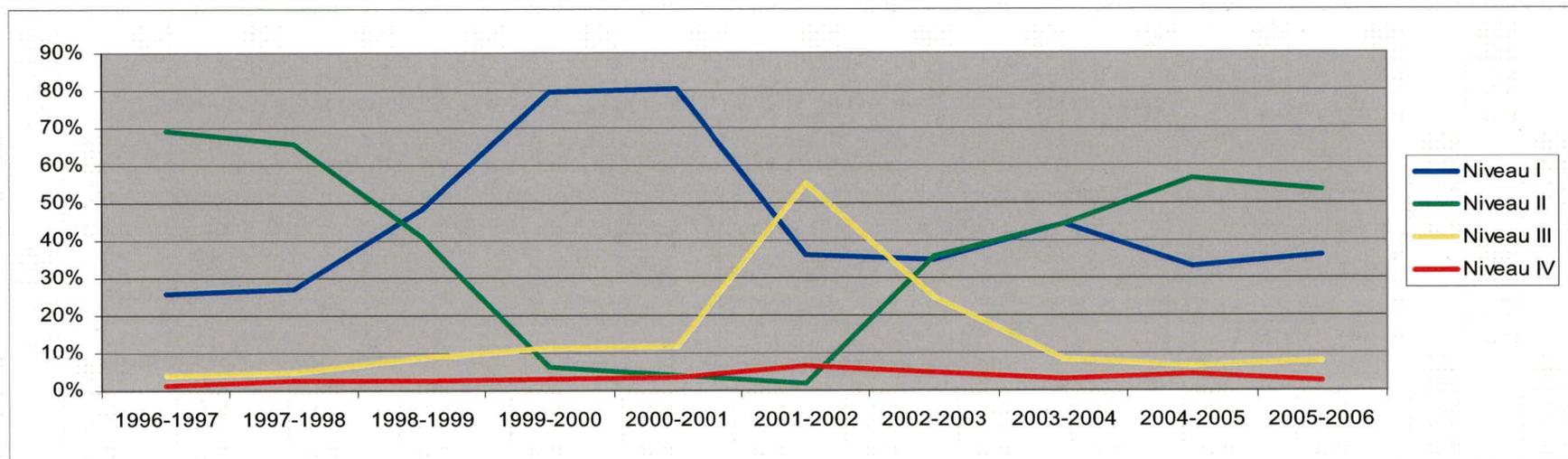


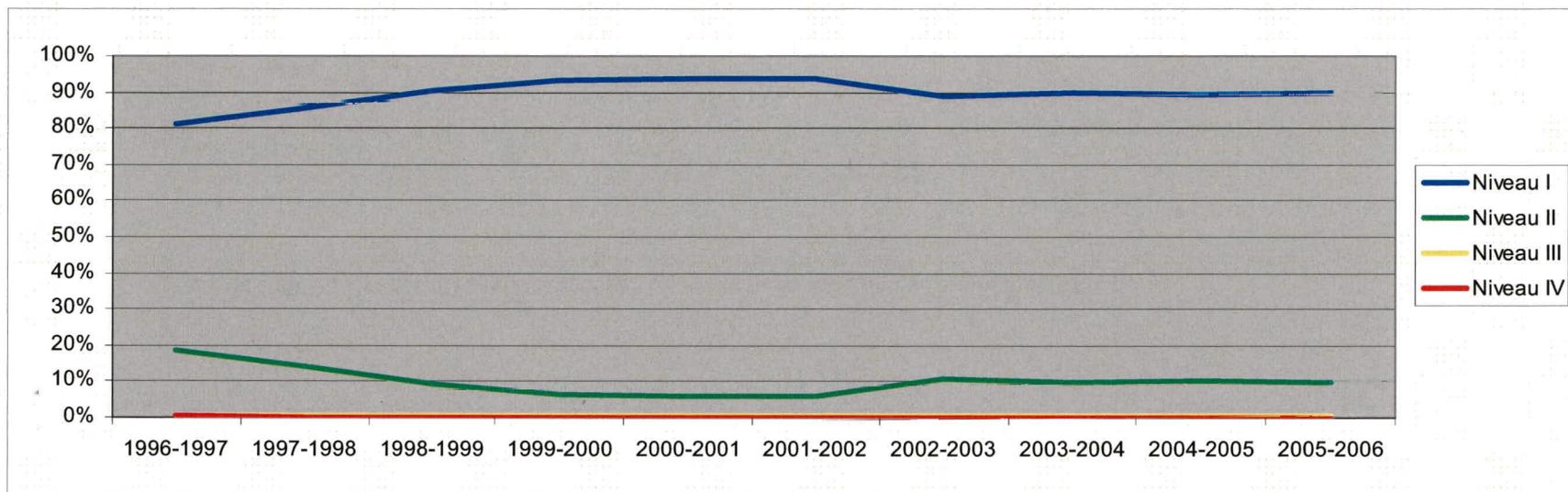
Figure AB - Niveau de fiabilité des dépenses totales fédérales en transport au Québec, mode aérien



12.2.2 Recettes

La classification des recettes est beaucoup plus tranchée, comme en fait foi la figure AC. Au-delà de 80 % de celles-ci sont classées au niveau I pour chacune des années alors que moins de 5 % d'entre elles sont de niveau III ou IV. Dans le cas des modes routier et ferroviaire, virtuellement toutes les recettes sont de niveau I.

Figure AC - Niveau de fiabilité des recettes totales fédérales en transport au Québec, tous modes confondus



Ce sont les modes aérien et maritime qui introduisent une faible variabilité dans l'ensemble, comme on le constate aux figures AD et AE. Même si la variabilité des recettes de ces modes est plus volatile, le faible impact sur l'ensemble des recettes s'explique par le fait que les recettes des taxes sur les carburants, classées au niveau I, constituent la très grande majorité des recettes totales.

Figure AD - Niveau de fiabilité des recettes totales fédérales en transport au Québec, mode aérien

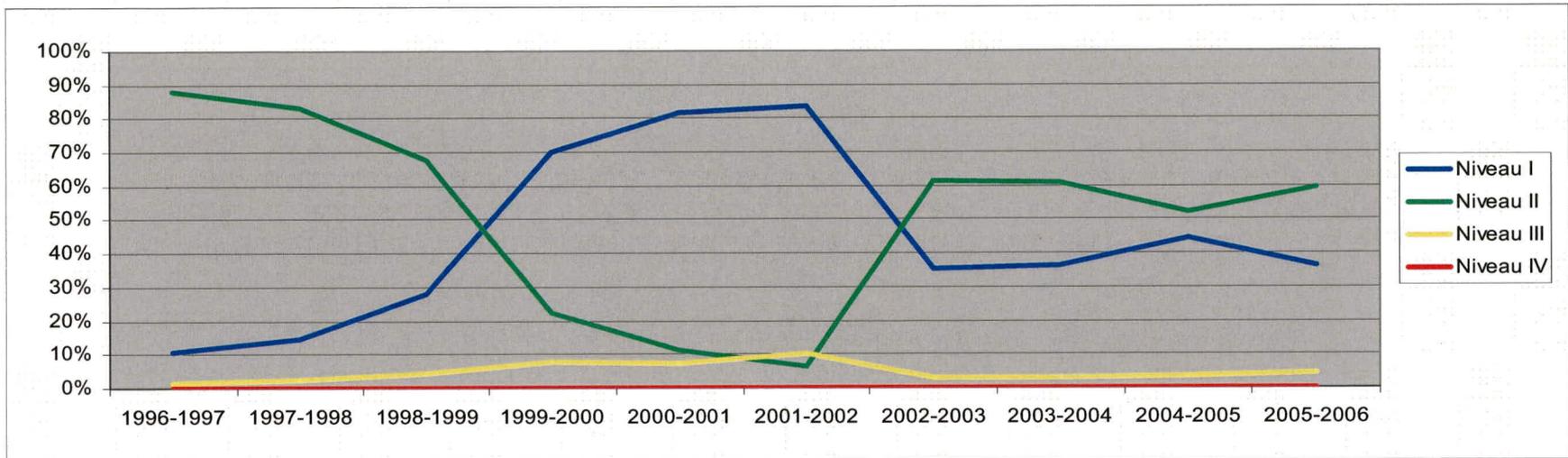
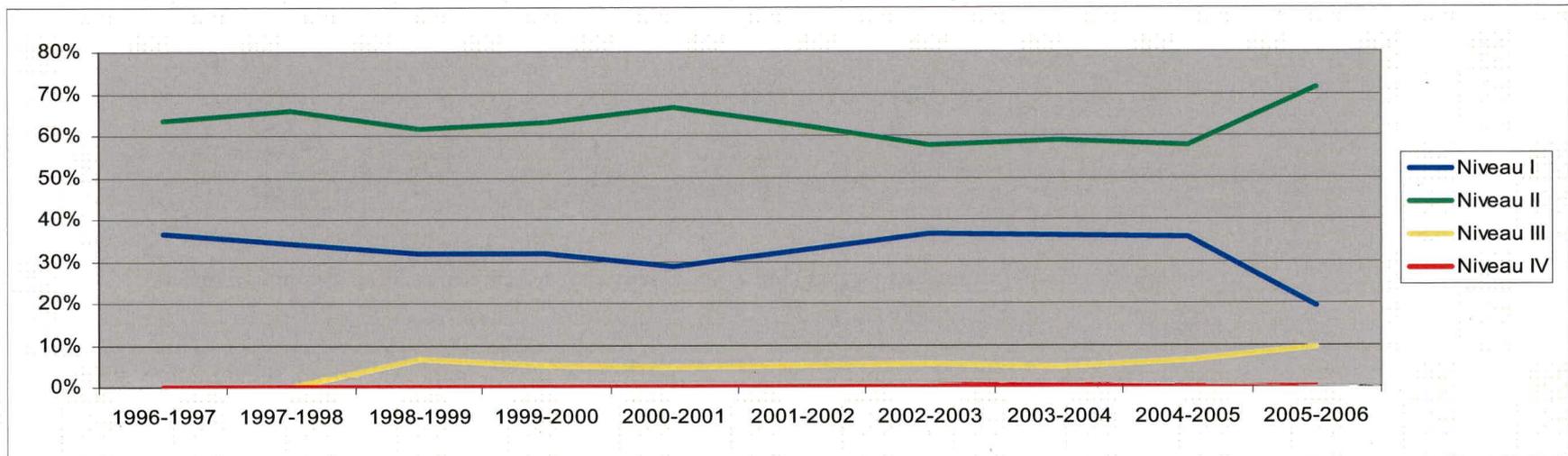


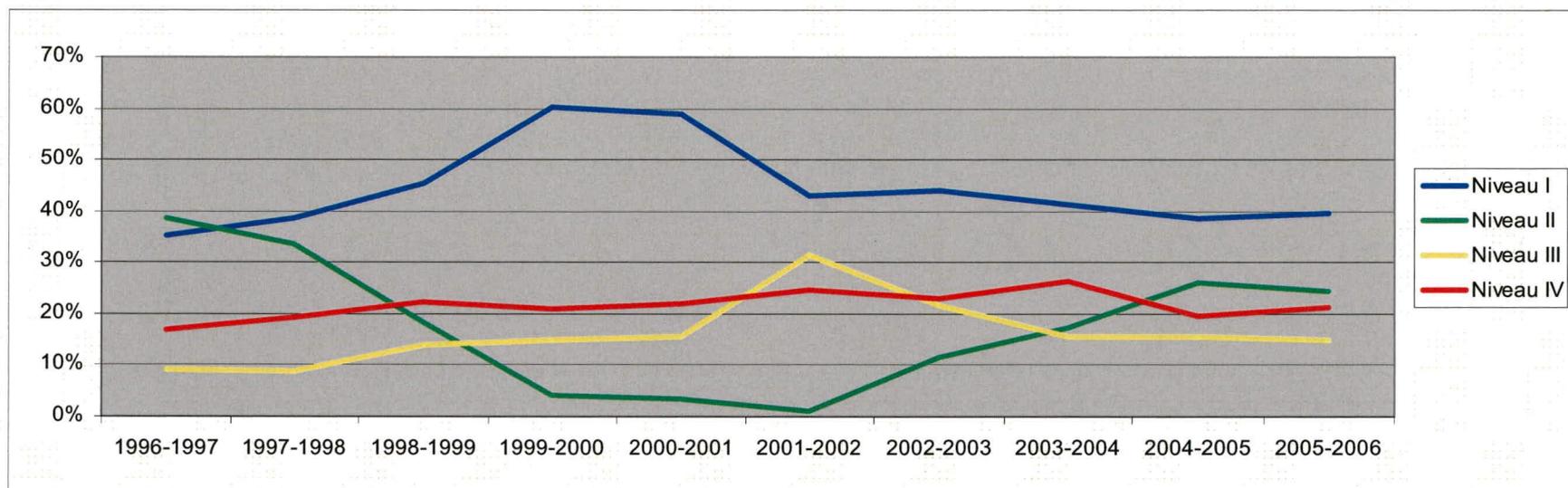
Figure AE - Niveau de fiabilité des recettes totales fédérales en transport au Québec, mode maritime



12.3 Résultats pour Transports Canada

Transports Canada est la principale entité fédérale intervenant en transport. On pourrait s'attendre à ce que la fiabilité des estimations des dépenses et recettes soient semblables à celles des dépenses et recettes totales. Comme en témoigne la figure AF (à comparer avec la figure Z), cette affirmation est vraie dans le cas des dépenses.

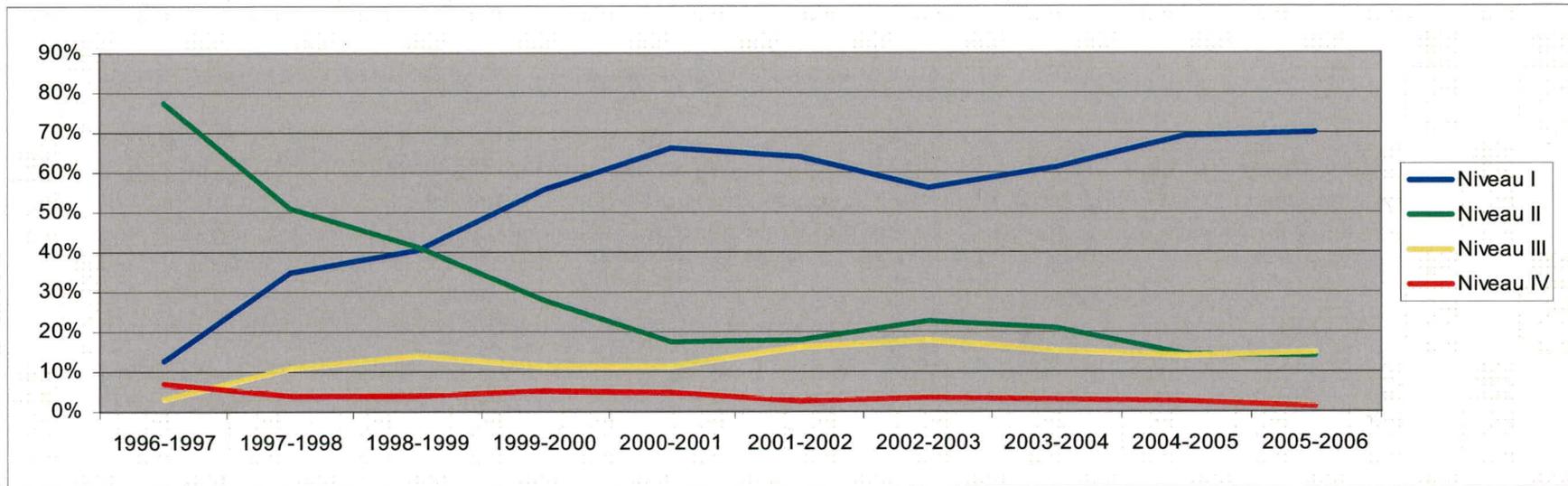
Figure AF - Niveau de fiabilité des dépenses totales de Transports Canada au Québec, tous modes confondus



Cependant, le cas des recettes est très différent, comme on le constate à la figure AG. Cette situation s'explique aisément par le fait que la très grande majorité des recettes en transport sont celles provenant des taxes sur les carburants et que celles-ci sont perçues par l'Agence du revenu du Canada. Il ressort néanmoins que le niveau de fiabilité de ces recettes est très élevé. Étant très majoritairement de niveau I ou de niveau II.

Tout comme pour les dépenses et recettes de l'ensemble des ministères et organismes, le détail des résultats est présenté à l'annexe 1.

Figure AG - Niveau de fiabilité des recettes totales de Transports Canada au Québec, tous modes confondus



12.4 Synthèse

Les deux sections précédentes montrent assez clairement que la très grande majorité des estimations des dépenses et recettes fédérales au Québec sur la période 1996-1997 à 2005-2006 ont un niveau de fiabilité assez ou très élevé, et ce, tant pour l'ensemble des ministères et organismes que pour Transports Canada seulement. Cette affirmation est valable en se basant sur le système de classification utilisé ici, qui comporte un degré certain de subjectivité. Toutefois, la répartition en quatre niveaux plutôt que deux ou trois permet, selon nous, d'atténuer cette subjectivité.

Il faut cependant faire preuve de prudence lorsqu'on mentionne des dépenses ou recettes modales pour une entité spécifique et s'assurer de leur niveau de fiabilité préalable. Au besoin, des mises en garde appropriées doivent accompagner de telles mentions.

Conclusion générale

Quatre objectifs ont été mis de l'avant dans l'introduction au volet 2, soit :

- Déterminer des facteurs de répartition ou des clés d'allocation afin de calculer ou d'estimer la part des dépenses et recettes fédérales au Québec par rapport aux dépenses et recettes dans l'ensemble du Canada;
- Présenter une décomposition des dépenses et recettes fédérales au Québec par organisme et par mode d'une manière analogue à celle utilisée au volet 1;
- Vérifier si le Québec reçoit sa juste part des dépenses fédérales, d'une part par rapport aux autres provinces et, d'autre part, par rapport aux recettes qui y sont perçues;
- Qualifier la fiabilité des estimations obtenues.

On peut affirmer que le présent document répond à tous ces objectifs. Globalement, les dépenses fédérales en transport au Québec ont varié dans une fourchette de 338 à 556 millions \$ sur la période couverte alors que les recettes ont fluctué entre 984 millions et 1,1 milliard \$.

Parmi la grande quantité d'informations présentées, quelques résultats et conclusions principales émergent. Le plus important résultat est sans nul doute la confirmation que le Québec n'a pas reçu, sur la période couverte, sa « juste » part des dépenses fédérales par rapport aux recettes versées à ce palier gouvernemental. En effet, le rapport des dépenses effectuées sur les recettes perçues varie de 33 % à 51 % selon les années, un résultat qui s'explique essentiellement par les recettes importantes des taxes sur les carburants.

Tout aussi important est le fait que ce ratio (dépenses/recettes) est, à l'exception notable de 2001-2002, toujours plus élevé pour le Canada pris dans son ensemble que pour le Québec seul, ce qui signifie que le Québec se trouve en quelque sorte défavorisé par rapport à l'ensemble des autres provinces.

Si ce ratio est largement supérieur à 100 % dans les modes ferroviaire et maritime, en raison de recettes très marginales, il ne dépasse pas 22 % pour le mode routier, descendant même jusqu'à moins de 10 % certaines années. Pour le mode aérien, le ratio est le plus souvent au-delà de 100 %, ce qui constitue la conclusion la plus positive pour le Québec.

L'analyse de robustesse confirme par ailleurs que les estimations obtenues peuvent être qualifiées d'assez ou de très fiables, ce qui ajoute du poids aux conclusions ci-dessus.

Une importante contribution de cette étude est la détermination d'un bon nombre de clés d'allocation pour calculer la part des dépenses versées et des recettes perçues au Québec par rapport au Canada dans son ensemble. Certes, des améliorations sont toujours possibles et le raffinement des clés d'allocation est le principal défi méthodologique auquel toute future recherche devra faire face, conjointement avec les ajustements et réconciliations rendus nécessaires en raison des modifications continues dans les sources de données accessibles.

Ce document conclut l'étude sur les dépenses et recettes fédérales en transport au Québec pour la période 1996-1997 à 2005-2006. À la lumière des résultats obtenus, il va sans dire que le suivi de l'évolution de ces montants dans le futur demeurera d'une grande importance. En particulier, dans un contexte où les programmes fédéraux d'infrastructures prennent de plus en plus d'importance, un tel suivi est indispensable pour savoir si le Québec recevra sa juste part des dépenses de ces programmes, contrairement à ce qui s'est passé au cours de la décennie étudiée.

Documents consultés (liste partielle)

Affaires indiennes et du Nord Canada

Rapports annuels sur le rendement, 2001 et 2002.

Applied Research Associates, Inc.

Estimation of the Representative Annualized Capital and Maintenance Costs of Roads by Functional Class: Final Report, March 31, 2006.

Bureau de la sécurité dans les transports

Déroulement des enquêtes.

Rapport annuel au Parlement 2001-2002.

Sommaire statistique du BST, événements aéronautiques 2000.

Sommaire statistique du BST, événements ferroviaires 2001.

Sommaire statistique du BST, événements maritimes 2001.

Communauté métropolitaine de Québec

Enjeux maritimes sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, document préparé par Benoît Massicotte, 13 juin 2003.

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.

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Rapports annuels 1999-2000 à 2001-2002.

Développement économique Canada pour les régions du Québec

Rapport ministériel sur le rendement 2001-2002.

Garde côtière canadienne

Profil du service, mars 1995.

Ministère des Transports du Québec

Inventaire des montants accordés en transport par le gouvernement fédéral dans les provinces et territoires au Canada, 16 octobre 2001.
Rapports annuels 1993-1994 à 2001-2002.

NAV Canada

Rapports annuels 1996 à 2002.

Receveur général du Canada

Comptes publics du Canada, 1994-1995 à 2001-2002.

Ressources naturelles Canada

Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés – d'octobre 1994 à septembre 1996, Rapport sommaire, Office de l'efficacité énergétique, octobre 2000.

Société des Ponts fédéraux limitée

Rapports annuels 2000-2001 et 2001-2002.

Statistique Canada

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

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

Ventes de véhicules automobiles neufs, n° 63-007 au catalogue, mensuel.

Transports Canada

Centre de développement des transports, Revue annuelle (1996-1997 à 2001-2002);

Les transports au Canada : rapports annuels (1997 à 2001);

Plan d'entreprise 1996-1997;

Politique maritime nationale, décembre 1995;

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

Via Rail Canada

Rapport annuel 2001.



Annexe 1 : Tableaux détaillés sur la robustesse des résultats

Cette annexe présente les tableaux détaillés, pour l'ensemble des ministères et organismes, du classement par niveau des estimations des dépenses et des recettes fédérales au Québec. Des tableaux additionnels sont inclus pour les dépenses et recettes de Transports Canada et reflètent l'importance de la contribution de ce Ministère dans le total général.

Ensemble des ministères et organismes

Les tableaux A-1 et A-2 présentent le classement global pour l'ensemble des dépenses et recettes fédérales recensées.

Tableau A-1 - Répartition par niveau des dépenses fédérales en transport au Québec (%)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Total										
Niveau I	44,1	51,8	50,4	63,5	62,0	49,7	56,0	45,5	54,1	42,6
Niveau II	35,1	25,4	23,6	8,6	7,8	5,7	10,9	26,0	25,3	24,1
Niveau III	8,5	9,9	12,3	13,7	15,3	26,0	16,9	11,7	9,8	22,7
Niveau IV	12,4	12,9	13,7	14,2	14,9	18,6	16,2	16,7	10,8	10,6
Mode routier										
Niveau I	68,5	76,5	49,5	71,8	63,2	78,3	84,5	52,1	78,7	62,8
Niveau II	22,1	9,4	36,5	14,4	16,4	6,2	5,0	34,0	14,2	25,8
Niveau III	8,6	8,3	10,6	6,8	15,4	6,4	4,8	6,3	3,2	5,4
Niveau IV	0,8	5,8	3,5	7,0	4,9	9,0	5,6	7,5	3,9	6,0
Mode ferroviaire										
Niveau I	3,3	3,9	4,0	5,1	4,1	3,4	4,0	4,0	3,4	4,0
Niveau II	3,2	3,1	7,3	6,2	3,8	2,5	4,0	2,6	10,1	14,5
Niveau III	2,5	5,9	2,1	2,1	1,6	1,3	1,5	1,5	2,3	2,3
Niveau IV	91,0	87,2	86,6	86,6	90,5	92,8	90,4	91,9	84,3	79,2

Mode aérien										
Niveau I	25,6	27,1	48,1	79,5	80,6	36,3	35,0	44,5	32,9	36,1
Niveau II	69,1	65,5	40,7	6,0	4,0	1,6	35,6	44,3	56,4	53,4
Niveau III	3,9	4,9	8,7	11,3	11,8	55,4	24,7	8,2	6,5	7,9
Niveau IV	1,4	2,5	2,5	3,2	3,6	6,7	4,8	3,1	4,2	2,6
Mode maritime										
Niveau I	85,6	91,6	88,7	90,8	91,7	82,6	91,6	85,9	84,9	85,7
Niveau II	12,8	4,5	7,9	2,2	3,3	11,3	4,7	10,6	12,0	11,6
Niveau III	1,3	3,5	2,9	6,8	4,8	3,8	2,7	2,6	2,5	2,2
Niveau IV	0,3	0,4	0,4	0,2	0,2	2,3	1,0	0,9	0,6	0,5
Transport en commun										
Niveau I	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	83,4	0,0	0,0	0,0
Niveau II	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	16,6	100,0	100,0	23,2
Niveau III	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	0,0	0,0	0,0	76,8
Niveau IV	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	0,0	0,0	0,0	0,0
Multimodal										
Niveau I	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau II	95,6	69,0	93,1	94,9	95,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau III	4,4	31,0	6,9	5,1	4,2	100,0	100,0	100,0	100,0	4,2
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	95,8
Administration / Indéterminé										
Niveau I	9,4	11,2	11,4	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,3
Niveau II	9,8	12,1	11,4	10,6	8,7	7,2	0,0	0,0	0,8	1,0
Niveau III	80,8	76,7	77,2	89,4	91,3	92,8	99,8	100,0	99,0	98,7
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Note : s.o. = sans objet

Tableau A-2 - Répartition par niveau des recettes fédérales en transport au Québec (%)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-205	2005-2006
Total										
Niveau I	80,9	85,3	90,2	93,2	93,6	93,7	88,6	89,7	89,4	89,9
Niveau II	18,3	14,2	9,2	6,2	5,8	5,7	10,9	9,9	10,0	9,6
Niveau III	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Niveau IV	0,5	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Mode routier										
Niveau I	96,7	96,2	96,2	95,9	95,9	95,8	95,3	96,3	96,0	96,2
Niveau II	3,3	3,8	3,8	4,1	4,1	4,2	4,7	3,7	4,0	3,8
Niveau III	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mode ferroviaire										
Niveau I	100,0	100,0	100,0	100,0	99,6	99,6	99,6	98,9	98,8	99,0
Niveau II	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4	0,7	0,5	0,6
Niveau III	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,8	0,4
Mode aérien										
Niveau I	10,7	14,4	28,1	70,3	81,4	83,6	35,4	36,4	44,5	36,1
Niveau II	87,8	83,1	67,7	22,1	11,0	6,3	61,5	60,6	52,0	59,6
Niveau III	1,5	2,5	4,2	7,6	7,5	10,0	3,0	2,8	3,3	4,1
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,2	0,2
Mode maritime										
Niveau I	36,5	34,3	31,8	31,9	28,4	32,5	36,5	36,2	35,8	19,2
Niveau II	63,5	65,7	61,5	63,0	66,8	62,3	57,8	59,0	57,6	71,2

Niveau III	0,0	0,0	6,7	5,1	4,8	5,2	5,7	4,6	6,4	9,6
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0
Administration / Indéterminé										
Niveau I	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau II	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau III	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau IV	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Transports Canada

Les tableaux A-3 et A-4 présentent les résultats du classement pour Transports Canada. Il est à noter que le classement est effectué selon les montants de dépenses et de recettes, et ne reflète pas la proportion des *postes* dans chaque niveau.

Tableau A-3 - Répartition par niveau des dépenses de Transports Canada au Québec (%)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Total										
Niveau I	35,3	38,5	45,5	60,3	59,0	43,1	43,9	41,1	38,5	39,5
Niveau II	38,7	33,5	18,3	3,9	3,4	1,0	11,6	17,2	26,1	24,4
Niveau III	9,0	8,8	13,9	14,8	15,5	31,4	21,5	15,4	15,6	14,7
Niveau IV	17,0	19,2	22,2	21,0	22,1	24,6	22,9	26,2	19,8	21,3
Mode routier										
Niveau I	90,5	83,0	83,7	87,4	83,3	84,5	85,5	75,2	75,5	77,7
Niveau II	1,2	1,6	2,1	1,7	2,2	1,1	1,5	2,3	2,4	2,1
Niveau III	7,2	5,9	8,3	6,3	7,9	4,4	5,8	10,1	9,8	9,2
Niveau IV	1,1	9,6	6,0	4,6	6,5	9,9	7,2	12,4	12,3	11,0

Mode ferroviaire

Niveau I	3,4	4,1	4,2	5,3	4,2	3,5	4,2	4,1	3,5	3,7
Niveau II	2,3	2,1	4,7	4,1	2,5	1,5	1,7	0,5	8,3	13,6
Niveau III	0,2	1,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,9	0,6
Niveau IV	94,2	92,4	90,7	90,4	93,1	94,8	93,9	95,0	87,3	82,0

Mode aérien

Niveau I	26,1	28,1	51,2	85,8	85,1	37,4	36,5	46,1	35,0	37,2
Niveau II	69,5	66,8	38,2	0,8	0,6	0,4	35,7	44,0	57,0	53,4
Niveau III	3,6	4,1	8,4	10,2	11,0	56,1	24,4	7,4	6,0	7,0
Niveau IV	0,8	1,1	2,1	3,2	3,2	6,0	3,3	2,5	2,0	2,4

Mode maritime

Niveau I	81,1	75,2	69,5	95,5	98,1	82,1	87,9	91,9	89,6	80,8
Niveau II	16,6	22,1	28,5	3,3	1,2	3,5	4,9	3,5	7,5	15,9
Niveau III	0,4	0,4	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau IV	1,9	2,3	2,0	1,2	0,6	14,3	7,2	4,6	2,8	3,2

Transport en commun

Niveau I	s.o.									
Niveau II	s.o.									
Niveau III	s.o.									
Niveau IV	s.o.									

Multimodal

Niveau I	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau II	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau III	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0

Administration / Indéterminé

Niveau I	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau II	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau III	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Note : s.o. = sans objet.

Tableau A-4 - Répartition par niveau des recettes de Transports Canada au Québec (%)

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Total										
Niveau I	12,6	34,7	40,5	55,5	66,1	63,7	55,9	61,2	68,9	70,0
Niveau II	77,5	50,8	41,3	27,9	17,6	17,8	22,7	20,9	14,5	14,0
Niveau III	3,1	10,7	14,1	11,2	11,5	15,9	17,9	15,0	14,1	14,8
Niveau IV	6,8	3,8	4,1	5,4	4,9	2,6	3,4	2,9	2,5	1,2
Mode routier										
Niveau I	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau II	100,0	100,0	94,6	94,7	80,5	0,0	0,0	92,1	80,2	90,9
Niveau III	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau IV	0,0	0,0	5,4	5,3	19,5	100,0	100,0	7,9	19,8	9,1
Mode ferroviaire										
Niveau I	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau II	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	100,0	66,3	36,6	59,6
Niveau III	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33,7	63,4	40,4
Mode aérien										
Niveau I	9,3	26,9	35,6	55,9	71,0	69,1	58,3	71,0	80,8	82,8

Niveau II	87,1	59,1	50,3	32,4	17,1	11,8	20,6	11,3	5,9	5,0
Niveau III	3,6	14,0	14,1	11,6	11,7	18,9	20,9	16,8	12,4	11,6
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,3	1,0	0,9	0,6
Mode maritime										
Niveau I	55,1	73,3	61,5	65,7	65,4	58,9	57,4	53,1	48,7	47,1
Niveau II	44,9	26,7	21,8	21,7	21,4	29,1	26,9	32,2	31,1	29,4
Niveau III	0,0	0,0	16,6	12,6	13,2	11,9	15,7	14,0	19,8	23,4
Niveau IV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,4	0,1
Administration / Indéterminé										
Niveau I	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau II	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau III	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niveau IV	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Il convient de mentionner que, dans quelques cas, même si les montants présentés sont classés dans les niveaux I et II, il peut arriver que les montants calculés pour 1996-1997 soient de qualité moindre étant donné la non disponibilité de données de qualité équivalente pour cette année financière particulière. Dans ces circonstances, les montants pour 1996-1997 sont souvent calculés comme la moyenne des années subséquentes. Cette façon de contourner la difficulté peut causer des sous-estimations, étant donné que dans bien des cas les dépenses et les recettes sont décroissantes dans le temps.



Annexe 2 : Comparaison des résultats obtenus avec l'étude des Conseillers ADEC

Tableau A-5 - Comparaison des dépenses fédérales en transport au Québec calculées dans cette étude et dans l'étude des Conseillers ADEC inc. (millions \$)

	1996-1997		1997-1998		1998-1999		1999-2000		2000-2001	
	ADEC	Cette étude								
Routier	135	85	147	125	109	102	66	90	66	77
Ferroviaire	37	61	34	58	43	54	33	46	54	60
Aérien	190	174	130	150	101	85	53	57	68	71
Maritime	203	118	189	116	195	110	198	113	235	158
Multimodal	---	7	---	2	---	3	---	5	---	6
Administration / Indéterminé	---	25	---	25	---	28	---	28	---	36
Total	565	470	500	476	447	383	350	338	423	408

s.o. : sans objet.

Note : Il n'y a pas de dépenses en transport en commun recensées comme telles dans la présente étude jusqu'en 2002-2003.

Tableau A-6 - Comparaison des recettes fédérales en transport au Québec calculées dans cette étude et dans l'étude des Conseillers ADEC inc. (millions \$)

	1996-1997		1997-1998		1998-1999		1999-2000		2000-2001	
	ADEC	Cette étude	ADEC	Cette étude	ADEC	Cette étude	ADEC	Cette étude	ADEC	Cette étude
Routier	846	888	879	913	913	935	925	934	927	917
Ferroviaire	0	7	2	7	2	8	3	8	2	8
Aérien	135	186	108	129	76	71	30	38	35	39
Maritime	18	13	21	15	26	19	26	24	25	23
Administration / Indéterminé	---	6	---	1	---	1	---	2	---	2
Total	999	1 101	1 010	1 065	1 017	1 033	984	1 006	989	988

s.o. : sans objet.



Annexe 3 : Rappel des dépenses et recettes fédérales en transport au Canada

À titre comparatif, les dépenses et recettes fédérales totales en transport, telles que calculées au volet 1, sont présentées ci-dessous.

Tableau A-7 - Dépenses fédérales en transport au Canada (millions \$)

	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
Total	3 493	3 458	2 320	2 009	2 046	2 332	2 541	2 671	2 949	3 801

Tableau A-8 - Recettes fédérales en transport au Canada (millions \$)

	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
Total	5 534	5 187	5 066	4 912	4 918	4 960	5 435	5 386	5 607	5 558

Annexe 4 : Principaux acronymes

AAC :	Agriculture et agroalimentaire Canada
ACSTA :	Administration canadienne de la sûreté 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
FIMR :	Fonds sur l'infrastructure municipale rurale
FSIF :	Fonds (stratégique) sur l'infrastructure frontalière
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
OORQ :	Orientations et objectifs, Région du Québec (remplacé plus tard par RARQ)
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
RARQ :	Revue annuelle, Région du Québec (fait suite à OORQ)
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 Tribunal de l'aviation civile)
TC :	Transports Canada
TMD :	Transport des marchandises dangereuses
TPGSC :	Travaux publics et services gouvernementaux Canada

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 250 156