
De: Larin, Marc [Marc.Larin@mtq.gouv.qc.ca]

Envoyé: 20 juillet 2010 11:24

À: Boutin, Anne-Lyne (BAPE)

Cc: Bérubé, Michel

Objet: RE: RE : RE : BAPE-question 6 en DQ17

Bonjour madame Boutin,

Voici les éléments de réponse à cette question qui ont été fournis par mon collègue du Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent, monsieur Michel Dignard.

Vous trouverez également ci-joint copie du document en référence dans la réponse.

En espérant le tout à votre convenance,

Salutations.

Marc Larin, urb.

Chef du Service des inventaires et du Plan

Direction de la Côte-Nord

Ministère des Transports du Québec

625, boul. Laffèche, bureau 110

Baie-Comeau (Qc) G5C 1C5

Téléphone: (418) 295-4765 poste 2298

Télécopieur: (418) 295-4766

marc.larin@mtq.gouv.qc.ca

Envoi par courriel et par télécopieur : 418 295-4766

Québec, le 16 juillet 2010

Monsieur Marc Larin
Chef du Service des inventaires et du plan
Direction de la Côte-Nord
Ministère des Transports
625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5

Objet : Projet d'expansion du réseau de transport en Minganie –Raccordement du complexe de la Romaine
Question complémentaire du 16 juillet 2010 (DQ17, n° 6)

Monsieur,

Lors de la seconde séance d'audience publique, vous avez affirmé que, contrairement au transport routier : « le transport maritime a tendance à recouvrir tous ses frais; tous ses frais sont refilés [...] au transporteur » (M. Marc Larin, DT2, p. 16).

La commission souhaiterait obtenir plus de précision sur la différence d'internalisation des coûts entre ces deux modes de transport.

Question 6

Pourriez-vous nous fournir ou nous référer un document présentant une analyse ou une comparaison de l'internalisation des coûts dans le transport maritime et dans le transport routier des marchandises. Plus spécifiquement, la commission cherche à comprendre les mécanismes qui assurent le recouvrement des frais auprès des transporteurs maritimes notamment en ce qui concerne les frais de gestion et d'entretien de la voie maritime, les coûts de la Garde côtière canadienne, des brise-glace, du dragage, la gestion et le nettoyage des déversements, etc.?

Réponse

Tarifification des infrastructures et services offerts par le secteur public

Les différents modes de transport ne sont pas traités de la même manière du point de vue de la tarification des infrastructures et services offerts par le secteur public. Les taxes sur le carburant et les droits d'immatriculation payés par les opérateurs routier et maritime permettent de recouvrir partiellement ces coûts. Toutefois, alors que l'usage du réseau routier ne fait l'objet d'aucune tarification au Québec, les opérateurs maritimes paient des droits destinés spécifiquement à financer au moins partiellement les infrastructures (et les services) mis à leur

disposition par le secteur public. Le tableau qui suit fait abstraction des services publics non spécifiques au secteur du transport. Une évaluation produite en 2002 pour le MTQ indiquait que le taux de récupération de ces coûts auprès des opérateurs maritime et routier s'établissait respectivement à 68 % et 43 % (Marc Gaudry, Richard Laferrière, Emmanuel Prévile et Carl Ruest, Université de Montréal, 2002).

| Infrastructures/services publics | Maritime | Routier |
|---|------------------|----------------|
| Infrastructures publiques | | |
| Réseau routier | | Non tarifé |
| Réseau portuaire | Tarifé (< 100 %) | |
| Voie maritime du St-Laurent | Tarifé (< 100 %) | |
| Services offerts par des organismes publics | | |
| Dragage | Tarifé (100 %) | |
| Aides à la navigation | Tarifé (< 100 %) | |
| Déglaçage | Tarifé (< 100 %) | |
| Pilotage | Tarifé (100 %) | |
| Intervention environnementale | Tarifé (100 %) | ? |
| Immatriculation | Tarifé (100 %) | Tarifé (100 %) |

Performance environnementale des modes de transport et signaux de prix

En dehors des taxes sur le carburant, qui ont pour effet de désavantager indirectement les modes de transport générant d'avantage d'émissions atmosphériques, aucun signal de prix ne permet actuellement de reconnaître les performances environnementales des différents modes. Le tableau qui suit fait ici abstraction de l'impact du transport maritime et routier sur l'environnement aquatique et terrestre en général. Voir à ce sujet le rapport *Evaluation of environmental and social impacts of short sea shipping in Canada*, produit par Génivar pour Transports Canada en 2008.

| Élément de performance | Le mode maritime est ... |
|--------------------------------------|--|
| Émissions atmosphériques | |
| GES | Généralement avantageux |
| SOx, NOx, particules | Souvent avantageux malgré sa contreperformance au regard des SOx |
| Bruit | Nettement avantageux |
| Congestion | Nettement avantageux |
| Accidents avec blessure ou mortalité | Nettement avantageux |