

# ***Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue***

---

Étude technique

## ***Revenus de l'État***

DOCUMENT DE TRAVAIL  
VERSION FINALE

Juin 2000

## **RECHERCHE ET RÉDACTION**

Patrick Bolduc, CA, superviseur, KPMG  
Gilbert Comtois, CA, directeur, KPMG  
Guy Delisle, CMA, CA, associé, KPMG

## **RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES**

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

## **SOUTIEN TECHNIQUE**

Gilles Basque, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ  
Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ  
Gaétan Lessard, agent de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ  
Nathalie Richard, secrétaire, KPMG

## **REMERCIEMENTS**

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports  
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec  
Service des inventaires et plan  
80, avenue Québec  
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1  
Téléphone : (819) 763-3237  
Télécopieur : (819) 763-3493

## TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ</b> .....	V
<b>1.0 INTRODUCTION</b> .....	1
<b>2.0 REVENUS GÉNÉRÉS PAR LE RÉSEAU ROUTIER</b> .....	3
2.1 Permis de conduire .....	4
2.2 Droits d'immatriculation .....	5
2.3 Taxes sur la vente de carburant .....	6
2.4 Taxes de vente sur les véhicules .....	8
2.5 Autres sources de revenus .....	9
<b>3.0 REVENUS GÉNÉRÉS PAR LE TRANSPORT FERROVIAIRE</b> .....	13
3.1 Taxes sur la vente de carburant .....	13
3.2 Taxes foncières .....	13
3.3 Taxes sur la masse salariale .....	14
<b>4.0 REVENUS GÉNÉRÉS PAR LE TRANSPORT AÉRIEN</b> .....	15
4.1 Taxes sur la vente de carburant .....	15
4.2 Taxes sur les billets d'avion .....	15
4.3 Taxes foncières relatives aux aéroports .....	15
4.4 Taxes sur la masse salariale .....	16
<b>5.0 CONCLUSION</b> .....	17
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	19

### ANNEXE

1. Détails des divers montants perçus par le gouvernement du Québec

## LISTE DES CARTES, GRAPHIQUES ET TABLEAUX

### CARTE

1. Infrastructures de transport de l'Abitibi-Témiscamingue ..... 11

### GRAPHIQUES

1. Estimation des revenus générés par l'industrie du transport aux différents paliers de gouvernement en Abitibi-Témiscamingue, de 1996 à 1998 ..... V
2. Estimation des revenus du gouvernement fédéral générés par l'industrie du transport en Abitibi-Témiscamingue, de 1996 à 1998 ..... VI
3. Estimation des revenus du gouvernement fédéral générés par l'industrie du transport en Abitibi-Témiscamingue, de 1996 à 1998 ..... VI
4. Montants encaissés par les gouvernements annuellement, provenant du réseau routier, 1996 à 1998..... 3
5. Montants encaissés par le gouvernement provincial sur les permis de conduire des conducteurs de l'Abitibi-Témiscamingue, 1996 à 1998 ..... 4
6. Montants encaissés par le gouvernement provincial en droits d'immatriculation sur les véhicules immatriculés en Abitibi-Témiscamingue, 1996 à 1998 ..... 5
7. Montants encaissés par les gouvernements en taxes sur la vente de carburant en Abitibi-Témiscamingue, 1996 à 1998 ..... 7
8. Montants encaissés par les gouvernements, en taxes sur la vente de véhicules neufs et usagés, par les concessionnaires d'automobiles de l'Abitibi-Témiscamingue, 1996 à 1998 ..... 8
9. Montants encaissés par les gouvernements en impôts sur la masse salariale du secteur du transport et entreposage pour l'Abitibi-Témiscamingue, 1996 à 1998 ..... 10
10. Montants encaissés par le gouvernement municipal en taxes foncières, 1996 à 1998..... 13
11. Montants encaissés par le gouvernement municipal en taxes foncières ..... 16

### TABLEAUX

1. Grille des différents taux de la taxe provinciale sur le carburant..... 6

#### **NOTE AU LECTEUR**

**Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.**

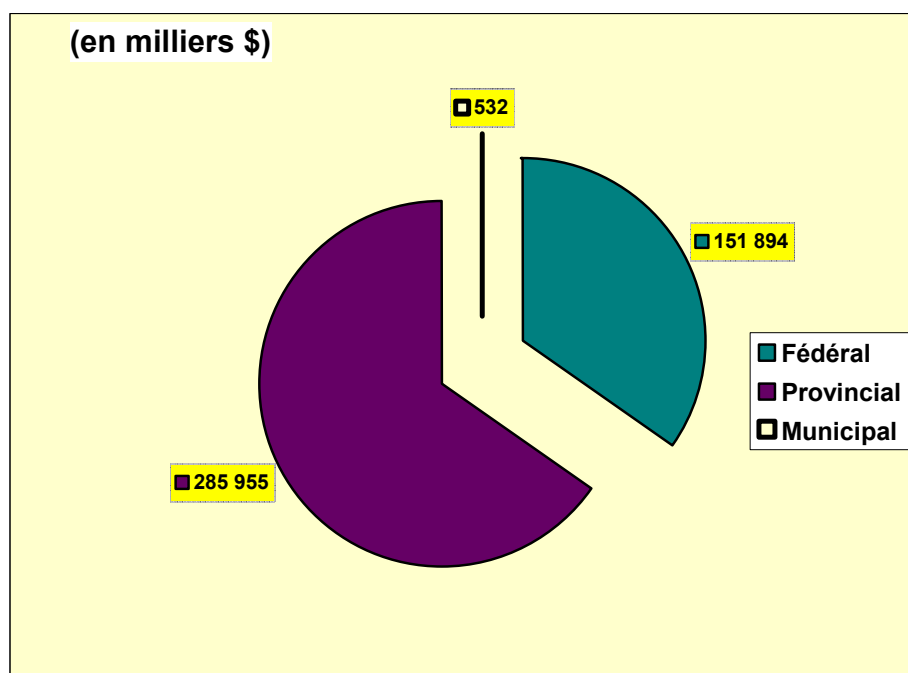
## RÉSUMÉ

La présente étude s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Elle a comme principal objectif de la présente étude est de tracer le portrait des revenus des divers paliers de gouvernement générés par l'industrie du transport.

Trois modes de transport ont été ciblés par cette étude, soit le transport routier, le transport ferroviaire et le transport aérien. La répartition des revenus cumulatifs des paliers de gouvernement fédéral, provincial et municipal générés par modes de transport, pour les années 1996 à 1998, se répartissent comme suit : 65,2 % pour la part du gouvernement provincial, 34,6 % pour celle du gouvernement fédéral et 0,2 % attribuable au milieu municipal. Ceux-ci sont présentés au graphique 1.

### GRAPHIQUE 1

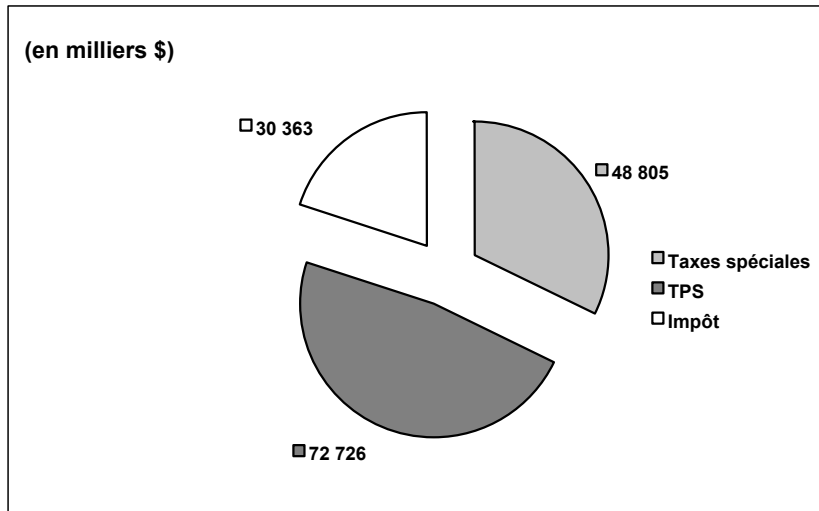
ESTIMATION DES REVENUS GÉNÉRÉS PAR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AUX DIFFÉRENTS PALIERS DE GOUVERNEMENT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, DE 1996 À 1998



Les 151,9 millions de dollars encaissés par le gouvernement fédéral se présentent de différentes formes selon le graphique 2.

### GRAPHIQUE 2

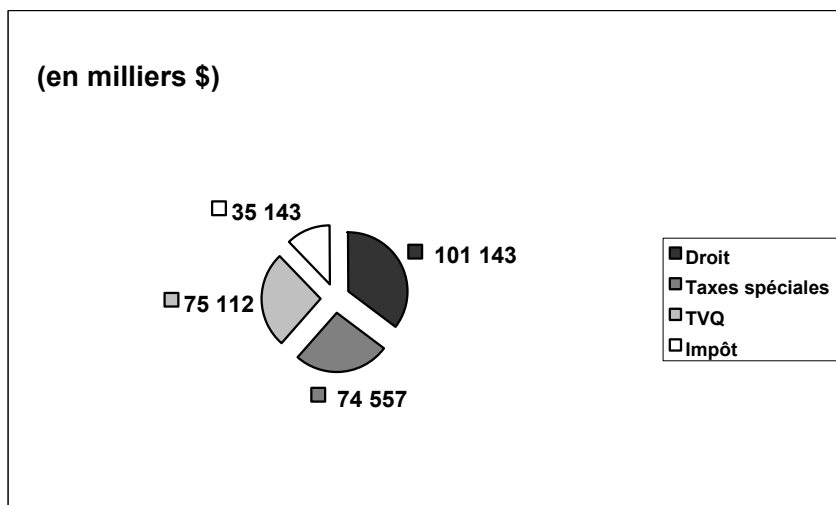
ESTIMATION DES REVENUS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL GÉNÉRÉS PAR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, DE 1996 À 1998



Quant à eux, les 286 millions de dollars encaissés par le gouvernement provincial se composent de taxes, d'impôts et de droits, comme le montre le graphique 3.

### GRAPHIQUE 3

ESTIMATION DES REVENUS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL GÉNÉRÉS PAR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, DE 1996 À 1998



En ce qui a trait au transport routier l'étude permet de mettre en lumière les recettes perçues par les différents paliers de gouvernement variant de 134 millions de dollars en 1996 à 153 millions de dollars en 1998. L'augmentation est attribuable aux diverses hausses des droits d'immatriculation, taxes et impôts ainsi que par l'accroissement du nombre de véhicules.

En ce qui à trait au transport ferroviaire et aérien, certains événements de l'actualité (fusion de sociétés et arrêt des opérations) ont contribué à rendre l'obtention de données difficile dans les délais requis. Cela explique le peu d'information de nature quantitative incluse dans le présent rapport.

## 1.0 INTRODUCTION

La présente étude s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Cette étude vise à dresser le portrait des revenus générés aux différents paliers de gouvernement par les différents modes de transport, les services et les utilisateurs.

Ce rapport présente, dans un premier temps, les revenus générés par le réseau routier, et ce, pour les différents paliers gouvernementaux. Dans un second temps, il présente les sources de revenus générés par les réseaux ferroviaire et aérien. Les années visées dans le cadre de l'étude sont de 1996 à 1998.

Les différents revenus pour les gouvernements générés par les différents réseaux de transport sont essentiellement constitués des droits payés par les usagers du réseau routier au moment de l'acquisition et du renouvellement du permis de conduire et de l'immatriculation, de la taxe sur les produits et services « TPS » (perçue par le gouvernement fédéral), de la taxe de vente du Québec « TVQ » (perçue par le gouvernement provincial), des taxes spéciales sur divers biens et services comme la taxe sur le carburant et la surcharge de navigation, des taxes foncières ainsi que des impôts tirés du salaire des employés.

Cette étude traite de certains revenus spécifiquement identifiés conjointement avec les représentants du ministère des Transports du Québec et ne tient pas compte de plusieurs autres revenus tels les taxes perçues sur l'entretien et la réparation de véhicules, les taxes sur la vente de billets d'autobus et l'impôt sur les bénéfices des entreprises. De plus, certaines données quantitatives n'ont pu être obtenues au prix d'un effort raisonnable et dans les délais requis. Le lecteur doit donc garder à l'esprit que l'utilisation de cette étude à d'autres fins que celle initialement prévue, c'est-à-dire établir les revenus générés par le secteur du transport, pourrait mener à des conclusions erronées.

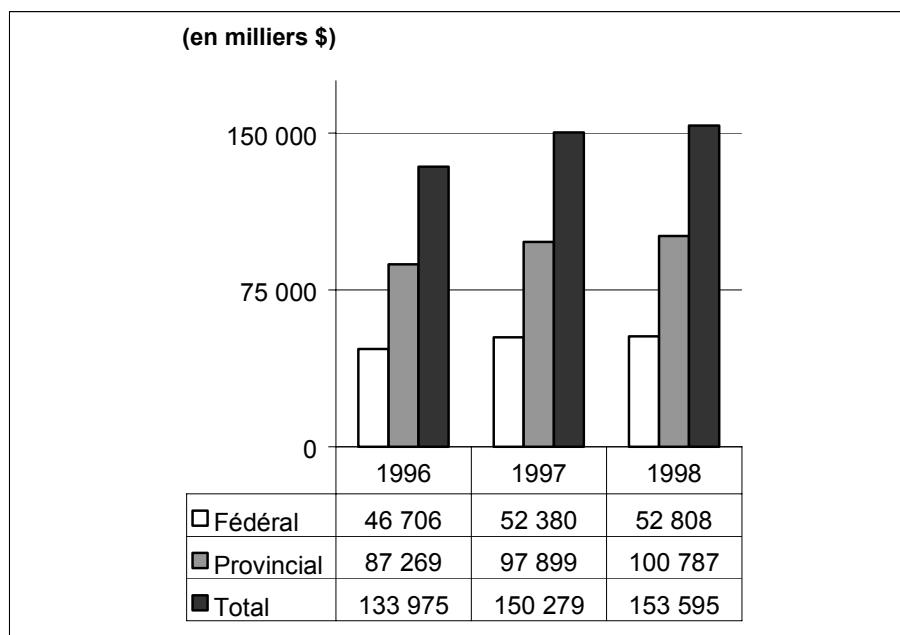
Les données utilisées proviennent de différents organismes gouvernementaux ainsi que d'entreprises privées et publiques. Les informations obtenues auprès des entreprises découlent de communications écrites et de conversations téléphoniques et sont sujettes à un engagement de confidentialité. Ces données sont présentées globalement pour l'ensemble des entreprises d'un même secteur.

## 2.0 REVENUS GÉNÉRÉS PAR LE RÉSEAU ROUTIER

La région de l'Abitibi-Témiscamingue s'étend sur une superficie de 63 485 km<sup>2</sup> et est desservie par un réseau routier de 2 225 km sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. À cet effet, la carte 1, en page 13, dresse un portrait des infrastructures de transport pour l'Abitibi-Témiscamingue. En 1996, lors du dernier recensement, la population se chiffrait à 153 905 habitants, répartis dans 88 municipalités (85 en 1998). La région étant éloignée des grands centres, elle dépend grandement de l'industrie du transport afin de pouvoir approvisionner les entreprises de la région en denrées nécessaires à la population. De plus, l'Abitibi-Témiscamingue est une région riche en ressources naturelles et le réseau routier permet le transport d'une partie de ces ressources vers des entreprises de transformation situées à travers le Canada et les États-Unis.

### GRAPHIQUE 4

MONTANTS ENCAISSÉS PAR LES GOUVERNEMENTS ANNUELLEMENT, PROVENANT DU RÉSEAU ROUTIER, 1996 À 1998



Source : SAAQ.

Gouvernements du Canada et du Québec, enquête auprès de distributeurs.  
Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, Statistiques 1998.  
Emploi Québec et Gouvernement du Canada et du Québec.

En regardant le tableau, on peut remarquer que les revenus du gouvernement fédéral ont augmenté légèrement. Cette hausse est due à l'augmentation du niveau d'activités dans le secteur (plus grande consommation d'essence et augmentation des ventes de véhicules).

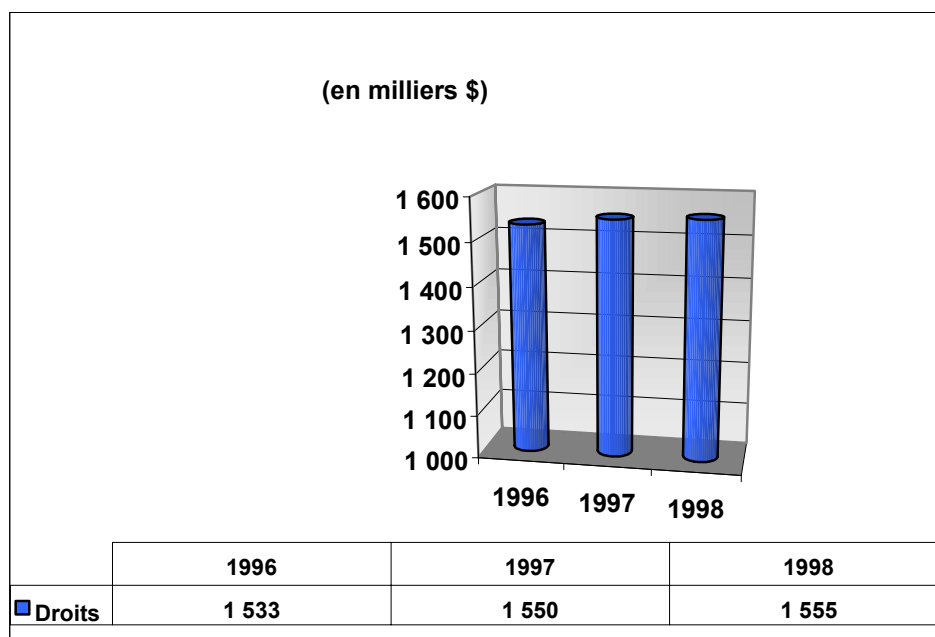
En ce qui a trait aux revenus encaissés par le gouvernement provincial, une plus grande augmentation a été constatée. Celle-ci est due, en plus de l'accroissement du niveau d'activités, à une hausse des droits d'immatriculation, de la taxe sur le carburant diesel et du taux de TVQ en 1998.

## 2.1 Permis de conduire

Pour avoir le droit de conduire un véhicule et avoir accès au réseau routier, une personne doit être âgée d'au moins 16 ans, avoir réussi les examens théoriques et pratiques de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et avoir acquitté les droits relatifs à l'obtention d'un permis. Le prix des droits pour le permis de conduire s'établissait à 16 \$ annuellement pour les années 1996 à 1998.

### GRAPHIQUE 5

MONTANTS ENCAISSÉS PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL SUR LES PERMIS DE CONDUIRE DES CONDUCTEURS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, 1996 À 1998



Note : Voir le tableau 1 en annexe pour le détail des calculs.

Source : SAAQ.

Les détenteurs de permis de conduire doivent verser également une somme afin de couvrir des frais d'assurance. Cette somme sert principalement à financer le régime visant à dédommager les personnes victimes d'accidents et n'a donc pas été considérée dans nos calculs.

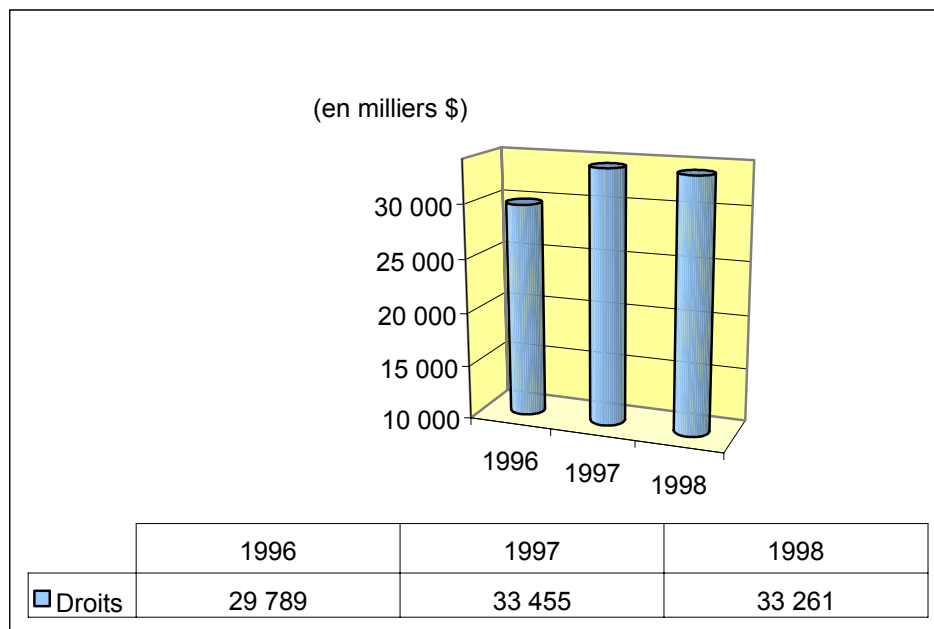
Le nombre de titulaires de permis de conduire ne cesse d'augmenter depuis plusieurs années, conséquence de l'augmentation du nombre de personnes admissibles à l'obtention d'un permis de conduire. Ceci apporte des revenus supplémentaires au gouvernement provincial pour assumer l'entretien et l'amélioration du réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue. Cette tendance se fait également sentir sur l'ensemble des différents revenus reliés au réseau routier car l'augmentation du nombre d'utilisateurs se répercute sur les activités du secteur du transport. En effet, le nombre d'utilisateurs étant plus grand, la consommation de biens tels l'essence, les voitures et autres, augmente par la même occasion.

## 2.2 Droits d'immatriculation

Au Québec, tout propriétaire d'un véhicule routier doit l'immatriculer et posséder une police d'assurance-responsabilité pour pouvoir circuler sur le réseau routier. Les droits d'immatriculation varient selon le type de véhicule et sont reflétés dans une grille tarifaire établie par la SAAQ. Le montant à verser se situe entre 12 \$ pour un cyclomoteur et 2 961 \$ pour un camion de 6 essieux et plus.

### GRAPHIQUE 6

MONTANTS ENCAISSÉS PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL EN DROITS D'IMMATRICULATION SUR LES VÉHICULES IMMATRICULÉS EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, 1996 À 1998



Note : Voir le tableau 2 en annexe pour le détail des calculs.

Source : SAAQ.

La partie « assurance » n'a pas été prise en considération pour les mêmes raisons que dans le cas des permis. L'Abitibi-Témiscamingue étant une région frontalière avec l'Ontario, elle se qualifie à titre de région limitrophe, ce qui accorde une réduction des droits d'immatriculation à ses résidents.

En ce qui a trait aux revenus reliés au paiement des droits d'immatriculation, on peut remarquer que ces derniers ont augmenté sensiblement, ce qui s'explique par une hausse d'environ 2 % du nombre de véhicules en circulation jumelée à une majoration des droits d'immatriculation par véhicule. La majeure partie de l'augmentation provient de la catégorie « automobile et camion léger – promenade » qui représente environ 80 % des véhicules immatriculés et pour laquelle les droits d'immatriculation sont passés de 24 \$ en 1996, à 52 \$ en 1997.

### 2.3 Taxes sur la vente de carburant

Les taxes incluses dans le prix du carburant se répartissent en trois taxes distinctes, soit la taxe sur le carburant, la TPS (fédérale) et la TVQ (provinciale). Les entreprises enregistrées aux taxes de vente peuvent se faire rembourser les taxes (TPS et TVQ) qu'elles paient sur les biens qu'elles consomment selon certains paramètres établis par la législation.

Les montants encaissés par le gouvernement provincial en taxes sur le carburant ont varié de la façon suivante :

**TABLEAU 1**

GRILLE DES DIFFÉRENTS TAUX DE LA TAXE PROVINCIALE SUR LE CARBURANT

Année	Essence (¢/litre)	Diesel (¢/litre)
1996	10,55	9,48
1997	10,55	9,48 à 12,38
1998	10,55	12,38

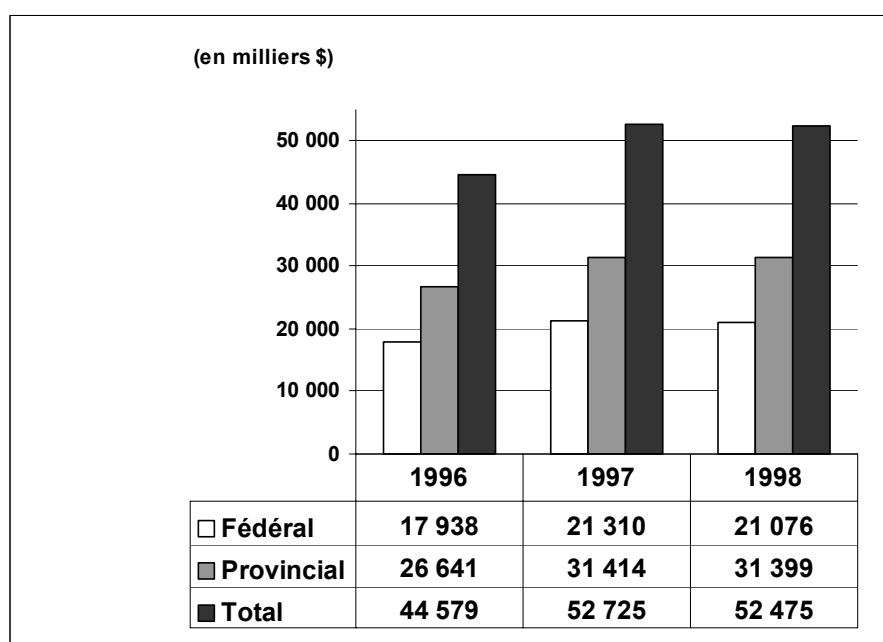
En ce qui a trait aux montants encaissés par le gouvernement fédéral, ils ont été constants à 0,10 \$/litre pour l'essence et à 0,04 \$/litre pour le diesel et ce de 1996 à 1998.

Les taxes sur le carburant (fédérale et provinciale) composent la majeure partie des revenus des différents paliers gouvernementaux associés aux taxes sur la vente de carburant et, en général, elles ne peuvent être réclamées par les entreprises.

Les entreprises peuvent cependant réclamer la TPS payée sur l'achat de carburant. La TVQ, pour sa part, ne peut être réclamée que pour les entreprises ayant moins de 6 millions de dollars de fournitures taxables par année (10 millions de dollars depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1999). Toutefois, depuis mai 1997, ces dernières entreprises peuvent également réclamer la TVQ sur le diesel.

### GRAPHIQUE 7

MONTANTS ENCAISSÉS PAR LES GOUVERNEMENTS EN TAXES SUR LA VENTE DE CARBURANT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, 1996 À 1998



Note : Voir le tableau 3 en annexe pour le détail des calculs.

Source : Gouvernement du Canada et du Québec, enquête auprès de distributeurs.

Une analyse<sup>1</sup> des tendances provinciales montre une croissance annuelle inférieure à 1 % au cours des dernières années, ce qui porte à dire que le marché de détail de la vente d'essence et de carburant diesel est, somme toute, un marché mature où la consommation annuelle ne varie que très peu. La situation observée en Abitibi-Témiscamingue démontre, quant à elle, une consommation plus variable.

Pendant la période à l'étude, le prix moyen annuel pour l'essence a varié entre 0,605 \$/litre et 0,63 \$/litre de carburant diesel a varié entre 0,55 \$/litre et 0,58 \$/litre.

1 Pièce ICPP-1, mémoire d'Alain Lapointe, page 25 ; preuve de Pétro-Canada, page 16.

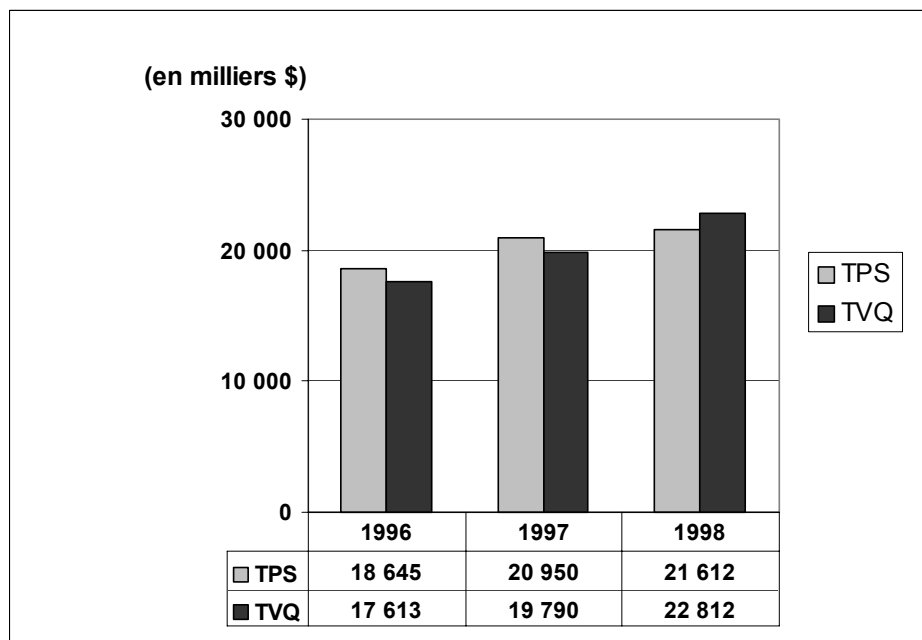
Nos calculs ont été faits à partir des ventes effectuées en région et ne tiennent pas compte du fait que certains consommateurs peuvent acheter du carburant dans une autre région ou province, à un moindre coût, et revenir sur les routes de la région. Ceux-ci calculs ne tiennent pas compte non plus des ajustements interprovinciaux pour les transporteurs effectuant du transport de marchandises entre le Québec et l'Ontario, et vice versa. La principale raison est la difficulté pratique d'établir des résultats avec un degré de fiabilité suffisant considérant le nombre important d'entreprises du Québec et de l'Ontario effectuant du transport de marchandises.

## 2.4 Taxes de vente sur les véhicules

En ce qui a trait aux taxes perçues sur la vente de véhicules neufs et usagés, on peut les séparer en trois segments : ventes par les concessionnaires d'automobiles, ventes par les vendeurs indépendants et ventes par des particuliers. Selon les sources interrogées, les ventes par les concessionnaires représentent la partie la plus importante des taxes encaissées par les gouvernements. Ce sont seulement ces dernières données qui ont été utilisées.

### GRAPHIQUE 8

MONTANTS ENCAISSÉS PAR LES GOUVERNEMENTS, EN TAXES SUR LA VENTE DE VÉHICULES NEUFS ET USAGÉS, PAR LES CONCESSIONNAIRES D'AUTOMOBILES DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, 1996 À 1998



Source : Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, Statistiques 1998.

Afin d'arriver au montant de taxes payées sur les ventes de véhicules, certains paramètres ont été pris en compte :

- aucune taxe n'a été calculée sur les ventes de gros camions car la plupart de ceux-ci sont utilisés à des fins commerciales et par conséquent les taxes ont été remboursées aux entreprises<sup>2</sup>;
- le pourcentage de véhicules acquis à des fins commerciales, autres que les gros camions, a été établi selon le même pourcentage que pour la taxe sur le carburant, soit 13,4 %. Nous avons donc calculé les revenus des gouvernements reliés aux taxes sur la vente de véhicules à l'aide de ce pourcentage;
- les données de l'année 1996 ont été établies à partir d'une extrapolation de celles de 1997 et 1998.

## **2.5 Autres sources de revenus**

En ce qui a trait à la taxe de vente sur les pneus, il n'y a actuellement aucune donnée disponible à ce sujet. Comme dans le cas des acquisitions de véhicules, la TPS et la TVQ en provenance de l'acquisition de pneus peuvent être réclamées par les entreprises.

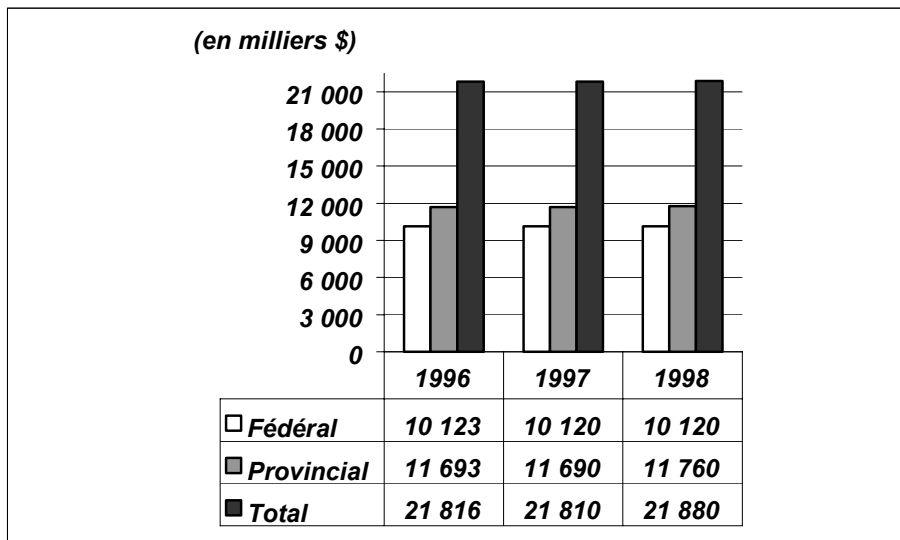
Également, les gouvernements provincial et fédéral perçoivent des revenus sur les impôts tirés des salaires versés aux employés.

---

2 Avant mai 1997, les grandes entreprises ne pouvaient réclamer la TVQ sur ces camions.

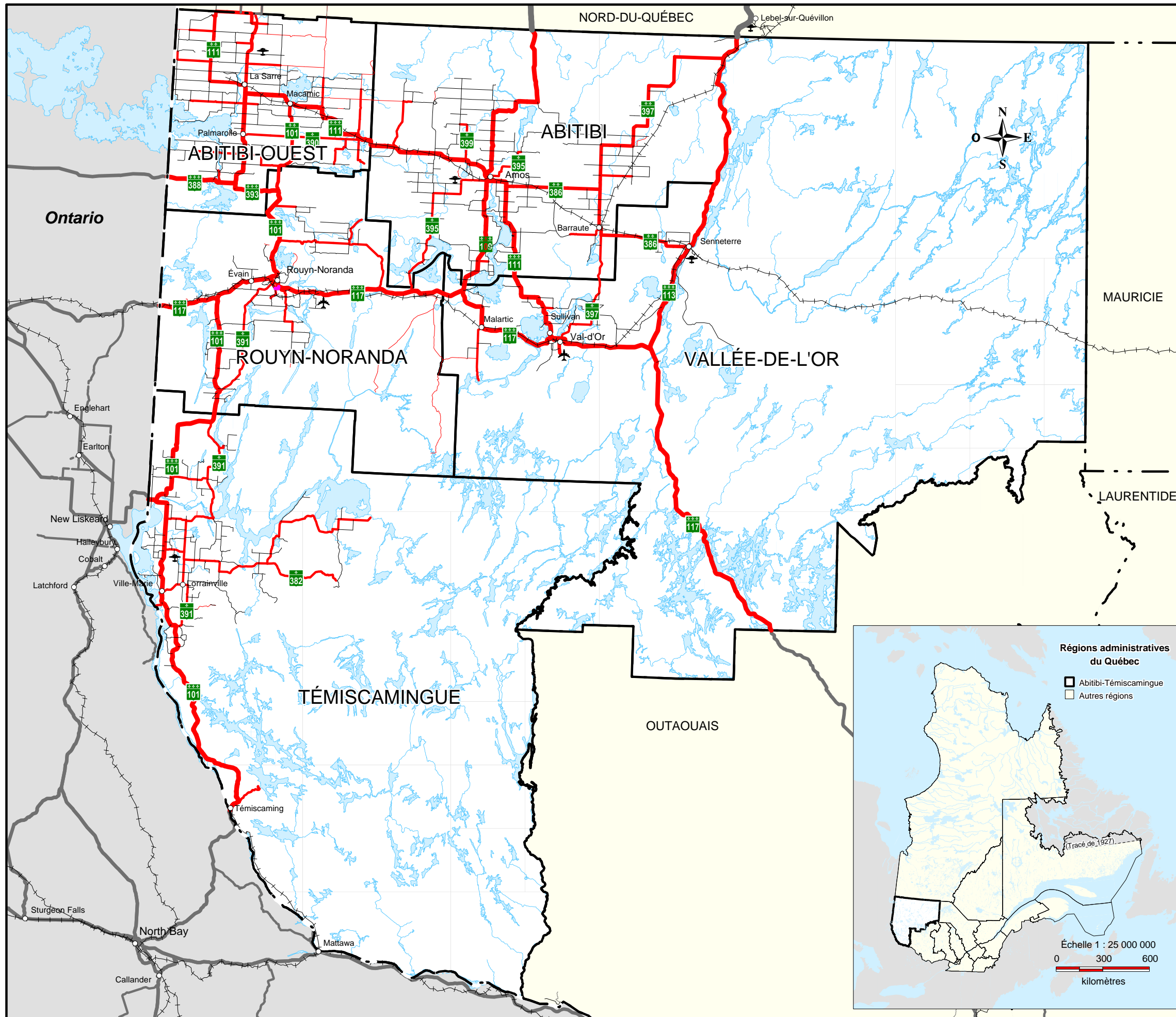
**GRAPHIQUE 9**

MONTANTS ENCAISSÉS PAR LES GOUVERNEMENTS EN IMPÔTS SUR LA MASSE SALARIALE DU SECTEUR DU TRANSPORT ET ENTREPOSAGE POUR L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, 1996 À 1998



Source : Emploi Québec et Gouvernements du Canada et du Québec.

Les revenus générés aux gouvernements par l'emploi de travailleurs par ces compagnies sont basés sur des données mises à notre disposition par Emploi-Québec. Le montant a été établi à partir de l'impôt associé au revenu moyen et ne tient compte que de l'exemption de base accordée aux particuliers. Plusieurs facteurs peuvent faire varier à la hausse ou à la baisse le total des impôts générés comme d'autres revenus ou la possibilité de cotiser à des REER, etc.

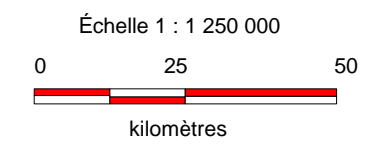


# Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Revenus de l'État

Carte 1 : Infrastructures de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- - - Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Réseau local
- ++++ Chemin de fer
- ✈ Aéroport régional
- ✈ Aéroport local



Source :  
 - Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :  
 - Ministère des Ressources naturelles,  
 carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Réalisation :  
 - Service des inventaires et plan  
 Septembre 2001



### 3.0 REVENUS GÉNÉRÉS PAR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La région est desservie par trois compagnies ferroviaires, soit Canadien National, Ontario Northland et Ottawa Valley Railink.

#### 3.1 Taxes sur la vente de carburant

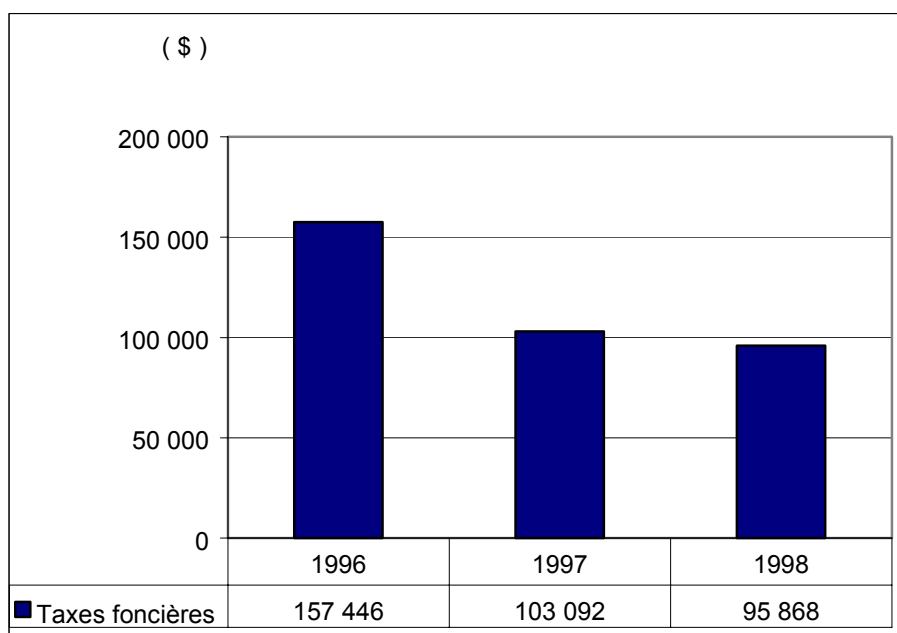
Les locomotives sont propulsées par une génératrice qui fonctionne au carburant diesel. Des montants de 0,03 \$/litre et 0,04 \$/litre sont encaissés par les gouvernements provincial et fédéral respectivement. Ceci représente donc un montant total de 0,07 \$/litre en taxes sur le carburant pour chaque litre de diesel consommé. Comme les seuls utilisateurs de carburant pour train sont des entreprises, nous n'avons pas à considérer la TPS et la TVQ, car ces dernières sont réclamées par les entreprises.

#### 3.2 Taxes foncières

Selon l'article 65 de la *Loi sur la fiscalité municipale*<sup>3</sup>, les compagnies ferroviaires bénéficient d'une exemption de taxes pour les voies ferrées passant sur le territoire des municipalités. Elles doivent cependant payer des taxes sur les bâtiments dont elles sont propriétaires. Ceci représente un montant total cumulatif d'environ 356 000 \$ de revenus pour les gouvernements municipaux pour les années 1996 à 1998.

#### GRAPHIQUE 10

MONTANTS ENCAISSÉS PAR LE GOUVERNEMENT MUNICIPAL EN TAXES FONCIÈRES, 1996 À 1998



Source : Enquête auprès des compagnies ferroviaires et des municipalités.

3 Loi sur la fiscalité municipale, L.R.Q., c. F-2.1.

### **3.3 Taxes sur la masse salariale**

Les gouvernements provincial et fédéral perçoivent des revenus sur les impôts tirés des salaires versés aux employés.

## **4.0 REVENUS GÉNÉRÉS PAR LE TRANSPORT AÉRIEN**

La région est desservie par deux aéroports régionaux, soit Rouyn-Noranda et Val-d'Or ainsi que par quatre aéroports locaux : Amos, La Sarre, St-Bruno-de-Guigues et Senneterre. Ces aéroports sont exploités par différentes instances gouvernementales municipale et provinciale.

### **4.1 Taxes sur la vente de carburant**

Le secteur de l'aviation est assujéti à une taxe sur le carburant tout comme pour les transports ferroviaire et routier. Le montant de taxes encaissé par les gouvernements fédéral et provincial varie en fonction du type de carburant utilisé, soit le carburant d'aviation ou l'essence d'aviation et représente 0,07 \$/litre et 0,2055 \$/litre respectivement.

Les compagnies aériennes ont droit à une exemption de taxes pour le carburant utilisé pour les vols internationaux et à un remboursement pour les vols d'essai.

### **4.2 Taxes sur les billets d'avion**

Les taxes perçues sur les billets d'avion se répartissent en trois parties, soit la surcharge de navigation, la TPS et la TVQ.

Selon une enquête sommaire effectuée auprès d'agences de voyage de la région, le transport aérien pour fins d'affaires représente environ 70 % du volume total. Encore une fois, comme les entreprises réclament la TPS et la TVQ payées lors de l'achat de billets, seule la portion estimée attribuable à des particuliers doit être considérée.

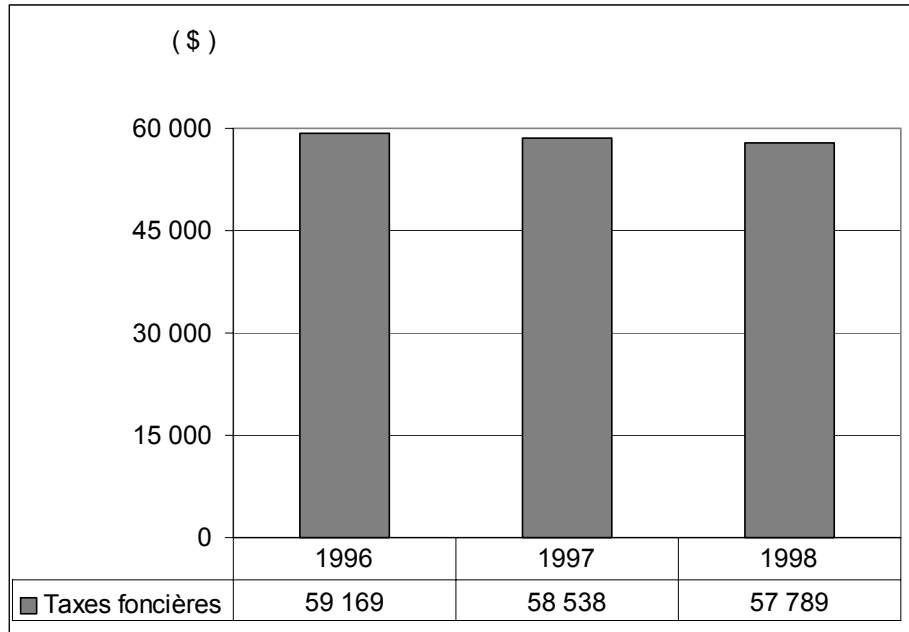
La surcharge de navigation quant à elle ne peut être réclamée par les entreprises. Elle représente un montant de 15 \$ par billet d'avion aller-retour.

### **4.3 Taxes foncières relatives aux aéroports**

Les montants perçus en taxes foncières relatives aux aéroports sont des revenus pour les municipalités et une dépense pour le gouvernement responsable des aéroports. Comme les aéroports de Rouyn-Noranda et Amos ont été transférés aux municipalités, aucune taxe foncière n'est perçue pour ces infrastructures.

**GRAPHIQUE 11**

**MONTANTS ENCAISSÉS PAR LE GOUVERNEMENT MUNICIPAL EN TAXES FONCIÈRES**



Source : La municipalité de St-Bruno-de-Guigues et la ville de Val-d'Or.

**4.4 Taxes sur la masse salariale**

Les gouvernements provincial et fédéral perçoivent des revenus sur les impôts tirés des salaires versés aux employés. Les revenus de concession, de stationnement et de droits d'atterrissage n'ont pas été pris en compte car ces revenus n'entrent pas dans la définition des revenus gouvernementaux de l'étude et servent à assumer les dépenses de fonctionnement des aéroports.

## **5.0 CONCLUSION**

L'Abitibi-Témiscamingue est une région dont la population est répartie sur un vaste territoire. Par conséquent, le réseau routier est essentiel à la mobilité de la population. Pour ce qui est des années étudiées, nous avons constaté une augmentation du nombre d'utilisateurs occasionnant une pression grandissante sur le réseau routier. Cet accroissement se répercute également sur les revenus générés à l'État qui ont augmenté d'environ 14 % entre 1996 et 1998. D'autre part, les contributions présentées pour les modes ferroviaire et aérien ont plutôt été stables au cours de ces mêmes années.

## **BIBLIOGRAPHIE**

Régie de l'énergie, *Audience sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel* (R-3399-98), D-99-133, 29 juillet 1999.

Régie de l'énergie, *Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers au Québec*, 11 octobre 1999, volume 2, n° 41.

Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique, Bilan 1998 accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 1999, 207 pages.

Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, *Statistiques 1998*.

## **ANNEXE 1**

### DÉTAILS DES DIVERS MONTANTS PERÇUS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

**Tableau 1A**

**Ministère des Transports du Québec**  
**Montants encaissés par le gouvernement provincial sur les**  
**permis de conduire des conducteurs de l'Abitibi-Témiscamingue**

<b>Année</b>	<b>Nombre de titulaires (1)</b>	<b>Prix (1)</b>	<b>Total</b>
1996	95 791	16,00 \$	1 532 656 \$
1997	96 873	16,00 \$	1 549 968 \$
1998	97 177	16,00 \$	1 554 832 \$

(1) Données provenant de la SAAQ

Pour arriver aux montants encaissés par le gouvernement provincial sur les permis de conduire, nous avons obtenu le nombre de détenteurs de permis à l'aide du bilan 1998 (Dossier statistique de la SAAQ) que nous avons multiplié par les droits de la grille tarifaire de la SAAQ.

**Tableau 2A**

**Montants encaissés par le gouvernement provincial en droits d'immatriculation sur les véhicules immatriculés en Abitibi-Témiscamingue**

**1998**

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de véhicules (1)</b>	<b>Répartition québécoise (1)</b>	<b>Droits d'immatriculation (1)</b>	<b>Total</b>
Autos et camions légers - promenade	74 352		52,00 \$	3 866 304 \$
Motocyclettes	1 916		40,00	76 640
Cyclomoteurs	646		12,00	7 752
Taxis	119		80,00	9 520
Autos et camions légers - commercial	11 345		154,00	1 747 130
Autobus :	114			
3 000 kg et moins		16,30%	182,00	20 748
3 000 kg à 4 999 kg		12,80%	454,00	51 756
5 000 kg et plus		70,90%	607,33	69 236
Autobus scolaires :	353			
3 000 kg et moins		6,40%	182,00	64 246
3 000 kg à 4 999 kg		12,50%	325,00	114 725
5 000 kg et plus		81,10%	394,00	139 082
Camions et tracteurs routiers :	2 979			
2 essieux		48,00%	548,00	1 632 492
3 essieux		16,70%	1 207,00	3 595 653
4 essieux		5,40%	1 771,00	5 275 809
5 essieux		10,00%	2 162,00	6 440 598
6 essieux et plus		19,90%	2 961,00	8 820 819
Véhicules-outils et autres :	1 394			
3 000 kg et moins		21,05%	182,00	253 708
3 000 kg à 4 999 kg		23,78%	327,00	455 838
5 000 kg et plus		55,17%	444,00	618 936
				<b>33 260 992 \$</b>

(1) Données provenant de la SAAQ

**Tableau 2A (suite)**

**Montants encaissés par le gouvernement provincial en droits d'immatriculation sur les véhicules immatriculés en Abitibi-Témiscamingue**

**1997**

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de véhicules (1)</b>	<b>Répartition québécoise (1)</b>	<b>Droits d'immatriculation (1)</b>	<b>Total</b>
Autos et camions légers - promenade	73 986		52,00 \$	3 847 272 \$
Motocyclettes	1 806		40,00	72 240
Cyclomoteurs	620		12,00	7 440
Taxis	123		80,00	9 840
Autos et camions légers - commercial	11 352		154,00	1 748 208
Autobus :	130			
3 000 kg et moins		16,30%	182,00	23 660
3 000 kg à 4 999 kg		11,80%	454,00	59 020
5 000 kg et plus		71,90%	607,33	78 953
Autobus scolaires :	348			
3 000 kg et moins		7,20%	182,00	63 336
3 000 kg à 4 999 kg		12,10%	325,00	113 100
5 000 kg et plus		80,70%	394,00	137 112
Camions et tracteurs routiers :	3 002			
2 essieux		48,90%	548,00	1 645 096
3 essieux		16,90%	1 207,00	3 623 414
4 essieux		5,40%	1 771,00	5 316 542
5 essieux		9,20%	2 162,00	6 490 324
6 essieux et plus		19,60%	2 961,00	8 888 922
Véhicules-outils et autres :	1 396			
3 000 kg et moins		21,14%	182,00	254 072
3 000 kg à 4 999 kg		23,97%	327,00	456 492
5 000 kg et plus		54,79%	444,00	619 824
				<b>33 454 867 \$</b>

(1) Données provenant de la SAAQ

**Tableau 2A (suite)**

**Montants encaissés par le gouvernement provincial en droits d'immatriculation sur les véhicules immatriculés en Abitibi-Témiscamingue**

**1996**

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de véhicules (1)</b>	<b>Répartition québécoise (1)</b>	<b>Droits d'immatriculation (1)</b>	<b>Total</b>
Autos et camions légers - promenade	73 204		24,00	1 756 896 \$
Motocyclettes et cyclomoteurs	2 380		12,00	28 560
Taxis	123		76,00	9 348
Autos et camions légers - commercial	10 975		154,00	1 690 150
Autobus :	144			
3 000 kg et moins		16,10%	154,00	22 176
3 000 kg à 4 999 kg		10,80%	426,00	61 344
5 000 kg et plus		73,10%	579,33	83 424
Autobus scolaires :	362			
3 000 kg et moins		9,50%	154,00	55 748
3 000 kg à 4 999 kg		10,60%	297,00	107 514
5 000 kg et plus		79,90%	366,00	132 492
Camions et tracteurs routiers :	2 898			
2 essieux		50,30%	520,00	1 506 960
3 essieux		17,50%	1 179,00	3 416 742
4 essieux		5,70%	1 743,00	5 051 214
5 essieux		8,30%	2 134,00	6 184 332
6 essieux et plus		18,20%	2 933,00	8 499 834
Véhicules-outils et autres :	1 361			
3 000 kg et moins		25,28%	154,00	209 594
3 000 kg à 4 999 kg		22,80%	299,00	406 939
5 000 kg et plus		52,02%	416,00	566 176
				<b>29 789 443 \$</b>

(1) Données provenant de la SAAQ

Tableau 3A

**Montants encaissés par les gouvernements en taxes sur la vente de carburant pour les années 1996 à 1998 en Abitibi-Témiscamingue**

**Essence**

	Litre (1)	Taxe fédérale sur le carburant/litre (2)	Taxe provinciale sur le carburant/litre (2)	Taxe fédérale sur le carburant	Taxe Prov. sur le carburant	Prix moyen (3)	Total	TPS	TVQ	
1996	100 827 537	0,10 \$	0,1055 \$	10 082 754 \$	10 637 305 \$	0,6150 \$	62 008 935 \$	3 809 070 \$	3 784 583 \$	
1997	123 435 530	0,10 \$	0,1055 \$	12 343 553 \$	13 022 448 \$	0,6300 \$	77 764 384 \$	4 776 892 \$	4 746 183 \$	
1998	126 828 137	0,10 \$	0,1055 \$	12 682 814 \$	13 380 368 \$	0,6053 \$	76 769 071 \$	4 715 752 \$	5 406 273 \$	
				Total	35 109 120 \$	37 040 122 \$		13 301 713 \$	13 937 039 \$	
								Portion de taxes réclamées	1 782 430 \$	1 867 563 \$
									11 519 284 \$	12 069 475 \$

**Diesel**

	Litre (1)	Taxe fédérale sur le carburant/litre (2)	Taxe provinciale sur le carburant/litre (2)	Taxe fédérale sur le carburant	Taxe prov. sur le carburant	Prix moyen (3)	Total	TPS	TVQ	
1996	113 921 987	0,04 \$	0,0948 \$	4 556 879 \$	10 799 804 \$	0,5540 \$	63 112 781 \$	3 876 877 \$	3 851 954 \$	
1997	120 749 316	0,04 \$	0,1108 \$ (4)	4 829 973 \$	13 379 024 \$	0,5880 \$	71 000 598 \$	4 361 407 \$	4 333 370 \$	
1998	107 727 538	0,04 \$	0,1238 \$	4 309 102 \$	13 336 669 \$	0,5810 \$	62 589 700 \$	3 844 745 \$	4 407 725 \$	
				13 695 954 \$	37 515 498 \$			12 083 029 \$	12 593 049 \$	
								Portion de taxes réclamées	12 083 029 \$	9 764 287 \$
									0 \$	2 828 762 \$

(1) Établi selon un sondage auprès de distributeurs de la région

(2) Source : Revenu Canada et Revenu Québec.

(3) Source : Régie de l'énergie et Statistique Canada.

(4) Établi selon une moyenne des taux en vigueur durant l'année.

L'estimation des taxes perçues sur l'essence est basée sur un pourcentage estimé à 13,4 % établi en fonction du nombre de véhicules commerciaux immatriculés par rapport au nombre de véhicules pour la promenade. Pour le diesel, ce pourcentage a été établi à 100 %.

Pourcentage utilisé pour la proportion de la consommation pour des entreprises ayant des fournitures taxables > 6 M\$ : Essence 100 % ; Diesel 50 %

**Montants encaissés par les gouvernements en taxes sur la vente de carburant pour les années 1996 à 1998 en Abitibi-Témiscamingue****Sommaire**

	<b>Fédéral</b>	<b>Provincial</b>
1996	17 938 288 \$	26 640 535 \$
1997	21 310 314 \$	31 414 453 \$
1998	21 075 756 \$	31 398 870 \$

Les montants figurant dans ce tableau proviennent du tableau 3 et ont été établis de la façon suivante :

**Fédéral**

Somme de la taxe fédérale sur le carburant (essence et diesel) et de la portion non réclamée de la TPS

**Provincial**

Somme de la taxe provinciale sur le carburant (essence et diesel) et de la portion non réclamée de la TVQ

## COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude  
« Revenus de l'État »  
du 5 mai 2000**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Gilles Côté	MRC d'Abitibi-Ouest
M <sup>me</sup> Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M <sup>me</sup> Marie Lalancette	Service des inventaires et plan, MTQ
M <sup>me</sup> Brigitte Vincelette	Ministère des Régions

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.