



ANDRÉ LÉGARÉ & ASSOCIÉS
STRATÉGIE & RELATIONS GOUVERNEMENTALES

L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables

Étude actualisant l'état du réseau routier, ses besoins, la structure budgétaire à partir de laquelle sont réalisés les travaux routiers au Québec et les contributions financières versées par les utilisateurs de la route

Étude réalisée pour le compte de la

Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec

par

ANDRÉ LÉGARÉ & ASSOCIÉS INC.

Novembre 2005

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier M. Alain Robert et Me Gisèle Bourque, respectivement président et directrice générale de l'ACRGTQ, ainsi que l'ensemble des membres de la Coalition sans qui ce projet n'aurait jamais pris l'ampleur qu'on lui connaît aujourd'hui. Leurs contributions, qu'elles aient été financières ou d'autres natures, ont permis de mettre en place une action collective dont les retombées seront profitables pour l'ensemble du Québec. Nous en sommes convaincus.

De plus, le partage d'informations et de compétences ainsi que les commentaires des membres ont permis de bonifier le contenu de cette étude. Nous leurs en sont très reconnaissants.

Enfin, des remerciements tout particuliers doivent être exprimés à l'endroit de M. Guy Chevrette qui a imaginé ce projet et qui a contribué à la qualité de ce travail en y apportant une expertise inestimable et un éclairage exceptionnel. Pour le réaliser, il a recommandé les services de la firme ANDRÉ LÉGARÉ & ASSOCIÉS INC.

PRÉAMBULE

À l'été 2004, une proposition a été déposée à l'ACRGTQ par la firme ANDRÉ LÉGARÉ & ASSOCIÉS INC. concernant la réalisation de cette étude.

Depuis l'automne 2004, 17 organismes ont décidé de se mobiliser et de participer à une coalition afin de contribuer à l'élaboration d'une stratégie novatrice pouvant régler le problème du mauvais état du réseau routier québécois.

À la première rencontre, le 22 novembre 2004, 6 organismes y ont souscrit :

- l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)
M. Alain Robert, président
Me Gisèle Bourque, directrice générale
- l'Association des ingénieurs-conseils du Québec (AICQ)
Mme Johanne Desrochers, présidente directrice générale
M. Pierre Asselin, président Comité des Transports
- l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
M. Romain Girard, vice-président de l'exécutif
- le CAA-Québec
Mme Paula Landry, directrice principale, Communications et affaires publiques
- le Conseil du patronat du Québec (CPQ)
M. Gilles Taillon, président
- la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)
M. Richard Fahey, vice-président Québec

Question d'assurer le succès des démarches entreprises, ces organismes ont convenu de la nécessité de créer une vaste coalition. Une fois créée, cette coalition serait chargée de proposer la mise en place d'une nouvelle structure financière et administrative afin d'optimiser de façon préventive l'entretien et la réfection du réseau routier québécois. Motivés par les discussions tenues lors de cette rencontre de travail, ils décidèrent de se réunir ultérieurement afin de poursuivre et formaliser leur action collective.

Le 14 avril 2005, les efforts soutenus de la firme ANDRÉ LÉGARÉ & ASSOCIÉS INC. ont permis qu'un nombre encore plus imposant d'organismes soit représenté à une seconde rencontre de travail. C'est ainsi que la création de la Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec a été formalisée.

Au mois de novembre 2005, les organismes suivants se sont ajoutés aux 6 autres mentionnés plus haut.

- l'Association canadienne du ciment (ACC)
M. Claude Pigeon, vice-président – Québec
- l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec inc. (APMLQ)
M. Richard Robitaille, président
M. Yvan Grenier, directeur général
- l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)
M. Clément Bélanger, président
M. Gaétan Légaré, directeur exécutif
- l'Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camion du Québec inc. (APCC, Métallos)
M. Mario Sabourin, président
- Association québécoise des entrepreneurs en égouts et aqueducs (AQEEA)
M. Réal Côté, Directeur général
- Bitume Québec
M. Marc Proteau, président
- le Conseil canadien des distributeurs en alimentation (CCDA)
M. Jean-Pierre Ayotte, agent de communication et de recherche
- le Conseil québécois de l'industrie touristique (CQIT)
M. Luc Fournier, directeur général
- Kéroul, Tourisme et culture pour personnes à capacité physique restreinte
M. Jean-Pierre Malo, président

- les Manufacturiers et exportateurs du Québec (MEQ)
M. Daniel Charron, président directeur général
- Soleno Inc.
Mme Monique Barabé, représentante municipale, Ouest du Québec

La nécessité de mettre en œuvre une nouvelle stratégie susceptible de favoriser la réhabilitation du réseau routier du Québec s'explique par différents facteurs. Les plaintes au sujet des routes sont nombreuses et récurrentes. De plus, elles sont formulées par l'ensemble des utilisateurs et révèlent une situation problématique comportant de multiples aspects.

Par exemple, un réseau routier maintenu dans un piètre état, comme celui du Québec à plusieurs endroits, menace littéralement la sécurité de ses usagers. En effet, chaque année, des accidents de la route peuvent être directement reliés au mauvais état de la chaussée. Par ailleurs, une partie importante des structures québécoises se retrouvent dans un état lamentable, dangereux, intolérable.

Plusieurs personnes à mobilité réduite s'abstiennent de plus en plus ou, à tout le moins, diminuent de façon significative leurs déplacements et leurs voyages avec leur véhicule adapté. L'une des premières raisons est évidemment le piètre état des routes au Québec. Ces personnes qui sont aux prises avec une déficience musculo-squelettique disposent de véhicules munis d'équipements souvent très sophistiqués. Il faut comprendre l'angoisse et le désarroi de ces personnes démunies devant la problématique d'un bris mécanique. Hors des grands centres urbains, tels que Montréal et Québec, l'expertise nécessaire pour effectuer les réparations idoines fait défaut. Considérant les besoins récurrents et indispensables en soins de santé qu'éprouvent les personnes à mobilité réduite, cette situation revêt un aspect catastrophique.

Le mauvais état de la chaussée occasionne également des frais extraordinaires pour les usagers : une consommation supplémentaire de carburant, à un coût de plus en plus exorbitant, une augmentation de l'usure des pneus et des réparations mécaniques supplémentaires à effectuer sur les véhicules. Pour la même raison, les transporteurs routiers doivent payer des frais d'entretien plus élevés et ils font également face à une augmentation des temps de transports. Or, ces coûts supplémentaires sont inclus dans le prix de leurs produits, ce qui occasionne deux effets pervers. Premièrement, et comme c'est souvent le cas, c'est le consommateur qui paie la note en bout de ligne. Deuxièmement, les produits québécois qui sont exportés par les transporteurs routiers vers les différents marchés nord-américains sont offerts à des prix moins compétitifs.

Enfin, les retards à investir dans l'entretien des routes risquent de détruire des infrastructures qui devront être complètement refaites, ce qui engendrera des travaux impliquant des coûts inimaginables et nécessitera des investissements hors de la portée des générations à venir. À preuve, un document du ministère des Transports de l'Ontario indique qu'alors que l'entretien préventif effectué sur un kilomètre de route de 12 ans et moins coûte 1 000 \$, que la réfection d'un kilomètre de route âgé de 12 à 15 ans coûte 80 000 \$, le coût engendré pour la reconstruction de chaque kilomètre d'une route vieille de plus de 15 ans est de 250 000 \$.¹ Or, même le ministre des Transports, M. Michel Després, reconnaît que « la plupart de nos autoroutes ont de 30 à 40 ans d'usure. »² Partant, si l'on ne corrige pas la situation dès maintenant, nous reléguerons la facture de nos manquements à la prochaine génération, c'est-à-dire à nos enfants.

Les membres de la Coalition reconnaissent cependant que notre climat n'est pas de tout repos. D'ailleurs, un article paru récemment rapportait que « la rigueur du climat [québécois] pose un défi de taille aux experts du Laboratoire des chaussées. [En effet], nulle part ailleurs le sol ne subit des variations de température aussi grande et ne gèle aussi profondément, sauf en Russie. »³ De fait, le Québec connaît des écarts de température de 60 à 70 degrés, le mercure pouvant descendre jusqu'à - 30 °C l'hiver et atteindre 30 °C en été. En outre, depuis quelques années, le Québec connaît des dégels en janvier et même en février. Ces conditions climatiques « extrêmes » ont donc forcément de sérieuses répercussions sur l'état de notre réseau routier.

Le vaste territoire sur lequel s'étendent les 30 000 kilomètres de routes qui composent le réseau routier sous la responsabilité de Transports Québec, ainsi que la faible population du Québec qui assume ses frais d'entretien (7,5 millions d'habitants) représente un autre élément non négligeable. Par comparaison, dans l'État de New York, plus de 19 millions d'habitants financent l'entretien d'un réseau routier de taille comparable à celui du Québec, mais concentré sur un espace beaucoup plus restreint et qui subit des conditions climatiques moins extrêmes.

¹ BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, « 3.14 – Entretien des routes provinciales », dans *Rapport annuel 1999*, http://www.auditor.on.ca/french/fr_reports/f99/314fr99.html

² RADIO-CANADA, « Des milliards pour les routes du Québec », 18 avril 2004, <http://www.radiocanada.ca/nouvelles>.

³ HÉBERT, Michel, « 1,2 milliard de travaux routiers, cette année » dans *Le Journal de Québec*, 19 avril 2005, p.9.

L'accroissement des déplacements annuels et les millions de tonnes de marchandises qui sont transportés chaque année sur les routes du Québec, qui n'ont d'ailleurs pas été construites à cette fin au cours des années 1960 et 1970, contribuent également à la dégradation précipitée du réseau.

Certes, tous ces facteurs permettent de mieux comprendre le contexte difficile que rencontre le gouvernement du Québec pour assurer la qualité de son réseau routier. Cependant, les gouvernements auraient dû, au fil du temps, avoir la responsabilité de s'engager dans un programme d'entretien préventif. De cette façon, nous n'aurions pas à faire face à cette situation dramatique.

Au contraire, les actions des gouvernements qui se sont succédé au cours des dernières années ont contribué à la dégradation du réseau. Effectivement, les budgets d'entretien ont fluctué d'année en année, répondant parfois davantage à des besoins électoraux qu'à ceux du réseau. Cette fluctuation des budgets d'entretien a empêché que soient élaborés des plans de redressement sur une plus longue période. Sans compter que bien des budgets étaient parfois insuffisants pour empêcher que le réseau ne se dégrade davantage.

Il ne s'agit plus d'analyser chaque motif de cet état de situation, mais plutôt proposer des solutions concrètes afin de corriger la situation de façon durable.

La Coalition offre au gouvernement du Québec l'opportunité de mettre sur pied une structure permanente et dotée d'un budget stable et récurant sur au moins 10 ans et impliquant le ministère des Transports du Québec. Pour assurer un tel financement, il n'est pas nécessaire de hausser des taxes, mais bien de faire en sorte que soit utilisée une partie des multiples contributions financières versées par les utilisateurs du réseau routier.

En résumé, cette étude constitue l'élément de base à partir duquel les membres de la Coalition ont formulé leurs recommandations. Ces dernières devraient aider le gouvernement à mettre en œuvre des solutions concrètes et durables, qui assureront la qualité et la pérennité du réseau routier, qui contribueront à améliorer la sécurité routière, qui favoriseront le développement économique du Québec, qui éviteront le pelletage en avant et qui permettront de répondre aux besoins du réseau routier tout en favorisant son utilisation au profit de ses utilisateurs et du développement du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

Liste des membres de la Coalition.....	p. 11
État de la situation.....	p. 12
ÉTUDE ACTUALISANT L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER, SES BESOINS, LA STRUCTURE BUDGÉTAIRE À PARTIR DE LAQUELLE SONT RÉALISÉS LES TRAVAUX ROUTIERS AU QUÉBEC ET LES CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES VERSÉES PAR LES UTILISATEURS DE LA ROUTE.....	p. 16
Introduction.....	p. 17
1. Le réseau routier québécois.....	p. 18
1.1 La composition du réseau.....	p. 18
1.1.1 Les chaussées.....	p. 18
1.1.2 Les structures.....	p. 21
1.2 L'état du réseau routier.....	p. 23
1.2.1 Les chaussées.....	p. 23
1.2.1 a) Les facteurs de dégradation.....	p. 24
1.2.1 b) La référence et la méthode pour évaluer la qualité des chaussées.....	p. 26
1.2.1 c) L'état des chaussées.....	p. 27
1.2.2 Les structures.....	p. 29
1.2.2 a) La référence et la méthode pour évaluer la qualité des structures.....	p. 29
1.2.2 b) L'état des structures.....	p. 30
1.3 Comparaison de l'état du réseau routier québécois.....	p. 32
1.3.1 Le réseau de l'Ontario.....	p. 32
1.3.2 Le réseau du Maine.....	p. 33
1.3.3 Le réseau du Vermont.....	p. 36
1.3.4 Le réseau de la Finlande.....	p. 38

2.	La structure budgétaire et la planification stratégique des travaux routiers.....	p. 41
2.1	La structure budgétaire des travaux d'entretien.....	p. 41
2.2	Planification stratégique des travaux d'entretien.....	p. 46
2.2.1	Plan stratégique 2001-2004.....	p. 47
2.2.2	Plan stratégique 2005-2008.....	p. 50
3.	Les besoins financiers pour les dix prochaines années.....	p. 52
3.1	Les cibles à atteindre.....	p. 52
3.2	Les montants requis.....	p. 52
3.2.1	Les chaussées.....	p. 53
3.2.2	Les structures.....	p. 55
3.2.3	Montants requis au total et commentaires.....	p. 57
3.3	Les besoins financiers des municipalités.....	p. 57
3.4	Mettre l'accent sur l'entretien préventif.....	p. 60
3.4.1	Prolonger la vie utile des chaussées.....	p. 60
3.4.2	Réaliser des économies importantes.....	p. 62
3.5	Les conséquences du sous-financement.....	p. 63
3.5.1	Les conséquences sur la sécurité des routes.....	p. 64
3.5.2	Les conséquences sur les frais assumés par les automobilistes.....	p. 64
3.5.3	Les conséquences sur l'économie québécoise.....	p. 65
3.5.4	Les conséquences sur l'industrie touristique.....	p. 65
3.5.5	Les conséquences sur le développement durable.....	p. 66
3.5.6	Les conséquences sur le transport des personnes à mobilité réduite.....	p. 68
3.5.7	Les conséquences sur les prochaines générations.....	p. 69
4.	Les contributions financières des utilisateurs de la route.....	p. 70
4.1	Les contributions versées au gouvernement du Québec.....	p. 70
4.1.1	Contributions versées via la SAAQ.....	p. 70
4.1.2	Taxes québécoises.....	p. 75

4.2	Les contributions versées au gouvernement du Canada.....	p. 77
4.3	Total des contributions versées par les utilisateurs de la route.....	p. 80
5.	Recommandations.....	p. 81
	Conclusion.....	p. 83
Annexes		
Annexe I	Les hauts et les bas d'une chaussée souple.....	p. 88
Annexe II	FCARR : détail des investissements par axe d'intervention et pour chaque exercice financier.....	p. 91
Annexe III	Structure de la Société de conservation et d'amélioration du réseau routier du Québec (SCARRQ).....	p. 102
Annexe IV	La création de la SCARRQ et le processus de modernisation de l'État québécois.....	p. 105
	Liste des tableaux et graphiques.....	p. 108
	Bibliographie.....	p. 111

LISTE DES MEMBRES DE LA COALITION

- Association canadienne du ciment (ACC)
- Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)
- Association des ingénieurs-conseils du Québec (AICQ)
- Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
- Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec inc. (APMLQ)
- Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)
- Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camion du Québec inc. (APCC, Métallos)
- Association québécoise des entrepreneurs en égouts et aqueducs (AQEEA)
- Bitume Québec
- CAA-Québec
- Conseil canadien des distributeurs en alimentation (CCDA)
- Conseil du patronat du Québec (CPQ)
- Conseil québécois de l'industrie touristique (CQIT)
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)
- Kéroul, Tourisme et culture pour personnes à capacité physique restreinte
- Manufacturiers et exportateurs du Québec (MEQ)
- Soleno Inc.

ÉTAT DE LA SITUATION

- Le ministère des Transports du Québec est responsable de l'entretien de près de 30 000 km de routes et 5 000 structures.
- La plupart de ces infrastructures routières ont en moyenne de 30 à 40 ans d'usure.
- Le réseau routier joue un rôle de premier plan dans l'économie du Québec. Selon les plus récentes données de l'Institut de la statistique du Québec, en 2004, la valeur totale des exportations québécoises s'est élevée à 53 milliards \$, ce qui représente près de 26 % du PIB. De toutes ces exportations, 56,6 % ont transité par camion.⁴
- Environ la moitié des Québécois estiment que leurs routes sont en mauvais état, une des pires situations au Canada.⁵
- De 2001 à 2004, période couverte par le dernier plan stratégique du MTQ, le % des chaussées en bon état sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur est passé de 73 % à 75 %. Toutefois, au cours de la même période,
 - le % des chaussées en bon état sur tout le réseau routier supérieur est passé de 66 % à 62 % ;
 - le % des structures en bon état sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur est passé de 63 % à 59 % ;
 - le % des structures sur tout le réseau supérieur est passé de 60 % à 57 %.⁶
- À titre de comparaison,
 - en Ontario, 68 % des structures sont en bon état⁷ ;
 - en Finlande, des 50 616 km de routes pavées dont l'entretien est public, seulement 11 % (5 609 km) sont en mauvais état.⁸

⁴ DESROSIERS, Éric, « Le Québec se classe au 37^e rang des économies du monde » dans *Le Devoir*, 17 mars 2005, <http://www.ledevoir.com/2005/03/17/77177.html>.

⁵ PRESSE CANADIENNE, « Les Canadiens se disent déçus de leurs routes » dans *Le Soleil*, 4 mai 2005, p.A17.

⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*.

⁷ BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, « 3.14 – Entretien du réseau routier provincial », dans *Rapport annuel 2004*, p.387.

⁸ FINNISH ROAD ADMINISTRATION, *Road Facts 2005*, Helsinki, p.30.

- Depuis sa création en 1996, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR) dispose d'un budget annuel ayant passé de 445 millions \$ à 1,2 milliard \$. À ce chapitre, soulignons que
 - l'exercice financier 2002-2003 a coïncidé avec un sommet historique du budget du Fonds routier (1,4 milliard \$, presque le double de l'année précédente) ;
 - la croissance des budgets du Fonds routier n'a été interrompue qu'en 2003-2004. À cette occasion, le budget a chuté de plus de 450 millions \$, s'établissant à 928,7 millions \$.
- Depuis 2001-2002, la conservation des structures représente l'axe d'intervention du Fonds routier ayant disposé de la plus petite part d'investissement (19,8 % en 2001-2002, 14 % en 2002-2003, 18,3 % en 2003-2004, 18,8 % en 2004-2005, 16 % en 2005-2006).
- En ce qui a trait au *Plan stratégique 2001-2004* du ministère des Transports,
 - l'objectif visant à améliorer la qualité des chaussées sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur est en voie d'être atteint ;
 - toutefois, aucune des trois autres cibles concernant l'état du réseau routier ne devrait être atteinte (amélioration de la qualité des structures sur le réseau stratégique et maintien de la qualité des chaussées ainsi que des structures sur le réseau supérieur). Au contraire, plutôt que de s'améliorer ou de se maintenir, l'état des chaussées et des structures s'est dégradé à ces niveaux.
- Pour un plan décennal : Près de 20 milliards \$ (ou environ 2 milliards \$ par année) seront nécessaires pour remettre dans un état décent le réseau routier sous la responsabilité du MTQ (objectif : remettre en bon état 80 % des chaussées et des structures).
- Selon la Coalition pour le renouvellement des infrastructures, qui milite activement pour hausser l'effort de réfection des infrastructures publiques municipales, 375 millions \$ sont nécessaires annuellement pour réhabiliter le réseau routier sous la responsabilité des municipalités.⁹

⁹ COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC, *Pour un financement durable et une structure de mise en œuvre performante*, novembre 2002.

- La rentabilité d'un investissement dans l'entretien préventif des routes :
 - selon l'Institut de recherche en construction, l'entretien préventif est le meilleur moyen de prévenir la détérioration des chaussées, de prolonger leur vie en service et de maximiser, ce faisant, l'utilisation des fonds publics qui se font de plus en plus rares¹⁰ ;
 - des travaux d'entretien préventif, de préservation et de remise en état effectués au bon endroit et au bon moment permettent de faire passer la durée de vie utile des routes d'environ 17 à 50 ans¹¹ ;
 - alors que l'entretien préventif effectué sur un kilomètre de route de 12 ans et moins coûte 1 000 \$, que la réfection d'un kilomètre de route âgé de 12 à 15 ans coûte 80 000 \$, le coût engendré pour la reconstruction de chaque kilomètre d'une route vieille de plus de 15 ans est de 250 000 \$¹² ;
 - on estime que la prolongation de la vie utile d'une autoroute à six voies permet de réaliser des économies approximatives de 116 000 \$ par kilomètre ;
 - un dollar investi dans le cycle de vie de la chaussée peut faire économiser plus de cinq dollars à l'avenir¹³ ;
 - une récente analyse de la façon dont 85 pays affectaient les fonds d'entretien routier a montré que **dépenser 12 milliards \$ pour l'entretien préventif aurait permis d'éviter des coûts de reconstruction de 40 milliards \$**. Conclusion : en moyenne, 330 millions \$ sont gaspillés dans chaque pays pour des reconstructions qui auraient pu être évitées¹⁴ ;

¹⁰ INSTITUT DE RECHERCHE EN CONSTRUCTION, *Innovation en construction*, volume 6, numéro 2, printemps 2001.

¹¹ BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, *op. cit.*, p.383.

¹² BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, « 3.14 – Entretien des routes provinciales », dans *Rapport annuel 1999*, http://www.auditor.on.ca/french/fr_reports/f99/314fr99.html

¹³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO, « Stratégies d'entretien préventif et de conservation », dans *Road Talk*, août 2004, volume 10, numéro 3, <http://www.mto.gov.on.ca/french/transtek/roadtalk/rt10-3/>.

¹⁴ ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE, *Préserver les routes de votre pays*, p. 11.

- en 2003, considérant la rentabilité d'un investissement dans l'entretien préventif des chaussées, le Michigan a commencé à reporter les projets d'expansion en faveur des projets de préservation, jusqu'à ce qu'il puisse maintenir 90 % de ses routes et ponts en bon état.¹⁵
- Quant aux conséquences du sous-financement des travaux routiers, duquel résulte un réseau routier de mauvaise qualité :
 - Une récente étude américaine démontre que les automobilistes des 50 plus grandes régions métropolitaines du monde paient en moyenne 142 \$ US par année en frais d'entretien de leur véhicule pour avoir circulé sur des chaussées en mauvais état.¹⁶
 - le mauvais état du réseau routier fait aussi en sorte que les transporteurs routiers doivent payer des frais d'entretien plus élevés tout en faisant face à une augmentation des temps de transports. Résultats : ces coûts supplémentaires étant nécessairement inclus dans le prix de leurs produits, c'est le consommateur qui paie la note en fin de compte et les produits québécois exportés vers le marché nord-américain sont offerts à des prix moins compétitifs ;
 - circuler sur une chaussée au mauvais état provoque une augmentation de la consommation d'essence de l'ordre de 35 %. En ce sens, le sous-financement de l'entretien du réseau routier a aussi des impacts environnementaux considérables.¹⁷
- Les utilisateurs de la route versent aux gouvernements du Québec et du Canada plus de 5,5 milliards \$ en contributions financières :
 - 3,4 milliards \$ au gouvernement du Québec (droits perçus par la SAAQ et versés au ministère des Finances, taxes sur les contributions d'assurance et les automobiles perçues par la SAAQ et versées au ministère du Revenu, taxe sur les carburants, TVQ payée sur les carburants) ;
 - 2,1 milliards \$ au Canada (taxe d'accise sur l'essence, TPS payée sur les véhicules neufs et les carburants).

¹⁵ MICHIGAN DEPARTMENT OF TRANSPORTATIONS, « Five Year Road and Bridge Program », dans *Looking Ahead*, http://www.michigan.gov/documents/MDOT-Facts-Looking-Ahead_62969_7.pdf.

¹⁶ ONTARIO'S WORST MUNICIPAL ROADS, " Road Conditions in Metropolitan Areas and the Impact on Motorists ", dans *The Road Information Program*, 2002, <http://www.worstroads.ca/newsinfo.asp?mode=vi&it=45&itemid=990&dataitemtype>

¹⁷ *Loc. cit.*

**ÉTUDE ACTUALISANT L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER,
SES BESOINS, LA STRUCTURE BUDGÉTAIRE À PARTIR DE
LAQUELLE SONT RÉALISÉS LES TRAVAUX ROUTIERS
AU QUÉBEC ET LES CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES
VERSÉES PAR LES UTILISATEURS DE LA ROUTE**

INTRODUCTION

L'objectif central de cette étude n'est pas de révéler au grand jour le mauvais état du réseau routier du Québec. Plusieurs observateurs l'ont déjà fait auparavant et les Québécois manifestent régulièrement, par le biais de sondages notamment, leur connaissance du problème. Encore récemment, un sondage de l'Association canadienne des automobilistes (CAA) révélait qu'environ la moitié des Québécois considèrent que leurs routes sont en mauvais état, une des pires situations au Canada.¹⁸

L'objectif poursuivi par la réalisation de cette étude est plutôt de fournir un ensemble d'informations grâce auxquelles des solutions concrètes pourront être développées afin de régler de façon durable le problème du mauvais état du réseau routier du Québec.

À cet effet, cette étude actualise les données sur l'état du réseau routier, rapporte les sommes investies dans les travaux routiers au cours des dernières années, décrit à quelles fins elles ont été dépensées et quels ont été les résultats de ces investissements.

Notre hypothèse est que, même si d'importantes sommes d'argent ont été consenties à la réhabilitation du réseau routier dernièrement, ces sommes ne sont pas encore suffisantes. À preuve, lorsque l'on compare les routes et les structures du Québec avec celles de ses voisins et de la Finlande, on remarque un certain retard ici. Il y a donc lieu de s'interroger sur la façon dont on peut corriger cette situation.

Pour ce faire, cette étude fixe également les besoins financiers pour rétablir le réseau routier au cours des dix prochaines années, soulignant au passage la rentabilité d'investir dans l'entretien préventif des routes et les conséquences du sous-financement. Elle rapporte aussi l'ensemble des contributions financières versées par les utilisateurs de la route.

À partir de ce matériel, les membres de la Coalition pourront élaborer différentes solutions financières et administratives pouvant corriger le problème du mauvais état du réseau routier. Pour les assister dans leur réflexion, une série de recommandations leur sont finalement suggérées pour fin de discussions.

¹⁸ PRESSE CANADIENNE, « Les Canadiens se disent déçus de leurs routes » dans *Le Soleil*, 4 mai 2005, p.A17.

1. LE RÉSEAU ROUTIER QUÉBÉCOIS

Dans ce chapitre, trois éléments sont abordés. Premièrement, nous présentons la composition du réseau routier du Québec. Deuxièmement, nous dressons son portrait tel qu'indiqué dans le plus récent *Rapport annuel de gestion* du ministère des Transports (2003-2004). Troisièmement, nous comparons l'état du réseau routier québécois avec ceux de l'Ontario, du Vermont, du Maine et de la Finlande.

1.1 Composition du réseau routier

Deux éléments composent le réseau routier : les chaussées et les structures.

1.1.1 Les chaussées

Le réseau routier québécois s'étend sur près de 200 000 kilomètres. Les trois paliers de gouvernement ont la charge d'entretenir une portion inégale de ces routes.

Le tableau 1.1 présente le nombre de kilomètres et le pourcentage du réseau routier que chaque palier de gouvernement a à sa charge.

Tableau 1.1
Répartition des routes selon la responsabilité¹⁹

Niveau de gouvernement	Km de routes sous sa charge	% du réseau routier sous sa responsabilité
Canadien	500	0,25
Québécois	93 000	46,62
Municipal	106 000 ²⁰	53,13
Total	199 500	100

¹⁹ Données recueillies dans MTQ, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*, p.103.

²⁰ En avril 1993, le MTQ a dévolu une partie du réseau routier à un certain nombre de municipalités. Cela a eu pour conséquence que le rôle des municipalités est devenu très important dans la conservation des infrastructures routières du Québec.

À la lecture de ce tableau, on remarque que le gouvernement canadien est responsable d'une très petite portion du réseau routier comparativement au gouvernement du Québec et aux municipalités québécoises. En effet, ces deux derniers sont responsables de 99,75 % du réseau routier.

Pour sa part, le gouvernement du Québec est responsable de plus de 93 000 km de routes. La responsabilité de cette portion du réseau routier incombe à trois entités distinctes : le MTQ (29 700), le MRN (60 000) et Hydro-Québec (3 300).²¹

Le MTQ est responsable de ce que l'on nomme les réseaux routiers « supérieur » et « d'accès aux ressources ». À eux deux, ces réseaux routiers comprennent exactement 29 724 km de routes (longueur pondérée²²) répartis en 5 classes.

Le tableau situé à la page suivante décrit ces 5 classes.

²¹ *Loc. cit.*

²² La longueur pondérée diverge de la longueur itinéraire. La longueur itinéraire correspond à la distance du point A au point B sans égard au nombre de chaussées ou de voies. Par comparaison, la longueur pondérée, elle, tient compte du nombre de voies. Elle est obtenue en mesurant la distance du point A au point B, multipliée par le nombre de voies. Le résultat de cette équation est ensuite divisé par deux (équivalent à deux voies). Ainsi, 1 kilomètre d'une autoroute à 6 voies équivaut à 3 kilomètres en longueur pondérée. De plus, la longueur pondérée comprend les bretelles de routes et d'autoroutes, ce qui n'est pas inclus dans le calcul de la longueur itinéraire. Leur longueur est alors calculée de la même façon que la longueur pondérée.

Tableau 1.2
La classification des routes du Québec

Classes de routes	Description
1. le réseau autoroutier	Les autoroutes se définissent comme « des voies de circulation rapide à accès limité ne comportant, sauf exception, aucun croisement à niveau. Elles sont numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.
2. le réseau national	Les routes nationales comprennent les grands axes interrégionaux et extraprovinciaux, les liaisons entre les agglomérations urbaines principales (généralement de 25 000 habitants et plus), les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale. Ces axes de routes sont normalement numérotés de 100 à 199.
3. le réseau régional	Les routes régionales comprennent les liaisons entre les agglomérations urbaines secondaires (généralement entre 5 000 et 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations urbaines principales, les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à caractère industriel, les accès aux stations touristiques majeures de même qu'aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines principales peuvent également faire partie de cette classe. Ces axes routiers sont habituellement numérotés de 200 à 399.
4. le réseau collecteur	Les routes collectrices comprennent les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en région éloignée, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux et aux stations touristiques d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines secondaires peuvent également faire partie de cette classe. Contrairement aux autres classes de route, celle-ci n'a pas de numérotation prédéfinie.
5. le réseau d'accès aux ressources	les chemins d'accès aux ressources ont pour vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou autres services publics, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale ou fédérale, ou encore à ces carrières exploitées par le ministère des Transports.

Source : Ministère des Transports

Le tableau 1.3 rapporte le nombre de kilomètres que comprend chacune de ces 5 classes de routes. Les données que contient ce tableau ont été fournies par le Service de la gestion de l'information et des statistiques du MTQ. Elles ont été révisées le 21 juillet 2005.

Tableau 1.3
Répartition des routes du réseau routier supérieur par classe (1996-2005)

Classes de routes	Longueur pondérée (km)									
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes	4 799	4 850	4 854	4 862	4 875	4 930	4 963	5 007	5 027	5 092
Nationales	9 460	9 570	9 640	9 660	9 660	9 736	9 719	9 735	9 724	9 745
Régionales	5 589	5 593	5 547	5 577	5 573	5 629	5 636	5 650	5 651	5 659
Collectrices	7 819	7 720	7 737	7 733	7 728	7 730	7 756	7 765	7 774	7 791
Accès aux ressources	1 339	1 383	1 362	1 365	1 368	1 394	1 390	1 443	1 437	1 436
Total	29 006	29 116	29 140	29 197	29 204	29 419	29 464	29 600	29 612	29 724

Source : Service de la gestion de l'information et des statistiques, MTQ

En plus de ces cinq classes de route, le MTQ relève des informations au sujet d'un sous-ensemble du réseau routier supérieur : le **réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur**.

Ce dernier comprend les principales infrastructures routières qui soutiennent le commerce extérieur québécois effectué avec le reste du Canada et avec les principaux partenaires internationaux, plus particulièrement les États-Unis.

Le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur totalise 6 100 km des près de 30 000 km que comprend le réseau routier supérieur.²³

1.1.2 Les structures

Selon les données les plus récentes de la Direction des structures du MTQ, le réseau routier supérieur québécois comprend 4 945 structures.²⁴

Le terme « structures » réfère à deux grandes catégories d'ouvrages, les ponts et les autres types d'ouvrages. Voici ce que contient chacune de ces deux catégories.

²³ *Loc. cit.*

²⁴ *Ibid.*, p.42

- Pont
 - Ponceau (supérieur à 4,5 m)
 - Pont à dalle épaisse
 - Pont à poutres à âme pleine
 - Pont à poutre-caissons
 - Ponts à poutres triangulées
 - Pont couvert
 - Pont en arc
 - Pont à câbles
 - Pont mobile

- Autres types d'ouvrages
 - Pont piétonnier (passerelle)
 - Tunnel
 - Mur
 - Station de pompage

Le tableau 1.4 indique la répartition de ces structures en fonction du palier de gouvernement qui en a la charge.

Tableau 1.4
Ouvrages d'art par type selon la responsabilité (2003-2004)

Type	MTQ		Municipale		Conjointe		Total partiel	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Pont	3 921	3 968	4 309	4 315	376	408	8 606	8 691
Ponceau	531	539	447	451	0	18	978	1 008
Pont à dalle épaisse	1 080	1 087	500	511	126	133	1 706	1 731
Pont à poutre à âme pleine	2 111	2 144	3 115	3 115	229	235	5 455	5 494
Pont à poutres-caissons	114	115	5	4	16	16	135	135
Ponts à poutres triangulées	49	47	135	128	3	3	187	178
Pont couvert	1	1	69	68	0	0	70	69
Pont en arc	29	30	35	35	2	2	66	67
Pont à câbles	6	5	2	2	0	0	8	7
Pont mobile	0	0	1	1	0	1	1	2
Autres types d'ouvrage ²⁵	508	523	114	100	21	22	643	645
Total	4 429	4 491	4 423	4 415	397	430	9 249	9 336

Source : Banque des données officielles sur les statistiques du Québec, février 2005

²⁵ Comprend les ponts piétonniers, les tunnels, les murs et les stations de pompage.

Par ailleurs, le tableau 1.5 présente l'évolution du nombre de structures sous la responsabilité du MTQ depuis 1996.

Tableau 1.5
Nombre de structures sous la responsabilité du MTQ (1996-2004)²⁶

Nombre de structures sous la responsabilité du MTQ	Nombre de structures								
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Réseau supérieur	4 651	4 642	4 707	4 741	4 797	4 831	4 853	4 923	4 945
Réseau stratégique	--	--	--	--	1 508	1 863 ²⁷	1 871	1 923	1 957

Source : Direction des structures, MTQ.

1.2 État du réseau routier québécois

Comme pour la composition du réseau routier, la présentation de l'état du réseau se fera en deux temps : d'abord les chaussées, et ensuite les structures.

1.2.1 Les chaussées

Pour bien saisir tous les enjeux relatifs à l'état des chaussées et avant d'en présenter le portrait, il importe d'expliquer quels sont les facteurs de dégradation, quelle est la référence pour évaluer leur qualité et par quelle méthode d'évaluation est déterminé le pourcentage des chaussées en bon état sur le réseau routier supérieur.

²⁶ Selon la Direction des structures du MTQ, les variations à l'inventaire qui se produisent d'une année à l'autre sont dues à différents facteurs : accroissement du nombre de structures dû à la construction de nouveaux tronçons routiers; structures non inventoriées qui ont été ajoutées à l'inventaire (principalement des murs de soutènement); transfert de juridiction (par exemple, de « municipal » à « MTQ »); reprise de structures auparavant sur des corridors ferroviaires (par exemple, réseau Monk); subdivision de structures de grande envergure (autoroute Métropolitaine, échangeur Turcot, tunnel Ville-Marie, etc.) pour faciliter la gestion.

²⁷ Plusieurs ajustements ont été apportés après la 1re année de la mise en place du réseau stratégique. La détermination des structures qu'il contenait en 2000 étaient basées sur les « route-tronçon-section », une donnée peu à jour à l'inventaire des structures. Des efforts ont été mis pour améliorer la qualité de cette donnée. En 2001, les structures dans les bretelles et les voies de service ont aussi été ajoutées.

1.2.1 a) Les facteurs de dégradation

Au Québec, on dénombre essentiellement deux facteurs de dégradation des routes : le parc automobile qui l'emprunte et les conditions climatiques. Une étude produite en décembre 2003 précisait que, « pour une route très peu fréquentée, 80 % de l'usure peut être due au climat alors que, pour une route très fréquentée, 50 % de l'usure est imputable aux conditions climatiques. »²⁸

Les conditions climatiques

Un article paru récemment rapportait que « la rigueur du climat [québécois] pose un défi de taille aux experts du Laboratoire des chaussées. [En effet], nulle part ailleurs le sol ne subit des variations de température aussi grande et ne gèle aussi profondément, sauf en Russie. »²⁹

De fait, le Québec connaît des écarts de température de 60 à 70 degrés, le mercure pouvant descendre jusqu'à - 30 °C l'hiver et atteindre 30 °C en été. Selon des statistiques rapportées par Transports Québec, le sol gèle en hiver à une profondeur allant de 1,2 à 3,0 mètres, « ce qui est nettement plus que les structures de chaussées qui atteignent, en moyenne, une épaisseur de 90 cm. »³⁰

Le tableau suivant compare les conditions climatiques auxquelles sont confrontés les réseaux routiers du Québec, de l'Ontario, de New York et de la France.

²⁸ LES CONSEILLERS ADEC INC., *Financement des infrastructures routières au Québec*, 19 décembre 2003, p.11.

²⁹ HÉBERT, Michel, *op. cit.*, p.9

³⁰ MTQ, « il était une fois les chaussées au Québec », <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/chaussees/chaussees.asp>

Tableau 1.6
Comparaison des conditions climatiques du Québec,
de l'Ontario, de New York et de la France

	Québec	Ontario	New York	France
Longueur du réseau routier géré par l'État (km)	29 700	16 500	24 200	30 400
Précipitation annuelle moyenne (mm)	1 000	500 à 900	750	800
Durée du gel (jour/an)	147 à 218	100 à 200	10 à 100	0 à 90
Profondeur de gel (m)	1,2 à 3	1 à 3,2	Moins de 1,4	0 à 0,5

Source : MTQ, « Les chaussées au Québec – Un contexte particulier », dans *Maîtriser la science des routes*, juin 2005.

Puisque les conditions climatiques représentent un facteur notoire de dégradation des chaussées, un document illustré du MTQ expliquant les effets du gel et du dégel a été placé en annexe (Annexe I).

Le parc automobile

Le parc automobile qui circule sur le réseau routier est l'autre facteur qui provoque la dégradation des chaussées. À ce chapitre, deux éléments sont à considérer : le volume et la nature du parc automobile.

En 2004, 5 203 491 véhicules ont emprunté le réseau routier du Québec, une augmentation de 3,7 % par rapport à l'année dernière³¹ et de 8,6 % depuis 1999³². Cette augmentation considérable du nombre de véhicules qui empruntent les routes du Québec chaque année a bien sûr pour effet d'accélérer le rythme de dégradation des chaussées.

³¹ SAAQ, *Dossier statistique: Bilan 2004 – Accidents, parcs automobiles, permis de conduire*, p.3.

³² *Ibid*, p.149.

De plus, les camions lourds (3 000 kg et plus) contribuent davantage à la détérioration des chaussées. En effet, l'impact du passage d'un camion lourd sur la chaussée n'est pas comparable à celui d'un véhicule de promenade. Par exemple, un document fourni par le Laboratoire des chaussées nous révèle que « le passage d'un camion chargé cause un dommage équivalant au passage de 30 000 à 40 000 automobiles ». ³³

Or, en 2004, 115 236 camions lourds ont circulé sur les routes du Québec, une augmentation de 2,8 % par rapport à l'année précédente et de 6,2 % par rapport à 1999. ³⁴ Bien que ce nombre de véhicules lourds ne représente que 2,2 % du parc automobile, leur passage sur les 54 757 km qu'ils ont parcourus en moyenne, une augmentation de 25,7 % depuis 1990 ³⁵, équivalait à celui d'environ 3,5 milliards de véhicules de promenade. ³⁶

Considérant le délaissement de la voie ferroviaire au profit de celle routière pour transporter les marchandises, et que les routes du Québec n'ont pas été conçues pour assumer un tel trafic à caractère commercial, on comprend l'accélération de la détérioration du réseau routier qui en a résulté.

1.2.1 b) La référence et la méthode pour évaluer la qualité des chaussées

À l'instar d'autres administrations dans le monde, le MTQ utilise l'indice de rugosité internationale (IRI, traduit de l'expression anglaise *International Roughness Index*) pour évaluer le confort de roulement des chaussées. De plus, des données sont recueillies sur les ornières et les fissures qui apparaissent sur la chaussée.

³³ MTQ, « Les chaussées au Québec – La conception d'une chaussée », dans *Maîtriser la science des routes*, juin 2005.

³⁴ SAAQ, *op. cit.*, p.149.

³⁵ Source : Gilles Gonthier, Service des politiques de sécurité, Direction de la sécurité en transport et du camionnage. Le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par les camions lourds a été calculé selon les données de la Direction de la sécurité en transport et du camionnage depuis 1990. Pour la période allant de 1997 à 2004, ces données ont été mises à jour selon l'évolution du pourcentage des ventes brutes d'essence (litres). Dernière mise à jour : mars 2005.

³⁶ 115 236 x 30 000

L'IRI est une unité internationale de mesure normalisée qui sert à calculer les débattements, en mètres, que la suspension d'une voiture subit lorsqu'elle parcourt une certaine distance. Il est calculé « par portions de 100 mètres pour chaque sentier de roue »³⁷. Plus l'IRI est élevé, plus la chaussée est cahoteuse.³⁸

Quant à la méthode d'évaluation de l'état des chaussées, elle est expliquée, entre autres endroits, dans le rapport annuel de gestion 2003-2004 du MTQ. Ainsi, « le calcul de l'IRI est effectué à l'aide du véhicule multifonctionnel du MTQ. Les étapes d'auscultation et de traitement des données sont encadrées par un plan d'assurance qualité pour en assurer la validité. Au cours de l'année 2003-2004, 14 946 kilomètres de route ont été auscultés, le reste du réseau l'ayant été l'année précédente. Dans ce dernier cas, les données sont actualisées en utilisant les modèles de dégradation et en prenant en compte les travaux effectués sur le réseau routier au cours de l'année. »³⁹

Les seuils à partir desquels le MTQ intervient sur une chaussée varient selon le type de route, comme le prochain tableau en fait état.

Tableau 1.7
Seuils d'intervention au MTQ (chaussées)

Types de routes	Aucune intervention	Intervention mineure	Intervention majeure
Autoroute	0 < IRI < 2,2	2,2 < IRI < 3,5	IRI > 3,5
Nationale	0 < IRI < 2,5	2,5 < IRI < 4,0	IRI > 4,0
Régionale	0 < IRI < 3,0	3,0 < IRI < 4,5	IRI > 4,5
Collectrice	0 < IRI < 3,5	3,5 < IRI < 5,0	IRI > 5,0

1.2.1 c) L'état des chaussées

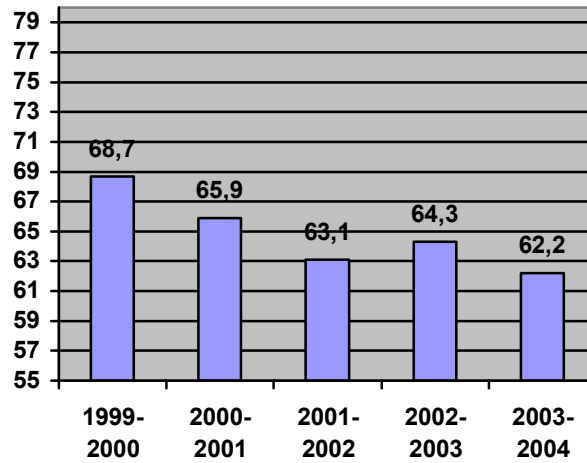
Les graphiques suivants présentent l'évolution du réseau routier supérieur et du réseau routier en soutien au commerce extérieur de 2000 à 2004. Les pourcentages indiquent la proportion des chaussées en bon état sur chacun de ces réseaux.

³⁷ MTQ, « Véhicule multifonction – Diagnostique réseau, IRI, Ornières, Fissurations » dans *Maîtriser la science des routes*, juin 2005.

³⁸ www.granddictionnaire.com

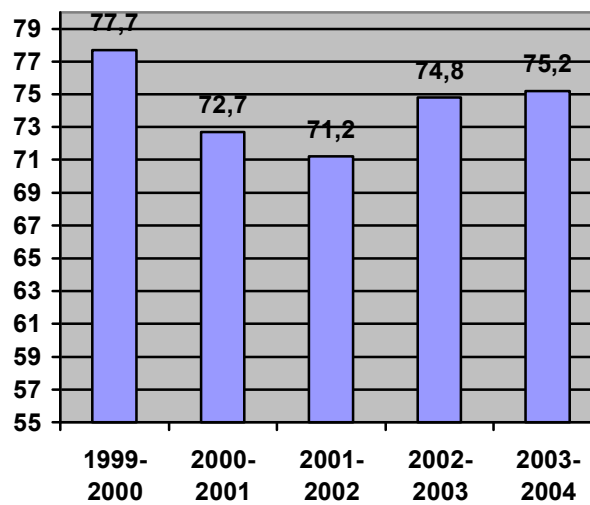
³⁹ MTQ, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*, p.34.

Graphique 1.1
Réseau routier supérieur –
% des chaussées en bon état



Source : Ministère des Transports

Graphique 1.2
Réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur –
% des chaussées en bon état



Source : Ministère des Transports

Phénomène important à noter, l'état général du réseau routier supérieur s'est dégradé de 2001 à 2004, malgré l'objectif établi dans le plan stratégique de le maintenir dans le même état. Nous reviendrons sur ce paradoxe dans le prochain chapitre portant sur la structure budgétaire et la planification stratégique des travaux routiers.

Il serait intéressant de présenter un tableau similaire qui relaterait le pourcentage des chaussées en bon état sur les 106 000 km de routes dont les municipalités ont la charge. Toutefois, les municipalités ne disposent pas de données comparables à celles du MTQ.

1.2.2 Les structures

Comme pour les chaussées, la qualité des structures est déterminée à partir d'un indice et d'une méthode d'évaluation très stricts.

1.2.2 a) La référence et la méthode d'évaluation de la qualité des structures

Alors que l'IRI est la référence pour déterminer la qualité des chaussées, pour les structures, c'est l'IES qui remplit ce rôle : l'indice d'état des structures. Cet indice est pondéré sur 100 points.

« Pour suivre l'évolution de l'état des structures du réseau routier québécois, le MTQ suit une démarche stricte certifiée ISO 9001 : 2000 [cette démarche a été implantée au cours de l'automne 1999]. Dans ce cadre, les structures sont inspectées en moyenne tous les trois ans, selon une procédure conforme aux règles de l'art, par des inspecteurs qualifiés pour faire ce travail. Selon le résultat de l'inspection, une structure est classée en bon état ou déficiente. Dans ce dernier cas, il s'agit d'une structure qui nécessite des travaux d'entretien ou de réparation dans les cinq années qui suivent. Il est important de signaler que, si la déficience constatée représente un danger pour la sécurité des usagers de la route, le MTQ procède immédiatement aux travaux qui sont nécessaires pour rendre la structure sécuritaire. »⁴⁰

Le tableau suivant indique la nature des interventions que doit engager le MTQ selon l'IES des structures.

⁴⁰ *Ibid.*, p.35

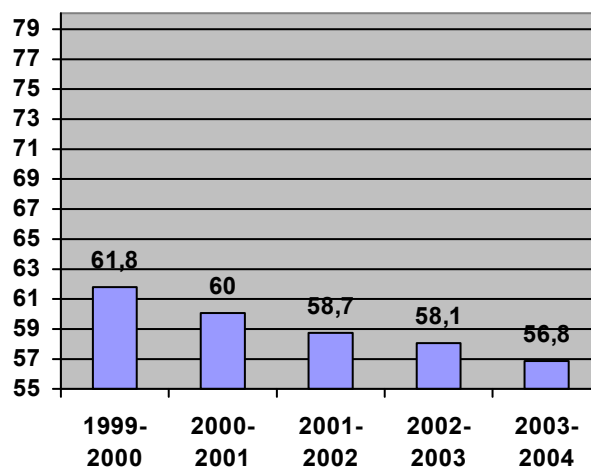
Tableau 1.8
Nature des interventions en fonction de l'IES (structures)

État des structures	IES
Structures en bon état	IES ≥ 75
Structures nécessitant des réparations	40 < IES < 75
Structures pouvant nécessiter un remplacement	IES ≤ 40

1.2.2 b) L'état des structures

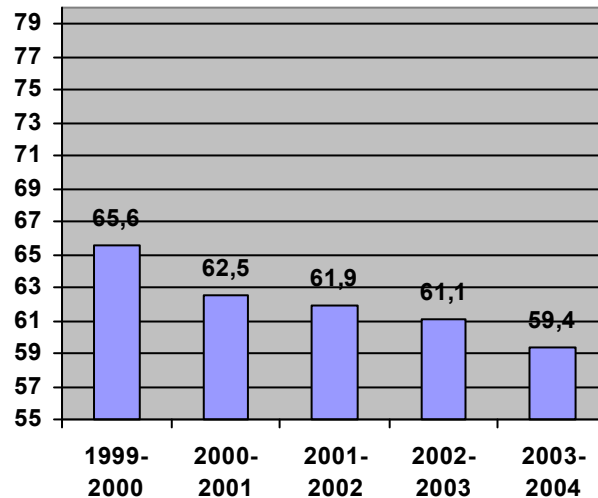
Les deux graphiques suivants présentent l'évolution du réseau routier supérieur et du réseau routier en soutien au commerce extérieur en ce qui a trait aux structures.

Graphique 1.3
Réseau routier supérieur –
% des structures en bon état



Source : Ministère des Transports

Graphique 1.4
Réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur –
% des structures en bon état



Source : Ministère des Transports

Une autre situation problématique doit être soulignée en regard de ces tableaux : les structures du réseau routier supérieur et du réseau stratégique se sont dégradées de façon continue de 2000 à 2004. Pourtant, selon les objectifs fixés dans le plan stratégique 2001-2004, l'état des structures comprises dans le réseau stratégique aurait dû être amélioré, tandis que la qualité des structures du réseau supérieur de façon générale aurait dû être maintenue dans un état comparable. Nous reviendrons au prochain chapitre sur cette question.

Comme pour les chaussées, bien qu'il serait intéressant de présenter un tableau similaire relatant le pourcentage des structures en bon état sous la responsabilité des municipalités, les données nécessaires pour ce faire ne sont pas disponibles.

1.3 Comparaison de l'état du réseau routier québécois

Considérant le vaste territoire sur lequel s'étend le réseau routier du Québec, le nombre relativement réduit de contribuables qui financent son entretien, les conditions climatiques « extrêmes » auxquelles il est confronté et sa propriété exclusivement publique, on peut dire que le réseau routier québécois représente un cas unique en son genre. Malgré ce fait indéniable, il s'avère intéressant de comparer son état avec celui des réseaux routiers voisins.

Malheureusement, toutes les administrations n'ont pas nécessairement de données statistiques qui décrivent l'état de leur réseau routier. De plus, lorsque c'est le cas, les méthodes d'analyse, les données recueillies et le traitement des données peuvent différer. Partant, la comparaison du réseau routier du Québec représente un exercice complexe.

Néanmoins, les recherches effectuées ont permis de recueillir diverses statistiques révélant l'état d'autres réseaux routiers. Ainsi, dans les prochaines pages, l'état du réseau routier de l'Ontario, du Maine, du Vermont et de la Finlande sera exposé à des fins de comparaison.

1.3.1 Le réseau de l'Ontario

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) est responsable de la construction et de l'entretien de 16 500 km de routes à deux voies (soit près de 39 000 km de voies) et de 2 712 ponts et autres structures.

Il est possible de connaître l'état du réseau routier ontarien à partir des données indiquant le nombre de kilomètres de voies et de ponts qui devront être reconstruits ou remis en état d'ici les 5 prochaines années (interprété comme des chaussées et des structures en mauvais état)

Le MTO évalue l'état des chaussées sous sa responsabilité au moyen de l'indice PCI. Celui-ci se compose de deux éléments : l'indice IRI et l'indice DMI. L'indice de rugosité international, qui a déjà été présenté préalablement, mesure le confort de roulement sur la chaussée. Quant à l'indice DMI, il mesure les fissures et les ornières.

Le MTO a calibré les indices PCI de façon à ce que l'on puisse déterminer dans combien d'années il faudra entreprendre de grands travaux de remise en état ou de reconstruction pour chaque tronçon de route. Quatre catégories sont utilisées : maintenant, dans un à cinq ans, dans six à dix ans, et dans plus de dix ans. Les routes classées dans les catégories de six à dix ans et de plus de dix ans sont considérées en bon état.⁴¹

D'après les mesures PCI recueillies, 55 % des chaussées sous la responsabilité du MTO sont considérées en bon état.⁴²

Quant aux structures, le ministère évalue leur état à partir de l'indice BCI (Bridge Condition Index). Dans ce cadre, et au cours de chaque inspection, « l'ingénieur estime le niveau de détérioration de chaque élément structurel majeur d'un pont. Le niveau de détérioration, une fois déduit du coût de remplacement de chaque élément, donne la valeur actuelle de l'élément. Le BCI est le pourcentage du coût total de remplacement représenté par la somme des valeurs actuelles des éléments. Ainsi, dans le cas d'un pont dont le coût total de remplacement s'élève à 1 000 000 \$ et la valeur actuelle totale à 700 000 \$, le BCI est égal à 70 (valeur actuelle totale = 70 % du coût total de remplacement). »⁴³

D'après le travail effectué jusqu'en mai 2004, environ 68 % des ponts sont en bon état, c'est-à-dire qu'ils ont un BCI supérieur à 70 (à partir de ce niveau, les ponts n'ont pas à être remplacés ni remis en état dans les cinq années suivant la date de l'inspection).⁴⁴

Le tableau suivant compare l'état du réseau routier québécois à celui de l'Ontario.

Tableau 1.9
Comparaison de la qualité des réseaux routiers québécois et ontarien

	Ontario	Québec
Chaussées	55 %	62,2 % (+ 7,2 %)
Structures	68 %	56,8 % (-11,2 %)

⁴¹ BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, « 3.14 – Entretien du réseau routier provincial », dans *Rapport annuel 2004*, p.390.

⁴² *Ibid.*, p.391.

⁴³ *Ibid.*, p.386.

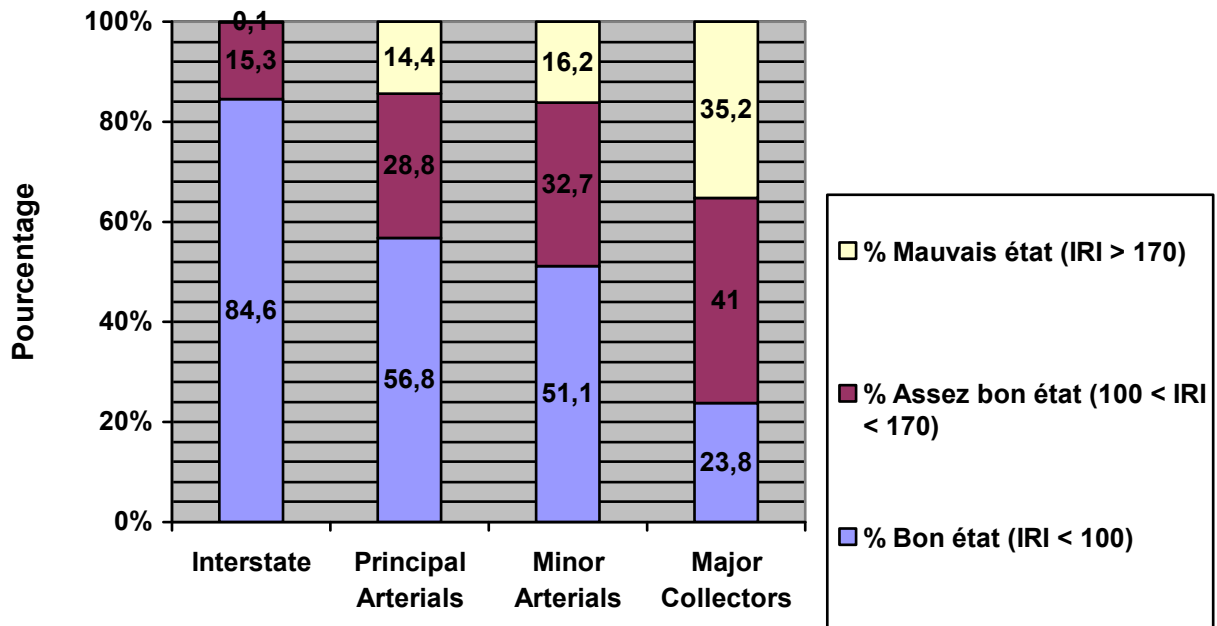
⁴⁴ *Ibid.*, p. 387.

1.3.2 Le réseau du Maine

Le département des Transports du Maine (MaineDOT) est responsable de l'entretien de 13 400 km de routes (8 327 miles). Toutefois, c'est plus de 36 530 km de routes et autoroutes publiques (22 700 miles) qui parcourent l'état.⁴⁵

Le graphique suivant présente l'état des chaussées du Maine selon les catégories d'autoroutes établies par le gouvernement fédéral.⁴⁶

Graphique 1.5
État des autoroutes du Maine



⁴⁵ MaineDOT, *Biennial Capital Work Plan, Fiscal Year 2006-2007*, p.xii.

⁴⁶ *Loc. cit.*

Les seuils des trois catégories (bon, assez bon et mauvais état) ont été fixés par le Federal Highway Administration.

Soulignons qu'aux États-Unis, l'IRI est mesuré sur une distance d'un mile et le débattement subit par la suspension, lui, en pouce (« *IRI in units of in/mile* »). Les éléments de calcul ne sont donc pas les mêmes qu'au MTQ. De plus, au MTQ, l'échelle utilisée s'étend de 0 à 12, 0 désignant une surface parfaitement plane.

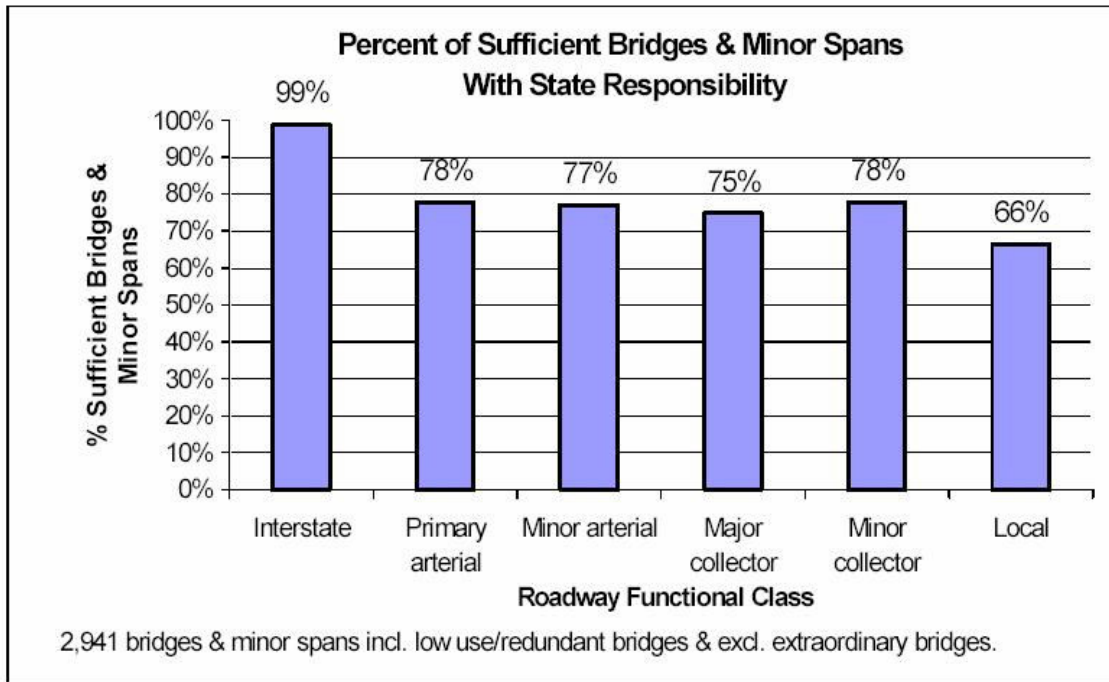
En ce qui a trait aux structures, le MaineDOT est responsable de la gestion de près de 3 000 ouvrages d'art (ponts « extraordinaires » d'une longueur de plus de 76,2 m (250 pi), « traditionnels » d'une longueur de 6m (20 pi) ou plus et qui sont situés sur toutes les routes publiques, et de portée mineure, c'est-à-dire des ponts de 3 à 6m (10 à 20 pi).

La procédure établie au niveau fédéral pour évaluer la qualité des structures porte le nom de *sufficient rating*. Une échelle de 0 % (pire état) à 100 % (meilleur état) détermine la qualité de la structure inspectée. Les structures sont considérées en bon état (*sufficient*) lorsqu'elle présente un niveau de 60 % et plus. Dans ce cas, aucun travail majeur ne devra être effectué sur l'ouvrage d'art dans les 10 années suivant l'inspection.⁴⁷

Le graphique suivant rapporte l'état de l'ensemble des structures du Maine tel qu'inspecté en 2002, des données plus récentes n'ayant pas été obtenues.

⁴⁷ MaineDOT, *State of the System Report prepared by MaineDOT Systems Management Division*, novembre 2002, p.2.2.

**Graphique 1.6
État des structures du Maine**



Source : Maine DOT, *State of the System Report prepared by MaineDOT Systems Management Division*, novembre 2002, p.2.2.

Aux fins de comparaison, rappelons que seulement 56,8 % des structures sous la responsabilité du MTQ sont en bon état. De plus, les structures considérées en bon état au MTQ ne doivent pas être remises en état dans les 10 prochaines années, mais bien dans les 5 prochaines années.

1.3.3 Le réseau du Vermont

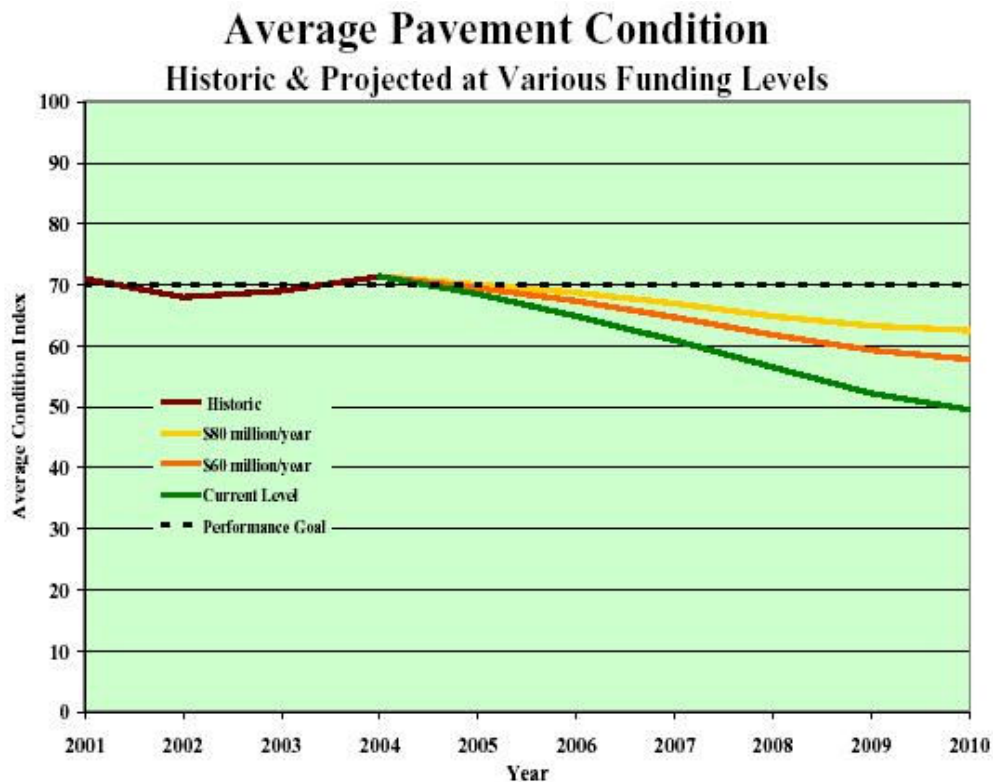
L'État du Vermont s'étend sur une superficie beaucoup moins importante que le Maine. Son réseau routier est donc naturellement de moindre grande ampleur.

En fait, le Vermont Agency of Transportation (Vtrans) est responsable de 5 150 km (3 200 miles) de routes et autoroutes à deux voies.

Des inspections automatisées sont réalisées annuellement sur les routes du Vermont pour déterminer l'état des chaussées. La qualité de chaque segment de route est indiquée selon une échelle allant de 0 (pire) à 100 (meilleure). La qualité de la chaussée dépend de l'absence d'orniérages et de fissurations ainsi que du confort de roulement.

Le graphique suivant présente l'évolution des chaussées du Vermont jusqu'en 2004 (tracé bourgogne). Il estime également leur évolution future en fonction du niveau d'investissement dont le Vtrans disposera au cours des 5 prochaines années. Enfin, la ligne pointillée indique la cible visée : maintenir une qualité moyenne des routes de 70.

Graphique 1.7
Condition moyenne des chaussées du Vermont



Source : Vtrans, « Infrastructure », dans *Performance Report 2004*, p.13.

En ce qui a trait aux structures, des données ont été recueillies au sujet des investissements liés à l'entretien de certains ponts. Toutefois, un portrait global du réseau n'a pu être obtenu.

1.3.4 Le réseau de la Finlande

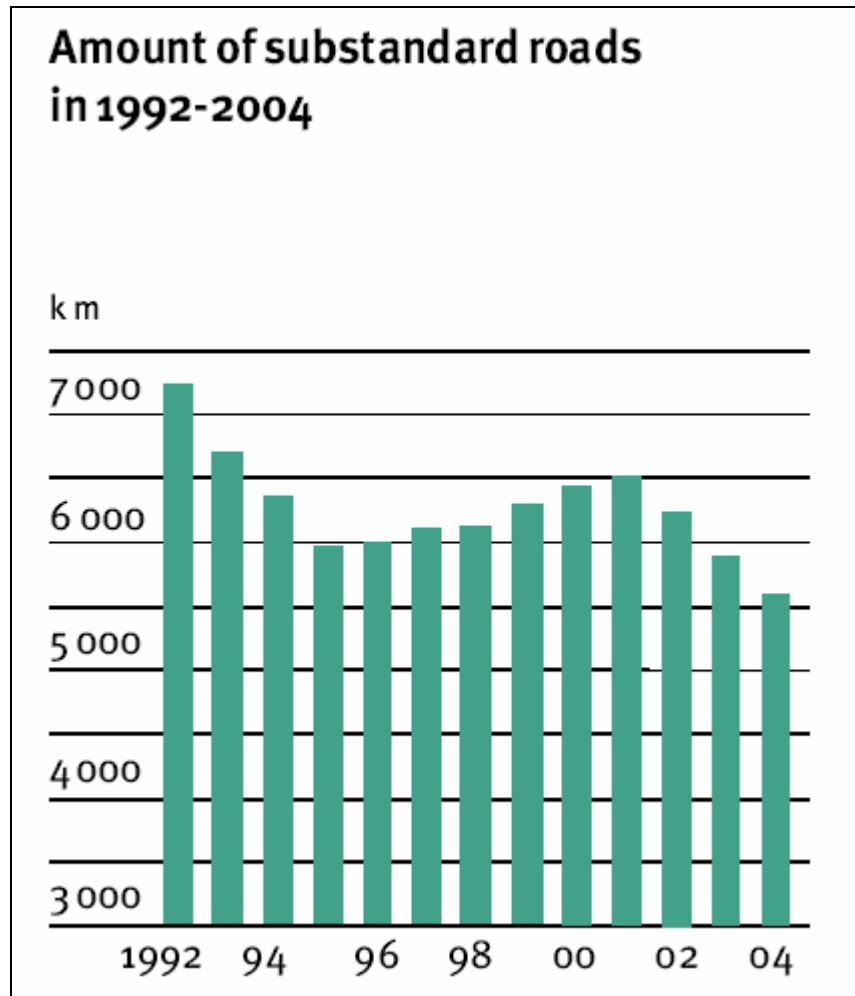
Afin de comparer le réseau routier du Québec avec un autre qui subit des conditions climatiques semblables, l'état du réseau routier de la Finlande est présenté.

Tel qu'indiqué dans le *Road Facts 2005*, produit par la Finnish Road Administration (Finnra), la longueur totale du réseau routier finlandais est d'environ 454 000 km, dont 78 168 km de routes publiques. De ce nombre, 50 616 km sont pavés.⁴⁸

En 2004, moins de 5 609 km de routes pavées étaient dans un mauvais état (11 %). Le graphique suivant indique la variation du nombre de kilomètres de routes dont la qualité ne répondait pas aux standards établis par la Finnra depuis 1992.

⁴⁸ FINNISH ROAD ADMINISTRATION, *Road Facts 2005*, Helsinki, 2005, p. 26.

Graphique 1.8
État des routes pavées sous la responsabilité de la Finnra

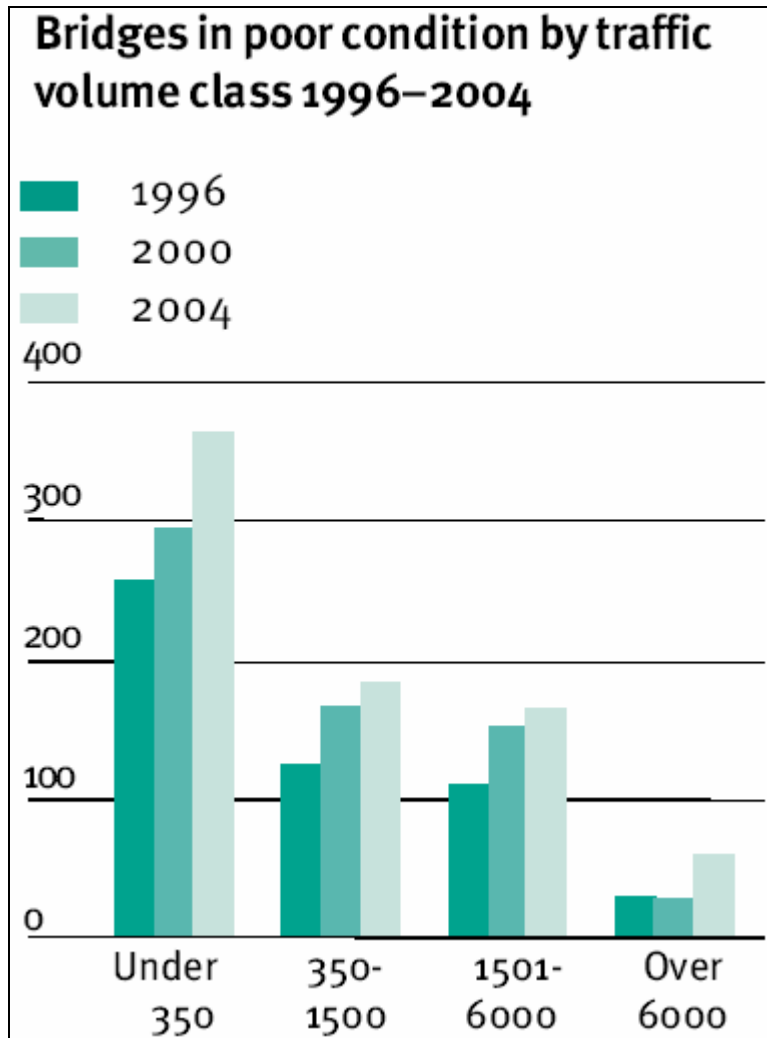


Source : FINNRA, *Road Facts 2005*, p.30.

Pour ce qui est des structures, 14 176 ponts sont situés sur le réseau routier public de la Finlande, dont 4 636 sur les routes principales. Plus de 90 % de ces ponts ont été construits après la Deuxième Guerre Mondiale.

Le graphique suivant indique le nombre de ponts en mauvais état (*poor conditions*) selon les catégories de routes. Les catégories de routes sont établies en fonction du trafic.

Graphique 1.9
État des structures sous la responsabilité de la Finnra



Source: FINNRA, *Road Facts 2005*, p.29

Ce graphique permet de constater que, bien que le nombre de ponts en mauvais état augmente de façon continue depuis 1996, en 2004, leur nombre demeure très réduit (moins de 800 ponts en mauvais état sur 14 176 au total, soit environ 6 %).

Malheureusement, aucune donnée plus complète n'est fournie par la Finnra. Conséquemment, il nous est impossible de connaître l'état exact des 94 % de ponts restants.

2. LA STRUCTURE BUDGÉTAIRE ET LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES TRAVAUX ROUTIERS

La planification, la réalisation et la gestion des travaux routiers comportent deux aspects essentiels au MTQ : la structure budgétaire et la planification stratégique.

À cet effet, la structure budgétaire à partir de laquelle sont financés les travaux d'entretien et de réfection au Québec sera d'abord présentée. Ensuite, nous rapporterons la façon dont sont planifiés les travaux d'entretien et de réfection à moyen terme.

2.1 Structure budgétaire des travaux routiers

Les montants d'argent octroyés au MTQ sont répartis entre trois éléments : les programmes ministériels, les programmes spéciaux et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier du Québec (FCARR).

Les budgets des programmes ministériels sont réunis sous deux catégories : le budget de dépenses et le budget d'investissements. Le budget de dépenses permet de couvrir les dépenses courantes et la part des investissements à long terme qui est imputable à l'exercice en cours. Quant au second, il permet de financer des réalisations dont la durée utile est estimée à plusieurs années.

Le budget de dépenses et d'investissements du MTQ est réparti entre trois programmes réguliers :

Tableau 2.1
Les trois programmes de dépenses du MTQ

Programmes	Fonctions
01 - Infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ assurer l'amélioration, la réfection de même que l'entretien des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien
02 – Systèmes de transport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ établir les politiques et la réglementation relatives aux systèmes de transport de personnes et de marchandises ▪ apporter une aide financière aux organismes offrant des services de transports ▪ délivrer des permis de transport ou de location pour divers modes de transport
03 – Administration des services corporatifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ assurer les divers services de soutien à la gestion des activités du MTQ ▪ permettre l'élaboration des plans de transports, de personnes et de marchandises ▪ favoriser l'acquisition d'expertise en soutenant les activités de recherche et de développement

Considérants le rôle central du programme 01 dans l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec, le tableau suivant rapporte les sommes qui y ont été consacrées au cours des quatre derniers exercices financiers.

Tableau 2.2
Sommes d'argent consenties au Programme 01
de 2001-2002 à 2004-2005

Exercices financiers	Montants
2001-2002	Dépenses : 1 106 139 900 Investissements : 28 883 100
2002-2003	Dépenses : 1 053 696 100 \$ Investissements : 25 525 500 \$
2003-2004	Dépenses : 1 096 810 200 \$ Investissements : 33 880 600 \$
2004-2005	Dépenses : 1 203 437 600 \$ Investissements : 30 153 600 \$

La création du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR) en 1996 « avait comme objectif de donner au Ministère un outil de gestion permettant, grâce à une modification du mode de financement, d'augmenter le volume d'investissement des travaux de conservation et d'amélioration »⁴⁹. Ainsi, aujourd'hui, le FCARR est affecté au financement de l'ensemble des travaux effectués sur le réseau routier supérieur. Ces investissements sont financés en majeure partie par le Ministère lui-même, via le budget de dépenses du programme 01, et à partir de contributions de partenaires.

Les travaux réalisés sous l'égide du FCARR sont répartis selon quatre axes d'intervention :

1. conservation des chaussées⁵⁰
2. conservation des structures⁵¹
3. amélioration du réseau routier⁵²
4. développement du réseau routier⁵³

Le tableau suivant dresse l'ensemble des dépenses en travaux routiers réalisés depuis la création du FCARR. Le graphique qui le succède présente quant à lui la répartition de ces investissements selon les quatre axes d'intervention mentionnés plus haut.

⁴⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Rapport annuel 1996-1997*, p.65

⁵⁰ Cet axe comprend des projets visant à assurer la qualité de roulement pour les usagers de la route et une capacité structurale suffisante pour la circulation des véhicules lourds. Par exemple, travaux d'asphaltage, de renforcement de la chaussée et de réparation des chaussées en béton de ciment

⁵¹ On y regroupe des projets visant à assurer la pérennité des ouvrages d'art existants par l'ajout, la réparation, la réfection ou la modification de composantes.

⁵² Cet axe inclut des projets dont l'intervention principale vise à améliorer la sécurité des déplacements et la fonctionnalité du réseau routier : travaux de reconstruction de routes, de correction de courbes, d'élargissement de la chaussée, de construction de voies de virage, d'accélération ou de dépassement, d'implantation d'un systèmes de gestion de la circulation, de correction de l'éclairage et de feux lumineux.

⁵³ Il s'agit de projets dont l'intervention principale vise l'augmentation de la capacité de la circulation du réseau routier ou l'ajout d'une route. Cet axe compte deux types de travaux : construction de routes sur un nouveau tracé, ajout de voies de circulation sur une route existante. (Source : GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Investissements en transport routier au Québec – Des engagements sans précédent*, 18 avril 2005.)

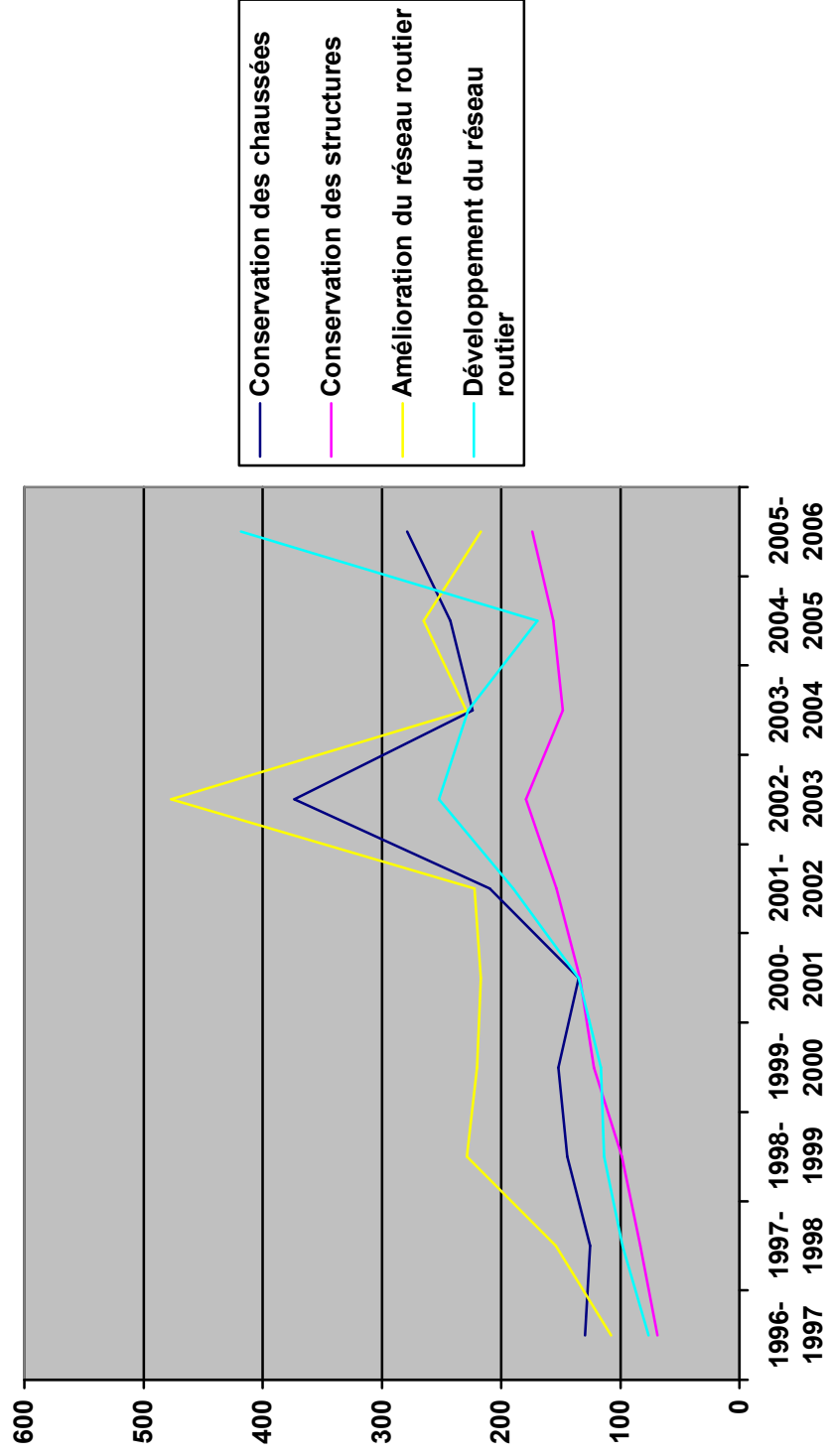
Tableau 2.3
Ventilation des dépenses du FCARR (en millions \$)
1996-1997 à 2004-2005⁵⁴

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006 PRÉVISIONS
Travaux routiers										
Conservation des chaussées	129,7	125,4	144,5	152,1	135,2	209,6	373,2	223,8	242,5	279,2
Conservation des structures	68,8	83	98,7	122,4	133,7	153,8	179,4	148,1	156,5	174,1
Amélioration du réseau routier	108	154,1	229	220,4	217	222,2	476,7	229,1	265,3	216,9
Développement du réseau routier	76,3	97,9	113,6	116,5	134,9	189,9	252,1	227,7	169,4	418,1
Activités indirectes	62,2	62,1	74,5	76,8	85,7	96,6	105,2	100	102,7	111,7
Total	445	522,5	660,3	688,2	706,5	872,1	1 386,6	928,7	936,4	1 200

Source : Service de la planification financière et du contrôle budgétaire, MTQ

⁵⁴ Le détail des dépenses par axe et pour chaque exercice financier a été placé en annexe.

Graphique 2.1
Évolution des investissements selon
les 4 axes d'interventions du FCARR (en millions \$)



Le tableau 2.3 révèle clairement la croissance des investissements en travaux routiers depuis la création du FCARR. En neuf ans, ces investissements sont passés de 445 millions de dollars à près d'un milliard de dollars. Il ne faudrait toutefois pas négliger de souligner la chute de plus de 450 millions de dollars en investissements qui est survenue lors de l'exercice financier 2003-2004.

En outre, le graphique 2.1 de la page précédente illustre que, depuis 2001-2002, la conservation des structures a représenté le dernier secteur de dépenses en importance parmi les quatre axes d'intervention du FCARR, et ce, malgré la piètre condition dans laquelle se retrouvent les structures du Québec (la part du FCARR consacrée à la conservation des structures était de 19,8 % en 2001-2002, 14 % en 2002-2003, 18,3 % en 2003-2004, 18,8 % en 2004-2005 et elle est de 16 % en 2005-2006⁵⁵).

2.2 La planification stratégique des travaux routiers

Des plans stratégiques s'étalant sur quelques années déterminent les objectifs que le MTQ doit poursuivre à moyen terme dans l'utilisation des fonds qui lui sont octroyés.

En 2005, un nouveau plan a été rendu public par le MTQ, le *Plan stratégique 2005-2008*. Ce dernier donne suite au *Plan stratégique 2001-2004* auquel nous avons fait allusion à quelques reprises dans cette étude.

Afin de mieux connaître les orientations du MTQ lors des dernières années et au cours des prochaines, un survol de ces documents a été réalisé. Considérant l'objet de cette étude, les éléments qui sont rapportés dans les prochaines pages ont trait à la conservation et à l'amélioration du réseau routier du Québec.

⁵⁵ Les montants liés aux activités indirectes n'ont pas été considérés dans le calcul de ces pourcentages.

2.2.1 Plan stratégique 2001-2004

Le *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004* « est le résultat d'une démarche d'amélioration des plans stratégiques successifs élaborés depuis 1996. La volonté ministérielle de produire un plan stratégique capable de guider les actions de diverses unités administratives, laquelle volonté s'appuie notamment sur les résultats d'un sondage effectué à l'été 1999 auprès de 2 349 employés, et l'avènement de la reddition de comptes publique ont permis de diffuser un Plan stratégique 2001-2004 qui se rapproche des attentes gouvernementales en la matière. En effet, des efforts ont été déployés pour fixer des objectifs pertinents en fonction des orientations privilégiées et identifier des résultats réalistes, réalisables, mesurables et contrôlables. »⁵⁶

Dans le *Plan stratégique 2001-2004*, le MTQ reconnaît l'importance des infrastructures routières dans le développement économique du Québec. Le contexte dans lequel il inscrit ses actions le démontre clairement.

En 1999, les exportations du Québec s'élevaient à 121,4 milliards de dollars, tandis que les importations atteignaient 120,1 milliards de dollars, soit plus de 58 % du PIB.⁵⁷ Or, « le camionnage demeure le mode de transport privilégié pour les échanges de biens avec le reste de l'Amérique du Nord ». ⁵⁸ En effet, de 1989 à 1999, entre 60 % et 70 % de nos échanges avec les États-Unis ont été faits par camion.

L'importance des infrastructures routières pour dynamiser le commerce extérieur et, par conséquent, le développement économique du Québec ne fait donc aucun doute au MTQ. C'est d'ailleurs pour cette raison que « préserver le patrimoine routier a été et demeure l'objectif principal du Ministère. »⁵⁹

Néanmoins, nos infrastructures routières sont vieillissantes et nécessitent aujourd'hui des travaux de réfection et d'entretien plus réguliers. Le MTQ reconnaît même que, dans l'ensemble, notre réseau routier est de qualité moindre que ceux des États américains voisins.⁶⁰

⁵⁶ MTQ, *Rapport annuel 2000-2001*, p.63.

⁵⁷ MTQ, *Plan stratégique 2001-2004 du ministère des Transports*, p.19.

⁵⁸ *Ibid.*, p.20.

⁵⁹ *Ibid.*, p.30.

⁶⁰ *Ibid.*, p.21.

Orientation

L'orientation première du *Plan stratégique 2001-2004* découle de ces constats : des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec et de ses régions. Sous cette orientation, deux axes d'intervention attirent notre attention.

L'axe 1.1 consiste à favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transports plus efficaces pour accéder aux marchés extérieurs. Le MTQ entendait donc faciliter l'accès des pôles économiques du Québec aux marchés extérieurs. Pour ce faire, il devait améliorer la qualité des infrastructures et des réseaux qui sont stratégiques pour le développement des échanges commerciaux entre les régions et les marchés étrangers (réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur).⁶¹

Dans cette perspective, l'objectif suivant a été fixé : de 2001 à 2005, réduire de moitié l'écart entre la qualité des routes du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et celle des routes du réseau stratégique du Nord-Est américain. Or, 80,6 % des chaussées du réseau stratégique étaient en bon état en 1999 dans le Nord-Est des États-Unis, tandis que 72,7 % l'était au Québec (7,9 % d'écart). Par conséquent, en 2004-05, 76,5 % des chaussées de ce réseau devaient être en bon état.

En ce qui concerne les structures, puisque 65 % de celles du réseau stratégique étaient en bon état dans le Nord-Est des États-Unis et que 63 % l'était au Québec, ce pourcentage devait être élevé à 64 %.

Par ailleurs, et toujours selon la première orientation du MTQ, l'axe 1,2 vise à appuyer le développement socio-économique des régions du Québec en maintenant la qualité du réseau routier supérieur québécois, notamment par des travaux d'entretien curatif et préventif.

Comme 66 % des chaussées et 60 % des structures de l'ensemble du réseau routier étaient en bon état en 2000-2001, leur état devait être maintenu au même niveau pour 2004-2005.

⁶¹ *Ibid.*, p.35.

Résultats

Le tableau suivant présente les cibles fixées par le *Plan stratégique 2001-2004* et les plus récents résultats rapportés dans le *Rapport annuel de gestion 2003-2004*.

Tableau 2.4
Réseau stratégique, cibles et résultats

	Résultats				Cibles
	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05
Chaussées	75,2 %	71,2 %	74,8 %	75,2 %	76,5 %
Structures	63 %	61,9 %	61,1 %	59,4 %	64 %

Tableau 2.5
Réseau supérieur, cibles et résultats

	Résultats				Cibles
	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05
Chaussées	66 %	63,1 %	64,3 %	62,2 %	66 %
Structures	60 %	58,7 %	58,1 %	56,8 %	60 %

Ces données révèlent que, mis à part le cas des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, aucun des objectifs fixés n'est en voie d'être atteint. En fait, plutôt que d'observer une amélioration ou un maintien de la qualité des infrastructures routières du Québec, on remarque plutôt sa dégradation globale.

Dans le cas des chaussées, on attribue la dégradation globale du réseau routier supérieure à la baisse des investissements, consécutive « à la non-récurrence du Plan d'accélération des investissements publics de 400 millions de dollars en 2002 et à la fin du Plan des régions, qui avait représenté des investissements de 100 millions de dollars cette même année-là. »⁶²

Pour ce qui est des structures, on explique ces mauvais résultats « par l'âge des structures et par le fait que le MTQ fait face actuellement à une pointe en ce qui a trait aux besoins de réparations »⁶³, pointe qui devrait se poursuivre pendant les dix prochaines années au moins.

⁶² MTQ, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*, p.41

⁶³ *Ibid.*, p.42.

En somme, le MTQ ne parvient pas à atteindre des objectifs même s'ils sont très modestes. Le vieillissement des infrastructures et la non-réccurrence de certains fonds peuvent bien être donnés comme explications, mais tant que des solutions ne régleront pas ces problèmes, il est difficile d'imaginer comment la population québécoise parviendra à se redonner un réseau routier de qualité, susceptible d'encourager le dynamisme de son économie.

2.2.2 Plan stratégique 2005-2008

Le *Plan stratégique 2005-2008* n'apporte pas de solutions nouvelles au problème, bien que le MTQ reconnaisse toujours l'importance du réseau routier pour le développement socio-économique du Québec.

Dans ce nouveau plan, la conservation du réseau routier apparaît toujours au premier rang des priorités (Orientation 1 : Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles⁶⁴). De façon plus précise, l'axe d'intervention 1,2 concerne la conservation des infrastructures routières proprement dite. À cet effet, deux objectifs sont fixés d'ici 2008.

Premièrement, l'objectif 1,5 vise à améliorer la qualité des chaussées du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.⁶⁵ Les indicateurs suivants ont été établis.

Tableau 2.6
Proportion des chaussées du réseau routier
en bon état, cibles pour 2008

	2004	2008	Augmentation
Réseau stratégique	76 %	78 %	2 %
Réseau restant	55 %	57 %	2 %
Total réseau supérieur	61 %	63 %	2 %

Source : MTQ, *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008*, p.18.

⁶⁴ MTQ, *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008*, p.16.

⁶⁵ *Ibid.*, p.18.

Deuxièmement, l'objectif 1,6 consiste à maintenir la qualité des structures du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.⁶⁶ Puisque leurs plus récentes données internes leur indiquent que 55 % des infrastructures du réseau routier supérieur sont en bon état, ce niveau devra être maintenu pour les quatre prochaines années.

⁶⁶ *Loc. cit.*

3. LES BESOINS FINANCIERS POUR LES 10 PROCHAINES ANNÉES

Ce chapitre est essentiellement consacré à la présentation des investissements qui seront nécessaires pour remettre le réseau routier québécois dans un état jugé acceptable au cours des dix prochaines années, soit d'ici 2015. De plus, il souligne l'importance de mettre l'accent sur l'entretien préventif et met en évidence les conséquences du sous-financement des travaux routiers.

3.1 Les cibles à atteindre

Pour que le réseau routier du Québec soit redressé à un niveau à la fois concurrentiel par rapport aux juridictions voisines et facilitant son entretien récurrent, il a été établi que 80 % des chaussées et des structures devrait être remis en bon état.

Cette cible tient compte de la comparaison de l'état du réseau routier québécois avec l'Ontario et certains états américains, de sa dégradation au cours des dernières années et des conséquences économiques néfastes de cet état de fait, à la fois sur les véhicules et sur les coûts d'entretien annuel.

3.2 Les montants requis

Afin de déterminer les montants d'argent requis pour atteindre cette cible, les quatre indicateurs suivants ont été analysés :

- le nombre total de km et de structures que comprend le réseau routier,
- les dépenses annuelles réelles consacrées à l'entretien du réseau routier (c'est-à-dire excluant l'inflation),
- les dépenses réelles par km de route et par structure,
- le % de chaussées et de structures en bon état.

Malheureusement, les données concernant le pourcentage des chaussées et des structures en bon état ne sont recensées que depuis 1999-2000. Pour cette raison, la comparaison de ces indicateurs n'a pu s'étendre sur plus de cinq années (1999-2000 à 2003-2004). Ainsi, les estimations suivantes des dépenses requises afin d'améliorer l'état général des routes et structures du Québec sont approximatives. Il importe d'avoir ces limites en tête à l'examen des sommes à investir au cours des dix prochaines années.

3.2.1 Les chaussées

Le tableau suivant présente l'évolution de l'état des chaussées et des dépenses liées aux interventions sur celles-ci.

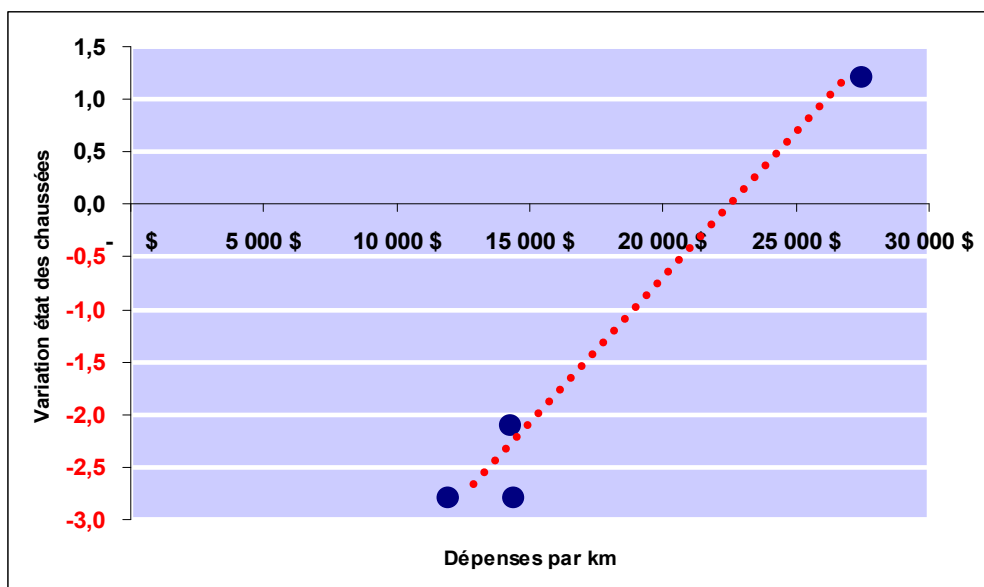
Tableau 3.1
Évolution de l'état des chaussées et
des dépenses liées aux interventions sur celles-ci

Année	Total km	Dépenses M\$ ⁶⁷	Indice de prix	Dépenses réelles M\$ 1999	Dépenses réelles par km	% bon état	Var. dépenses réelles	Var. dépenses par km	Var. état pts
1997-98	29 140		100,0						
1998-99	29 197	373,5	102,2	396,2	13 568\$				
1999-00	29 204	372,5	104,0	388,3	13 295\$	68,7%	-2,0%	-2,0%	
2000-01	29 419	352,2	108,6	351,6	11 950\$	65,9%	-9,5%	-10,1%	-2,8
2001-02	29 464	431,8	110,4	424,0	14 390\$	63,1%	20,6%	20,4%	-2,8
2002-03	29 600	849,9	113,3	813,1	27 471\$	64,3%	91,8%	90,9%	1,2
2003-04	29 612	452,9	115,9	423,6	14 305\$	62,2%	-47,9%	-47,9%	-2,1

À partir de ces données, il est possible d'illustrer la relation entre la variation de l'état des chaussées et les dépenses consenties annuellement pour chaque kilomètre de route.

⁶⁷ Ces dépenses comprennent celles consacrées à la conservation des chaussées et à l'amélioration du réseau routier.

Graphique 3.1
Variation de l'état des chaussées selon
les dépenses consenties par kilomètre de route



À la lecture de ce graphique, on remarque que pour maintenir un kilomètre de chaussée dans son état actuel, environ 22 500 \$ sont nécessaires. Suivant cette règle du pouce, pour maintenir dans un état comparable l'ensemble des 29 724 km de chaussées du réseau supérieur, un budget annuel de dépenses de près de 750 millions de dollars serait nécessaire.

Selon la même dynamique, chaque gain en point de pourcentage correspondrait à des dépenses de l'ordre de 26 000 \$ par km de chaussée. Par conséquent, un investissement d'environ 865 millions de dollars par année serait nécessaire pour améliorer de 1 % l'état général des chaussées du réseau supérieur.

Or, pour atteindre la cible de 80 % des chaussées en bon état d'ici 2015, il faudrait effectuer un redressement de près de 18 points de pourcentage à cet état. Par conséquent, pour atteindre cet objectif, il faudrait consacrer environ 15,4 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années, soit plus de 1,5 milliard de dollars par année.⁶⁹

⁶⁹ $(80 - 62,2) \times 865\,000\,000$

Il existe deux sources majeures d'incertitudes relatives à un tel estimé. D'abord, les résultats du maintien (0 %) et de l'amélioration (1 %) sont dérivés à partir d'une analyse sur quatre années, alors qu'il en faudrait une trentaine pour obtenir un estimé statistiquement significatif. Ensuite, on ne peut simplement appliquer le dernier résultat de façon linéaire, puisque chaque point de pourcentage d'amélioration des routes réduit sensiblement les coûts d'entretien annuels. En somme, cela incite à croire que les investissements effectifs à réaliser seraient vraisemblablement égaux ou inférieurs à cette somme. Des analyses additionnelles à l'aide de données plus précises du MTQ seraient donc à souhaiter en vue de préciser ces résultats.

3.2.2 Les structures

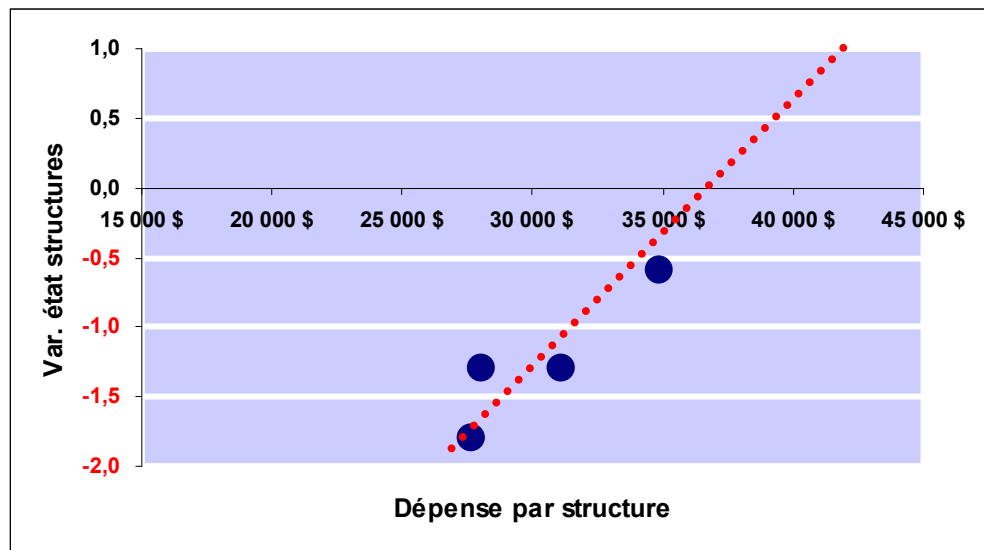
Comme pour les chaussées, le tableau suivant présente l'évolution de l'état des structures et des dépenses liées aux interventions sur celles-ci.

Tableau 3.2
Évolution de l'état des structures et
des dépenses liées aux interventions sur celles-ci

Année	Total n	Dépenses M\$	Indice de prix	Dépenses réelles M\$ 1999	Dépenses réelles par n	% bon état	Var. dépenses réelles	Var. dépenses par n	Var. état pts
1997-98	4 707	64,9	100,0						
1998-99	4 741	98,7	102,2	104,7	22 081\$				
1999-00	4 797	122,4	104,0	127,6	26 595\$	61,8%	21,9%	20,4%	
2000-01	4 831	133,7	108,6	133,5	27 624\$	60,0%	4,6%	3,9%	-1,8
2001-02	4 853	153,8	110,4	151,0	31 118\$	58,7%	13,2%	12,6%	-1,3
2002-03	4 923	179,4	113,3	171,6	34 865\$	58,1%	13,7%	12,0%	-0,6
2003-04	4 945	148,1	115,9	138,5	28 011\$	56,8%	-19,3%	-19,7%	-1,3

Le prochain graphique illustre quant à lui la relation entre la variation de l'état des structures et les dépenses consenties annuellement pour chaque structure.

Graphique 3.2
Variation de l'état des structures selon
les dépenses consenties par structure



Le graphique 3.2 révèle que pour conserver l'ensemble des structures dans leur état actuel, environ 37 000 \$ par structure sont nécessaires, soit 195,3 millions de dollars pour l'ensemble des 4 945 structures que comprend le réseau supérieur.

Par ailleurs, chaque gain en point de pourcentage correspond à des dépenses d'environ 42 000 \$ par structure. Par conséquent, la hausse d'un point de pourcentage pour l'ensemble des structures nécessite des dépenses de plus de 220 millions de dollars par année.

Or, la cible à atteindre d'ici 2015 consiste à remettre 80 % des structures en bon état (selon les données les plus récentes, 56,8 % des structures sont actuellement en bon état). Par conséquent, pour atteindre cet objectif, on estime qu'il faudrait consacrer près de 5 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années, soit près de 500 millions de dollars par année.⁷¹ Encore ici, il importe d'avoir à l'esprit les réserves méthodologiques associées à cette estimation.

⁷¹ $(80 - 56,8) \times 207\,000\,000$

3.2.3 Montants requis au total et commentaires

Si ces observations sommaires sur quatre années s'avéraient scientifiquement représentatives des réalités de notre réseau routier, au cours des 10 prochaines années, il faudrait engager des dépenses de l'ordre de 15,4 milliards de dollars pour les chaussées et de 5 milliards de dollars pour les structures. Au total, ce sont donc environ 20 milliards de dollars qu'il faudrait investir pour atteindre les objectifs fixés.

Toutefois, le peu de données disponibles réduit substantiellement la fiabilité des montants suggérés dans cette section. En effet, d'autres données auraient été nécessaires pour en garantir la fiabilité. Par exemple, il aurait été pertinent de comparer sur une plus longue période les indicateurs établis. De surcroît, il aurait été utile de connaître le nombre de kilomètre de chaussées et de structures qui ont été réparé grâce aux dépenses consenties annuellement, tout comme les types de travaux effectués ou le niveau d'efficience atteint lors de la réalisation des travaux.

Néanmoins, il semble bel et bien exister un lien entre le niveau de dépense et l'amélioration de l'état du réseau.

3.3 Les besoins financiers des municipalités

Les besoins financiers des municipalités en matière d'entretien des infrastructures routières sont chiffrés depuis quelques années par la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec (CRIQ), une coalition qui milite activement pour hausser l'effort de réfection des infrastructures publiques, essentiellement municipales.

La CRIQ a été créée en août 1999. Elle est présidée par M. Gilles Vaillancourt, maire de Laval, et regroupe 21 associations et organismes qui représentent les principaux acteurs du Québec concernés par la réfection et la mise à niveau des infrastructures municipales et routières au Québec. L'Union des municipalités du Québec et la Fédération québécoise des municipalités figurent notamment parmi ces membres.

Dans le premier mémoire qu'elle a présenté au gouvernement du Québec en 1999⁷², la CRIQ avait évalué à plus de 1 milliard de dollars les besoins annuels que nécessitait la remise à niveau des infrastructures routières et souterraines sous la responsabilité des municipalités. Le tableau 3.3 présente la répartition de ces besoins.⁷³

Tableau 3.3
Répartition des besoins des municipalités selon la
Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec

Volets	Investissements annuels pour le Québec (en millions de \$)
Infrastructures municipales	
Aqueduc et égouts	500
Routes urbaines et locales	300
Routes nationales et supérieures	200
Développement économique	50
Nouvelles technologies	10
TOTAL (en incluant les routes nationales et supérieures)	1 060
TOTAL (en excluant les routes nationales et supérieures)	860

« Dans une étude publiée au printemps 2003⁷⁴, le Conference Board du Canada estimait que l'évaluation avancée par la CRIQ était conservatrice. »⁷⁵ Les montants qu'elle a avancés sont donc fiables.

Par ailleurs, dans un mémoire de la CRIQ datant de novembre 2002, les besoins des infrastructures routières ont été ajustés. En effet, considérant le manque d'investissement entre 1999 et 2002, les besoins des municipalités ont augmenté de façon substantielle. Comme l'indique le graphique 3.3, au cours de cette période, les besoins des infrastructures routières locales sont passés de 300 à 375 millions de dollars par année.

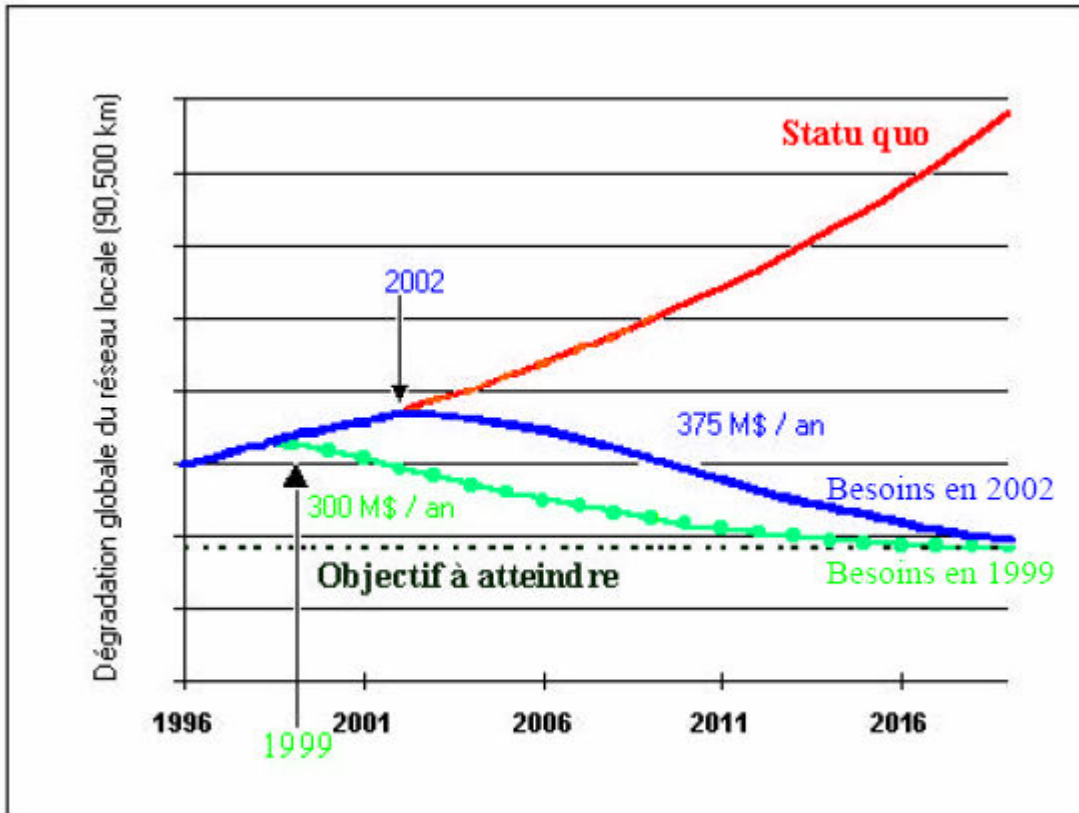
⁷² COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC, *Un projet de société pour le Québec de l'an 2000*, juillet 1999, p.16.

⁷³ COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC, *Pour un financement durable et une structure de mise en œuvre performante*, novembre 2002, p.8.

⁷⁴ CONFERENCE BOARD DU CANADA et L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC, *La situation fiscale des municipalités québécoises*, mai 2003.

⁷⁵ UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC, *Mémoire présenté au ministre des Finances du Québec, dans le cadre des consultations prébudgétaires 2004-2005*, 16 janvier 2004, p.6.

Graphique 3.3
Effets des investissements prévus au programme d'infrastructures
sur la détérioration des chaussées



Ses montants n'ont pas été modifiés par la CRIQ depuis 2002.

Considérant l'ampleur des besoins d'entretien et de réfection du réseau routier sous la responsabilité des municipalités, la Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec appuie totalement la CRIQ dans ses revendications. Elle invite donc le gouvernement du Québec à donner suite à ses recommandations, particulièrement celles concernant les investissements annuels qui devraient être consentis pour l'entretien des routes urbaines et locales.

3.4 Mettre l'accent sur l'entretien préventif

Selon l'Institut de recherche en construction (IRC), « l'entretien préventif est le meilleur moyen de prévenir la détérioration des chaussées, de prolonger leur vie en service et de maximiser, ce faisant, l'utilisation des fonds publics qui se font de plus en plus rares. » En effet, l'entretien préventif des chaussées permet d'en conserver la qualité en préservant notamment leur structure du cycle gel-dégel grâce à des interventions régulières, comme le bouchage des fissures.

Par exemple, en Ontario, des stratégies d'entretien préventif concurrencent maintenant efficacement la méthode précédente de réparation de la chaussée qui consiste à « parer au plus pressé ».

La méthode « parer au plus pressé » signifie attendre que la chaussée se détériore de façon importante avant d'entreprendre des travaux de resurfacement ou de reconstruction plus coûteux.

« L'entretien préventif dicte un programme d'entretien de routes plus régulier, même sur les routes en bon état, afin d'assurer la durabilité à long terme et prévenir une réhabilitation plus coûteuse. Il incorpore plusieurs méthodes qui prolongent la vie de service de la chaussée tout en réduisant ses coûts à long terme. Dans la région de l'Est de l'Ontario, on utilise avec succès deux méthodes principales d'entretien préventif : les traitements de surface (aussi appelés « couches de scellement au bitume » par certaines administrations routières) et le microsurfacement, deux types de recouvrement ultramine utilisés sur les routes présentant des désordres de surface. »⁷⁶

3.4.1 Prolonger la vie utile des chaussées

Selon le Rapport annuel 2004 du Bureau du vérificateur provincial de l'Ontario, la durée de vie moyenne des routes de qualité élevée est d'environ 17 ans « si aucune mesure n'est prise pour retarder la détérioration de la structure sous-jacente »⁷⁷.

⁷⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO, « Stratégies d'entretien préventif et de conservation », dans *Road Talk*, août 2004, volume 10, numéro 3, <http://www.mto.gov.on.ca/french/transtek/roadtalk/rt10-3/>.

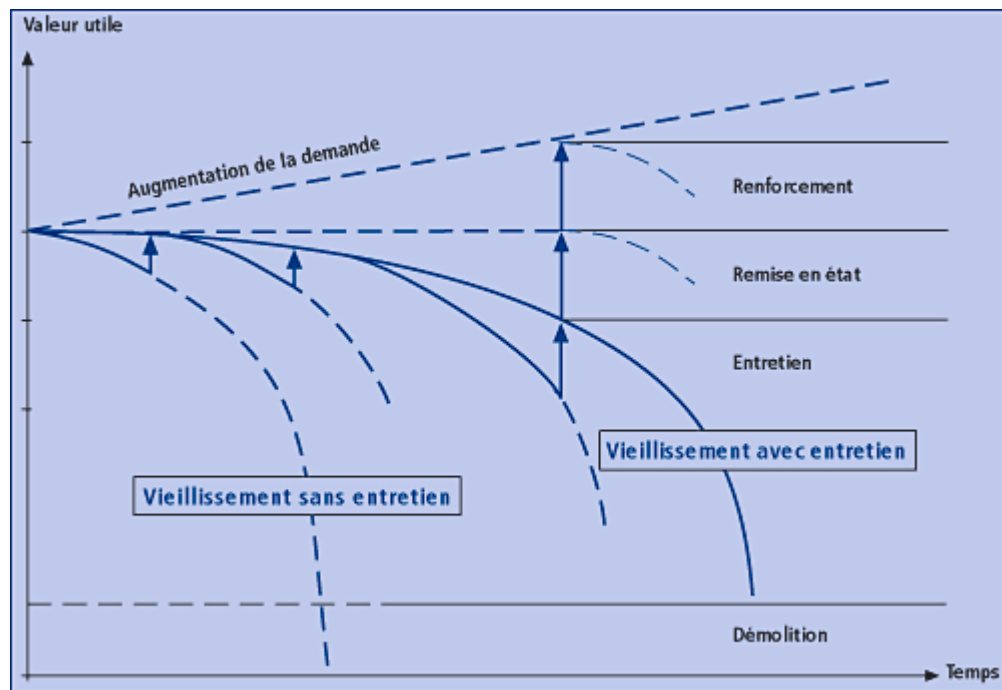
⁷⁷ BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, *op. cit.*, p.383.

Cependant, des travaux d'entretien préventif, de préservation et de remise en état effectués au bon endroit et au bon moment, font en sorte que « la vie utile de ces routes peut durer jusqu'à 50 ans ou plus avant de devoir remplacer la structure sous-jacente. »⁷⁸

Pour sa part, l'IRC estime que des programmes d'entretien préventif des chaussées efficaces permettent d'accroître la vie en service des chaussées de 10 à 20 %.⁷⁹

La figure suivante illustre l'apport positif d'un entretien préventif sur la durée de vie des chaussées.

Graphique 3.4
L'apport positif de l'entretien préventif
sur la durée de vie utile des chaussées



Source : GROUPE DE L'INDUSTRIE SUISSE DE LA CONSTRUCTION, *accents*, septembre 2001

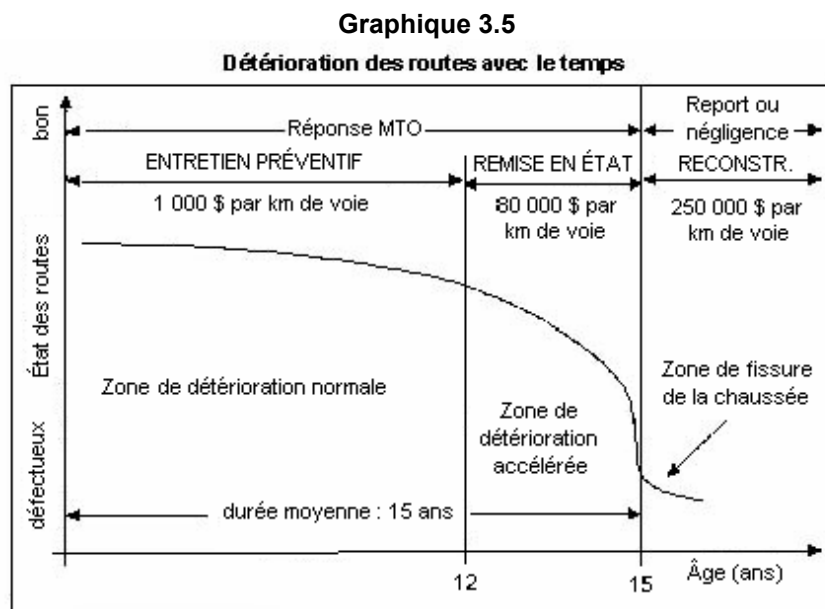
⁷⁸ *Loc. cit.*

⁷⁹ INSTITUT DE RECHERCHE EN CONSTRUCTION, *Innovation en construction*, volume 6, numéro 2, printemps 2001

3.4.2 Réaliser des économies importantes

En préservant le patrimoine et en évitant des réparations ultérieures plus importantes, l'entretien préventif des chaussées permet de réaliser des économies importantes. En ce sens, on peut dire que l'entretien préventif des routes est beaucoup moins onéreux que l'entretien curatif.

Par exemple, l'entretien ou la remise en état qui s'effectue avant que la chaussée ne se détériore coûte beaucoup moins cher que la réfection d'une route ayant atteint un niveau critique de détérioration. En effet, comme l'illustre le graphique ci-dessous, reconstruire une route coûte 250 000 dollars par kilomètre de voie au lieu de 80 000 dollars si l'on se limitait au revêtement comme mesure préventive.



Source : *Rapport annuel 1999 du Bureau du vérificateur provincial de l'Ontario*, http://www.auditor.on.ca/french/fr_reports/f99/314fr99.html

En prolongeant la durée de vie utile d'une route et en réduisant le coût des interventions à effectuer sur celles-ci, l'entretien préventif des chaussées apparaît rapidement comme une stratégie très rentable.

À preuve, selon le Rapport annuel 2004 du Bureau du vérificateur provincial de l'Ontario, on estime que la prolongation de la vie utile d'une autoroute à six voies permet de réaliser des économies approximatives de 116 000 \$ par kilomètre. »⁸⁰. De plus, et selon un autre document du gouvernement de l'Ontario, un dollar investi dans le cycle de vie de la chaussée peut faire économiser plus de cinq dollars à l'avenir.⁸¹

Par ailleurs, une récente analyse de la façon dont 85 pays affectaient les fonds d'entretien routier a montré que dépenser 12 milliards de dollars pour l'entretien préventif aurait permis d'éviter des coûts de reconstruction de 40 milliards de dollars. Résultat : en moyenne, 330 millions de dollars sont gaspillés dans chaque pays pour des reconstructions qui auraient pu être évitées.⁸²

Considérant la rentabilité de l'entretien préventif et de la préservation des chaussées, des États américains ont même décidé d'accorder la priorité financière à ces projets plutôt qu'à l'expansion. En guise d'exemple, en 2003, le Michigan a commencé à reporter les projets d'expansion en faveur des projets de préservation, jusqu'à ce qu'il puisse atteindre et soutenir son objectif qui est de maintenir 90 % de ses routes et ponts en bon état.⁸³

3.5 Les conséquences du sous-financement

L'insuffisance des investissements consentis annuellement à l'entretien du réseau routier est lourde de conséquences. Effectivement, une telle situation réduit la sécurité des usagers de la route, accroît les frais que doivent assumer les automobilistes, nuit à l'économie québécoise de façon générale et à l'industrie touristique plus particulièrement, occasionne un coût environnemental considérable tout en accroissant le fardeau que l'on fait peser sur les prochaines générations.

⁸⁰ *Loc. cit.*

⁸¹ MTO, *Road Talk*, *op. cit.*

⁸² ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE, *Préserver les routes de votre pays*, p. 11. (Le MTQ représente le Québec au sein de l'Association mondiale de la Route.)

⁸³ MICHIGAN DEPARTMENT OF TRANSPORTATIONS, « Five Year Road and Bridge Program », dans *Looking Ahead*, http://www.michigan.gov/documents/MDOT-Facts-Looking-Ahead_62969_7.pdf

3.5.1 Les conséquences sur la sécurité des routes

Les conséquences du sous-financement des travaux routiers sont dramatiques, particulièrement lorsque des accidents sont occasionnés par un mauvais entretien du réseau. En ce sens, il est juste de prétendre qu'un réseau routier maintenu dans un piètre état, comme c'est le cas au Québec à certains endroits, menace littéralement la sécurité de ses usagers.

De fait, chaque année des accidents de la route peuvent être directement reliés au mauvais état de la chaussée.

Par ailleurs, certains ouvrages d'art se retrouvent dans un état lamentable, parfois même dangereux.

Certes, comme il est clairement indiqué dans des documents du MTQ, si une déficience majeure est constatée lors de l'inspection d'une structure, et que celle-ci représente un danger pour la sécurité des automobilistes, le MTQ procède immédiatement aux travaux qui sont nécessaires pour la remettre en état. Malgré cette vigilance au MTQ, des journalistes sérieux vont jusqu'à écrire que, en regard de la situation dans laquelle se retrouve le réseau routier du Québec, l'attitude de nos élus « tient souvent de la négligence criminelle, purement et simplement ».⁸⁴

3.5.2 Les conséquences sur les frais assumés par les automobilistes

En plus d'engendrer le vieillissement prématuré des véhicules, le mauvais état de la chaussée occasionne des frais extraordinaires pour les usagers : une consommation supplémentaire de carburant, une augmentation de l'usure des pneus et des réparations mécaniques supplémentaires à effectuer sur les véhicules. En fait, une récente étude américaine démontre que les automobilistes des 50 plus grandes régions métropolitaines du monde paient en moyenne 142 \$ US par année en frais d'entretien de leur véhicule pour avoir circulé sur des chaussées en mauvais état.⁸⁵

⁸⁴ SAMSON, Jean-Jacques, « Négligence criminelle sur les routes » dans *Le Devoir*, 7 janvier 2004, p.A11

⁸⁵ ONTARIO'S WORST MUNICIPAL ROADS, " Road Conditions in Metropolitan Areas and the Impact on Motorists ", dans *The Road Information Program*, 2002, <http://www.worstroads.ca/newsinfo.asp?mode=vi&it=45&itemid=990&dataitemtype>

3.5.3 Les conséquences sur l'économie québécoise

Selon les plus récentes données fournies par l'Institut de la statistique du Québec, les exportations sont grandement responsables du développement économique du Québec. En 2004, la valeur totale des exportations québécoises s'est élevée à 53 milliards de dollars, ce qui représente près de 26 % du PIB. De toutes ces exportations, 82 % étaient destinées aux États-Unis, principalement vers les états à proximité du Québec.⁸⁶ Or, 69 % des exportations vers les voisins du sud, c'est-à-dire 56,6 % des exportations québécoises totales, transitent par camion.

Le mauvais état du réseau, qui résulte du sous-financement des travaux routiers, a cependant des conséquences importantes sur les transporteurs routiers. En effet, ceux-ci doivent payer des frais d'entretien plus élevés tout en faisant face à une augmentation des temps de transports. Or, les frais de transport assumés par les entreprises représentent entre 10 % et 35 % des frais de production manufacturière, dépendamment des secteurs.⁸⁷ Ces coûts supplémentaires sont nécessairement inclus dans le prix de leurs produits, ce qui produit deux effets pervers. Premièrement, c'est le consommateur qui paie la note en fin de compte. Deuxièmement, les produits québécois qui sont exportés vers les différents marchés nord-américains sont offerts à des prix moins compétitifs.

3.5.4 Les conséquences sur l'industrie touristique

Le réseau routier joue également un rôle de premier plan dans l'industrie touristique du Québec et dans son développement. En effet, plusieurs sites sont souvent uniquement accessibles par la route. De plus, considérant le vaste territoire sur lequel s'étend le Québec et les très grandes distances qui séparent certaines destinations, les touristes qui sillonnent le Québec doivent parcourir plusieurs kilomètres pour compléter leur périple.

⁸⁶ DESROSIERS, Éric, « Le Québec se classe au 37^e rang des économies du monde » dans *Le Devoir*, 17 mars 2005, <http://www.ledevoir.com/2005/03/17/77177.html>.

⁸⁷ LES COINSEILLERS ADEC, *op. cit.*, p.4.

Dans ces circonstances, la qualité du réseau routier a une incidence vitale sur le souvenir que les touristes conservent du Québec. Effectivement, rouler pendant plusieurs heures sur des chaussées cahoteuses n'a rien d'intéressant et risque même d'être drôlement ennuyant. Cela est d'autant plus vrai lorsque les touristes disposent d'un réseau routier de meilleure qualité chez eux, ce qui est le cas des Américains, des Canadiens des autres provinces et de nombreux Européens.

Dans la nouvelle *Politique touristique du Québec*⁸⁸, qui a été rendue publique au mois de mai 2005, le gouvernement du Québec a démontré qu'il est conscient de cet aspect. Il a reconnu qu'un accès facile à la destination, à ses régions et à ses produits représente un « facteur de succès déterminant pour le devenir touristique du Québec »⁸⁹. Et si « le Québec ne dispose pas de tous les leviers pour s'attaquer à certaines problématiques de transport, comme la diminution des liaisons aériennes avec les grandes métropoles du monde, [il peut toutefois] intervenir sur des chantiers prioritaires tels que la qualité du réseau routier utilisé par les touristes »⁹⁰.

En définitive, sous-financer les travaux routiers au Québec limite dangereusement l'essor de l'industrie touristique du Québec. Pourtant, celle-ci représente un moteur économique important. Elle « figure au sixième rang des produits d'exportation et représente 2,8 % du PIB. Elle est responsable d'un peu plus du tiers des 388 000 emplois dénombrés dans les secteurs associés au tourisme, soit près de 133 500 emplois directs à temps plein, temps partiel et saisonniers. Elle crée aussi quelque 48 000 emplois indirects. »⁹¹

3.5.5 Les conséquences sur le développement durable

Les écologistes et bien des gens pensent que les usagers de la route sont de très grands pollueurs et que l'on devrait chercher à diminuer leur circulation. Pour eux, c'est la façon d'améliorer la qualité de l'environnement.

⁸⁸ MINISTÈRE DU TOURISME DU QUÉBEC, *Politique touristique du Québec – Un nouveau partenariat industrie-gouvernement*, 2005, 37 pages.

⁸⁹ *Ibid.*, p.21.

⁹⁰ *Ibid.*, p.27.

⁹¹ *Ibid.*, p.2.

De fait, au Québec, le secteur des transports représente le principal contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES). À lui seul, il est responsable de 38 % des GES produits.⁹²

Pour contrer ce problème, et en vue d'atteindre les objectifs fixés dans le cadre du Protocole de Kyoto, le recours à diverses stratégies est encouragé par les gouvernements du Québec et du Canada. Parmi celles-ci, notons la vérification de la pression des pneus, l'entretien régulier des véhicules, le recours au covoiturage ou au transport commun lorsque cela est possible, etc.

Cependant, très peu de gens savent qu'un réseau routier mal entretenu contribue aussi à l'accroissement des gaz à effet de serre. En effet, circuler sur une chaussée au mauvais état provoque une augmentation de la consommation d'essence de l'ordre de 35 %.⁹³ Et qui dit augmentation de la consommation d'essence, dit augmentation de la production de gaz à effet de serre (GES). En effet, « chaque litre de carburant consommé par un véhicule entraîne l'émission de 2,4 kg de dioxyde de carbone (CO₂), un GES qui contribue aux changements climatiques. »⁹⁴

Entretenir de façon adéquate le réseau routier du Québec représente donc aussi une stratégie efficace pour réduire les émissions polluantes produites par les véhicules routiers sur notre territoire. Or, seulement 62 % des chaussées de tout le réseau supérieur sont actuellement en bon état.

À partir de ces informations, il est juste de dire que le sous-financement des travaux d'entretien comporte également un coût environnemental considérable. En effet, en négligeant l'entretien de son réseau routier et en ne freinant pas la dégradation de son état, le gouvernement du Québec contribue à l'augmentation des GES qui sont produits ici par les usagers de la route. Pourtant, devons-nous le rappeler, l'Assemblée nationale du Québec a unanimement appuyé l'atteinte des objectifs de Kyoto.

Mais encore, s'il est vrai qu'il est nécessaire de trouver des solutions efficaces pour réduire les émissions de gaz à effet de serre au Québec, il demeure tout de même important de garder à l'esprit que le concept de développement durable repose sur trois piliers : l'aspect environnemental, économique, et social.

⁹² MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC, *Inventaire québécois des gaz à effet de serre*, septembre 2002, préambule.

⁹³ CAA-Québec, *op. cit.*, p.4.

⁹⁴ <http://www.pneusenforme.ca/inflation/benefits.asp?loc1=inflation&loc2=benefits>

Or, le Québec fait partie d'une économie nord-américaine dans laquelle le « juste à temps » revêt une importance capitale. Des milliers d'emplois en dépendent. Que l'on parle de commerce avec les autres provinces ou avec les États-Unis, nous sommes en concurrence et les entreprises du Québec doivent demeurer compétitives pour sauvegarder les emplois liés au secteur des transports au Québec.

Enfin, sur un territoire aussi vaste que celui du Québec, toute personne bien avisée sait très bien qu'il nous est impossible de mettre en place un système de transport en commun adéquat sur l'ensemble du territoire. Les gens des régions sont aussi des payeurs de taxes et d'impôts. Ils ont besoin de se déplacer et ont le droit d'être desservis par un réseau routier acceptable et sécuritaire.

3.5.6 Les conséquences sur le transport des personnes à mobilité réduite

Plusieurs personnes à mobilité réduite s'abstiennent de plus en plus ou, à tout le moins, diminuent de façon significative leurs déplacements et leurs voyages avec leur véhicule adapté. Selon le président de Kéroul⁹⁵, l'une des premières raisons est évidemment le piètre état des routes au Québec.

Les personnes à mobilité réduite (handicapées) représentent présentement plus de 15 % de la population québécoise, sans compter les gens en perte d'autonomie, un groupe de plus en plus important.

Ces personnes qui sont au prise avec une déficience musculo-squelettique disposent de véhicules munis d'équipements souvent très sophistiqués. Ces équipements qui leur permettent une certaine autonomie et une inclusion acceptable dans notre société coûtent évidemment une petite fortune.

Mais au-delà de ces investissements, qui sont généralement absorbés par des organismes de bienfaisances et même aussi par la SAAQ, il faut comprendre l'angoisse et le désarroi de ces personnes démunies devant la problématique d'un bris mécanique. Hors des grands centres urbains, tels que Montréal et Québec, l'expertise nécessaire pour effectuer les réparations idoines fait défaut.

⁹⁵ Kéroul a comme mandat principal le développement et l'amélioration de l'accessibilité au tourisme et à la culture pour les personnes handicapées ou en perte d'autonomie. Il est l'intervenant privilégié auprès de Tourisme Québec depuis 1987.

Considérant les besoins récurrents et indispensables en soins de santé qu'éprouvent les personnes à mobilité réduite, cette situation revêt un aspect catastrophique. Le sous-investissement en travaux d'entretien, duquel résulte un réseau routier de mauvaise qualité, a donc de sévères répercussions sur ces personnes.

3.5.7 Les conséquences sur les prochaines générations

Enfin, en sous-finançant l'entretien et la réfection du réseau routier, les gouvernements actuels font preuve d'un manque de responsabilité flagrant face aux contribuables de demain, c'est-à-dire les enfants d'aujourd'hui. En effet, tôt ou tard, quelqu'un devra payer pour ces manquements. De plus, les retards à investir dans l'entretien des routes risquent de perdre des infrastructures qui devront être complètement refaites, ce qui engendrera des coûts supérieurs et nécessitera des investissements majeurs. Partant, non seulement on refile une facture salée aux générations futures, mais en plus, les frais qu'ils devront assumer seront encore plus importants que ceux d'aujourd'hui.

4. LES CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES DES UTILISATEURS DE LA ROUTE

Chaque année au Québec, les utilisateurs de la route contribuent de diverses façons aux trésors québécois et canadien : droits d'immatriculation, permis de conduire, taxes sur l'achat d'essence ou d'un véhicule, etc.

Cependant, bien qu'il soit légitime de s'attendre à ce que ces sommes d'argent soient utilisées pour financer l'entretien du réseau routier, tel n'est pas toujours le cas. De fait, d'année en année, les contributions financières versées par les utilisateurs de la route sont utilisées à bien d'autres fins. Pendant ce temps, l'état dans lequel est maintenu le réseau routier est insatisfaisant, ce que manifestent massivement ses usagers.

Ce chapitre relève l'ensemble des contributions financières qui sont versées par les usagers de la route. À cet effet, les contributions versées au gouvernement du Québec seront d'abord présentées, puis celles versées au gouvernement du Canada.

4.1 Contributions versées au gouvernement du Québec

Au Québec, les utilisateurs de la route versent différents types de contributions financières. Certaines sont payées via la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), et d'autres sous forme de taxes.

4.1.1 Contributions versées via la SAAQ

La SAAQ perçoit trois catégories de contributions pour le compte du gouvernement du Québec : les droits liés à l'immatriculation d'un véhicule (1), ceux liés à l'obtention ou le renouvellement du permis de conduire (2), et la TVQ payée sur les contributions d'assurance et les véhicules (3).

1. Droits liés à l'immatriculation d'un véhicule

La catégorie des droits liés à l'immatriculation d'un véhicule se subdivise en deux sous-catégories : les droits d'immatriculation et les droits additionnels

a. Droits d'immatriculation

Comme la SAAQ l'indique on ne peut plus clairement, « au Québec, tout propriétaire d'un véhicule routier doit l'immatriculer à moins d'en être exempté par le Code de la sécurité routière. Les exemptions portent sur les véhicules entreposés chez les commerçants, sur la machinerie agricole et sur les véhicules de loisir dans les cas prévus par le règlement. »⁹⁶

Lorsqu'ils immatriculent leur véhicule, les Québécois doivent assumer différents frais : des contributions d'assurance, des frais d'administration, des droits d'immatriculation et une contribution au transport en commun. Mis à part les droits d'immatriculation, ces frais sont destinés à financer des programmes ciblés (le Régime public d'assurance automobile, l'administration de la SAAQ ou le système de transport en commun).

Puisqu'il n'est pas dans la volonté de la Coalition d'exiger du gouvernement qu'il utilise les recettes des taxes à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été mises en place, seuls les droits d'immatriculation ont retenu notre attention dans cette étude.

Les droits d'immatriculation sont calculés en fonction des catégories suivantes de plaques⁹⁷ :

- Véhicules de promenade à usage personnel (de 52 \$ à 104 \$)
- Motocyclettes (40 \$) et cyclomoteurs (12 \$)
- Taxis (104 \$)
- Camions et véhicules de ferme de plus de 3 000 kg (de 0 \$ à 1 961 \$)
- Autobus et minibus (de 0 \$ à 758 \$)
- Véhicules routiers à circulation restreinte (de 25 \$ à 948 \$)
- Plaques amovibles (de 40 \$ à 605 \$)

⁹⁶ <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/index.html>

⁹⁷ http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/tarification_immat/index.html

- Remorques (44 \$ pour une remorque et 0 \$ pour une remorque de ferme)
- Véhicules hors route (de 0 \$ à 69 \$)⁹⁸
- Autres véhicules (de 0 \$ à 745 \$)⁹⁹

b. Droits d'immatriculation additionnels

Deux types de droits d'immatriculation additionnels sont également recueillis par la SAAQ, ceux sur les véhicules de luxe et d'autres sur les véhicules de forte cylindrée.

Les droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de luxe s'appliquent aux véhicules de promenade et aux véhicules commerciaux qui ont sept ans ou moins et dont la valeur est de plus de 40 000 \$ (la période de sept ans est établie en fonction de l'année du modèle et non en fonction de l'année d'acquisition).

Ce droit est fixé à 1 % et est calculé sur la valeur excédentaire de 40 000 \$ (pour reprendre l'exemple donné par la SAAQ, pour un véhicule de 45 000 \$, la valeur excédentaire étant de 5 000 \$, le propriétaire du véhicule devra payé 50 \$ en droits additionnels (0,01 x 5 000 \$)).¹⁰⁰

Pour les véhicules neufs, la valeur du véhicule est établie en fonction du contrat de vente ou de location. Quant aux véhicules usagés, elle est établie selon le plus élevé des prix suivants : le prix d'achat ou le prix de vente moyen.

Pour leur part, les droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de forte cylindrée s'appliquent aux véhicules de promenade, commerciaux et aux habitations motorisées dont le moteur a une cylindrée de quatre litres ou plus. Le tableau suivant présente les droits exigés pour chaque dixième de litre excédentaire.

⁹⁸ Le site Internet de la SAAQ stipule que des droits d'immatriculation perçus sur les motoneiges et les quads, un montant respectif de 25 \$ et de 6 \$, décrété par le gouvernement, sert à soutenir un programme d'assistance financière. Ce programme vise à assurer, notamment, le développement et l'entretien du réseau québécois de sentiers de motoneige et du réseau québécois de sentiers de quads et il est géré par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.

⁹⁹ Cette catégorie de plaques comprend entre autres les véhicules utilisés par les écoles de conduite, les véhicules routiers autres qu'un autobus ou un omnibus affectés au transport d'écoliers, les véhicules-outils d'hiver, les corbillards, etc.

¹⁰⁰ <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/luxe.html>

Tableau 4.1
Droits d'immatriculation additionnels
sur les véhicules de forte cylindrée

Cylindrée (en litres)	Droits (\$)
4,0	30
4,1	40
4,2	50
4,3	60
4,4	70
4,5	80
4,6	90
4,7	100
4,8	110
4,9	120
5,0	130
5,1	140
5,2 et plus	150

Source : SAAQ, <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/cylindree.html>

Cependant, puisque les droits additionnels sur les véhicules de forte cylindrée découlent d'une mesure du budget 2004-2005, les revenus qu'ils génèrent ne sont pas encore connus.

2. Droits liés au permis de conduire

En plus des droits liés à l'immatriculation d'un véhicule, d'autres sont liés à l'obtention ou le renouvellement du permis de conduire.

Le tableau suivant dresse un portrait détaillé des frais inclus dans le coût d'un permis de conduire. Il faut toutefois préciser qu'une fois renouvelé, le permis de conduire est valide pour une période de 2 ans

Tableau 4.2
Frais inclus dans le coût du permis de conduire

Points d'inaptitude	Contributions d'assurance	Frais d'administration	Droits versés au ministère des Finances	Total
0 à 3	50 \$	4 \$	32 \$	86 \$
4 à 7	100 \$	4 \$	32 \$	136 \$
8 à 11	174 \$	4 \$	32 \$	210 \$
12 à 14	286 \$	4 \$	32 \$	322 \$
15 et plus	398 \$	4 \$	32 \$	434 \$

Encore une fois, les recettes des contributions d'assurance et des frais d'administration ne sont pas compilées dans cette étude, leur utilisation étant déjà prévue pour financer des programmes ciblés.

Recettes des droits d'immatriculation et de permis de conduire perçus par la SAAQ pour le gouvernement du Québec

Les droits perçus par la SAAQ pour le compte du gouvernement du Québec sont indiqués dans le *Rapport annuel de gestion* de la SAAQ.

Au cours de l'exercice financier terminé le 31 décembre 2004, le montant total de ces droits perçus s'élève à **765,9 millions de dollars**.¹⁰¹

3. TVQ payée sur les contributions d'assurance et les véhicules.

Une troisième catégorie de contributions versées par les utilisateurs de la route est recueillie par la SAAQ : la TVQ payée sur les contributions d'assurance et les véhicules.

¹⁰¹ SAAQ, « Les autres services, le personnel et les ressources » dans *Rapport annuel de gestion 2004*, p.12

Au Québec, un régime public d'assurance automobile protège tous les usagers de la route. Ce régime est financé à partir des contributions d'assurance prélevées à même le coût de l'immatriculation des véhicules et le coût du permis de conduire¹⁰².

La TVQ est incluse dans le montant des contributions d'assurance.

En outre, toute personne qui acquiert un véhicule routier, neuf ou d'occasion, doit payer la TVQ (sauf lorsqu'un véhicule immatriculé au Québec est donné à un parent). La SAAQ perçoit la TVQ au moment de l'immatriculation du véhicule dans les cas suivants : lorsque le véhicule est vendu par un particulier, qu'il provient de l'extérieur ou qu'un véhicule d'une masse nette de moins de 4 000 kg est vendu par un concessionnaire automobile ou toute autre entreprise (cela vaut pour les automobiles, les 4x4, les petits camions, incluant les fourgonnettes et les petits autobus). Par contre, dans les cas de vente de motocyclette, de véhicule tout-terrain, de motoneige, de véhicule-outil, de camion ou d'autobus de 4 000 kg ou plus, c'est l'entreprise ayant vendu le véhicule qui perçoit la TVQ.¹⁰³

Le taux de la TVQ est de 7,5 %. Elle s'applique sur la valeur du véhicule qui correspond généralement à son prix de vente. Toutefois, la valeur de véhicule ne peut être inférieure à celle fixée par la Loi ou par Revenu Québec.

Au cours de l'exercice financier terminé le 31 janvier 2004, la SAAQ a versé **784,1 millions de dollars** en taxes au ministère du Revenu du Québec.¹⁰⁴

4.1.2 Taxes québécoises

Deux taxes québécoises viennent compléter ce topo des contributions financières versées par les utilisateurs de la route auprès du gouvernement du Québec : la taxe sur les carburants et la TVQ payée lors de l'achat de carburant.

¹⁰² <http://www.saaq.gouv.qc.ca/victime/index.html>

¹⁰³ http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/taxe_de_vente.html

¹⁰⁴ SAAQ, *loc. cit*

1. Taxe sur les carburants

La taxe sur les carburants du Québec a été mise en place pour financer l'entretien des routes. Toutefois, à plusieurs reprises au cours des dernières années, les recettes de cette taxe ont été placées dans le fonds consolidé du Québec et ont donc été utilisées à d'autres fins.

Aujourd'hui, le taux régulier de la taxe sur les carburants s'élève à 15,2 cents le litre. « Dans la région de Montréal, l'essence est assujettie, depuis le 1^{er} janvier 1996, à une taxe additionnelle de 1,5 cent le litre afin de pourvoir au financement de l'Agence métropolitaine de transports (AMT) »¹⁰⁵. Cependant, puisque cette dernière taxe est dédiée au financement d'un programme précis, ses recettes ne sont pas compilées dans cette étude.

En 2004, 8 746 148 m³ d'essence pour moteurs ont été vendus au Québec.¹⁰⁶ Au cours de cette année, les recettes de la taxe sur les carburants ont donc été de **1 329,4 millions de dollars**.

2. TVQ payée sur les carburants

En plus de la taxe sur les carburants, ceux qui font le plein au Québec doivent payer la TVQ. Son taux est de 7,5 % et le montant qu'elle représente au litre est inclus dans le prix indiqué à la pompe.

Selon Revenu Québec, les revenus nets générés par la TVQ sur les ventes de carburants en 2004 sont estimés à **522,8 millions de dollars** (462,5 millions pour l'essence et 60,3 millions pour le diesel).¹⁰⁷

¹⁰⁵ FINANCES QUÉBEC, « Hausse du prix des hydrocarbures, Impact sur les équilibres financiers du Québec » dans *Études économiques, fiscales et budgétaires*, volume 1, numéro 2, 17 août 2005, p.2.

¹⁰⁶ STATISTIQUES CANADA, « Ventes intérieures de produits pétroliers raffinés par province » dans *Produits pétroliers raffinés*, juillet 2004, p. 81 et dans *Produits pétroliers raffinés*, décembre 2004 p.81. Ces données ont été transmises par la Régie de l'énergie.

¹⁰⁷ Ce montant a été estimé à partir des quantités d'essence déclarées sur les formulaires de remises de la taxe sur les carburants. Il comprend la taxe payée par les entreprises. Toutefois, le remboursement de la taxe sur les intrants (RTI) pour les entreprises est déduit du total. De plus, les données ont été calculées selon les prix moyens mensuels de l'essence ordinaire sans plomb et du diesel pour l'ensemble des régions du Québec.

Total des contributions versées au gouvernement du Québec par les utilisateurs québécois de la route en 2004-2005

Tableau 4.3
Total des contributions versées par les utilisateurs de la route au gouvernement du Québec

Contributions	Montant (millions \$)
Droits perçus par la SAAQ et versés au ministère des Finances	765,9
Taxes perçues par la SAAQ et versées au ministère du Revenu	784,1
Taxe sur les carburants	1 329,4
TVQ payée sur les carburants	522,8
TOTAL	3 402,2

4.2 Contributions versées au gouvernement du Canada

Bien que le gouvernement du Canada ne soit responsable que de l'entretien de 0,25 % du réseau routier du Québec, selon nos recherches, il exige des usagers québécois de la route qu'ils versent 3 contributions différentes : les taxes d'accise sur l'essence (1), la TPS payée sur les véhicules achetés auprès d'un concessionnaire (2) et la TPS payée sur les carburants (3).

De plus, le gouvernement du Canada impose deux taxes d'accise aux constructeurs automobile (taxe d'accise sur les véhicules¹⁰⁸ et la taxe d'accise sur les climatiseurs¹⁰⁹). Certes, ces taxes supplémentaires se répercutent dans le prix des véhicules achetés par les consommateurs. Toutefois, puisqu'elles ne sont pas directement perçues auprès des usagers de la route, ses recettes n'ont pas été compilées dans cette étude.

¹⁰⁸ La taxe d'accise sur les automobiles concerne toute automobile d'un poids supérieur à 2007 kg (masse repère-automobile, MRA) ainsi que les familiales et fourgonnettes d'un poids supérieur à 2268 kg (masse repère-familial, MRF). Les taux de cette taxe sont croissants (de 30\$ à 60\$). (GOUVERNEMENT DU CANADA, « Taux des taxes d'accise » dans *Loi sur la taxe d'accise*, dernière mise à jour : mai 2004, <http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/currate/currate-f.html>)

¹⁰⁹ Une taxe d'accise de 100 \$ est imposée pour les climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles, les familiales, les fourgonnettes ou les camions. (*Loc. cit.*)

Taxe d'accise sur l'essence

La taxe d'accise sur l'essence a été créée en 1975 par le ministre des Finances John Turner. À l'époque, elle devait servir à encourager la conservation des routes. Par la suite, d'autres mesures ont été prises pour accroître les recettes de cette taxe et les utiliser pour éponger le déficit et la dette. Les plus récentes de ces mesures ont été annoncées dans le budget de 1995, le gouvernement du Canada ayant alors imposé une hausse de ces taux en vue d'atteindre le déficit zéro. Bien que cet objectif ait été atteint il y a quelques années, la taxe d'accise sur l'essence n'a toutefois pas été éliminée.

Les taux de la taxe d'accise sur l'essence, qui ont été mis à jour au moins de mai 2004, sont indiqués dans la *Loi sur la taxe d'accise*¹¹⁰. En voici le détail :

1. Essence au plomb : 0,11 \$/litre
2. Essence sans plomb : 0,10 \$/litre
3. Combustible diesel : 0,04 \$/litre

En 2004, 979 m³ d'essence au plomb, 8 745 169 m³ d'essence sans plomb et 4 100 178 m³ de combustible diesel ont été vendus au Québec. Ces ventes ont généré des revenus respectifs de 107 690 dollars pour l'essence au plomb, 874,5 millions de dollars pour celui sans plomb et 164 007 dollars pour le combustible diesel.¹¹¹ Au total, le gouvernement du Canada a donc encaissé la somme de **874,77 millions de dollars** au cours de l'année 2004 en taxe d'accise sur l'essence.¹¹²

Mentionnons que le 21 juin 2005, les premiers ministres fédéral et provincial, Paul Martin et Jean Charest, ont signé un pacte fiscal sur le partage d'une part des revenus de la taxe d'accise sur l'essence.

En vertu de cette entente, les municipalités, par le biais du gouvernement du Québec, recevront 1,15 milliard de dollars au cours des cinq prochaines années. Ces nouvelles sommes d'argent pourront être investies dans le traitement de l'eau, les infrastructures d'égouts, d'aqueducs et certaines infrastructures routières.

¹¹⁰ *Loc. cit.*

¹¹¹ STATISTIQUES CANADA, *op. cit.*

¹¹² Cette méthode de calcul des revenus générés par la taxe d'accise sur l'essence est conforme à celle suggérée par l'Agence du revenu du Canada

De plus, un montant additionnel de 189 millions de dollars issu des recettes de cette même taxe d'accise sur l'essence sera consacré à l'amélioration du transport en commun au cours des deux prochaines années.¹¹³

TPS payée sur les véhicules achetés auprès d'un concessionnaire

Toute personne qui achète un véhicule routier d'une entreprise, sauf exception, doit payer la TPS au vendeur. Toutefois, il n'y a pas de TPS à payer pour l'achat d'un véhicule auprès d'un particulier.

Le taux de la TPS est de 7 %.

Mentionnons que seules les ventes de véhicules automobiles neufs ont été obtenues. Les recettes de la TPS payée sur les véhicules usagés mais achetés auprès de concessionnaires ne sont donc pas rapportées dans cette étude.

Cela dit, en 2004, les ventes de véhicules automobiles neufs se sont élevées à environ 7 milliards de dollars au Québec¹¹⁴.

Par conséquent, en 2004, on estime que les Québécois ont versé plus **489,5 millions de dollars** en TPS payée sur les véhicules automobiles neufs.

¹¹³ RADIO-CANADA, *Partage de la taxe sur l'essence : les maires sont satisfaits*, 21 juin 2005, http://www.radio-canada.ca/regions/Quebec/nouvelles/200506/21/003-taxe_essence_reaction_lallier.shtml

¹¹⁴ En 2004, les ventes totales de véhicules neufs au Québec ont totalisé 11,557 milliards de dollars (STATISTIQUE CANADA, *Ventes de véhicules automobiles neufs*, décembre 2004, n° au catalogue : 63-007, p.23.) Cependant, ce montant comprend la valeur des véhicules vendus et celle des véhicules loués. Or, pour les locations, la TPS est calculée sur les mensualités et non sur la valeur du véhicule. De plus, il nous est impossible de connaître la valeur totale des mensualités payées. Par conséquent, il est impossible de connaître la TPS payée par les locataires de véhicules neufs. Néanmoins, il est possible d'estimer la TPS payée sur les véhicules neufs qui ont été vendus plus proprement dit. À cet effet, il nous a été possible de connaître la proportion des véhicules qui ont été loués au Canada en 2004 : 39,5 % (Desrosiers Automotive Consultants, une firme privée qui compile une manne de données sur le secteur automobile au Canada et qui nous a été conseillée par Statistique Canada). Toutefois, la même information n'est pas disponible pour le Québec uniquement. Nous avons donc utilisé le % valable pour l'ensemble du Canada. Ainsi, voici la formule à partir de laquelle ont été estimées les recettes de la TPS payée sur les véhicules neufs : $(11,557 \times 0,605) \times 0,07$.

TPS payée sur l'essence

Comme pour l'achat d'un véhicule, les Québécois qui font le plein d'essence doivent payer la TPS. Le montant de la TPS est inclus dans le prix indiqué à la pompe.

Or, en 2004, 863 721 m³ d'essence super à un prix moyen de 0,92 \$ le litre, 7 731 729 m³ d'essence ordinaire à un prix moyen de 0,855 \$ et 4 100 178 m³ de carburant diesel à un prix moyen de 0,823 \$ ont été vendus au Québec.¹¹⁵ Au total, ces ventes ont permis au gouvernement du Canada de recueillir la somme de **754,6 millions de dollars** en TPS payée sur l'essence et le carburant diesel.¹¹⁶

Total des contributions versées au gouvernement du Canada par les utilisateurs québécois de la route en 2004-2005

Tableau 4.4
Total des contributions versées par les utilisateurs de la route au gouvernement du Canada

Contributions	Montant (millions \$)
Taxe d'accise sur l'essence	874,7
TPS payée sur les véhicules neufs	489,5
TPS payée sur l'essence	754,6
TOTAL	2 118,8

4.3 Total des contributions versées par les utilisateurs de la route

Tableau 4.5
Total des contributions versées par les utilisateurs de la route

Gouvernement	Total des contributions versées (millions \$)
Gouvernement du Québec	3 402,2
Gouvernement du Canada	2 118,8
GRAND TOTAL	5 521

¹¹⁵ http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs.html#

¹¹⁶ $[(0,07 \times 0,92) \times (863\,721 \times 1000)] + [(0,07 \times 0,855) \times (7\,731\,729 \times 1000)] + [(0,07 \times 0,823) \times (4\,100\,178 \times 1000)]$. Cette méthode de calcul respecte celle suggérée par l'Agence de revenu du Canada.

5. RECOMMANDATIONS

Les recommandations suivantes ont été soumises aux membres de la Coalition qui les ont acceptées.

Recommandation 1 :

Au cours des 10 prochaines années, le gouvernement du Québec devrait améliorer l'état des chaussées et des structures du réseau routier supérieur. Pendant cette période, 80 % des chaussées et des structures devraient être remises en bon état. (Selon les données les plus récentes, 62,2 % des chaussées et 56,8 % des structures du réseau supérieur sont actuellement en bon état)

Recommandation 2 :

Pour assurer l'atteinte de ces objectifs, un plan décennal devrait être établi.

Recommandation 3 :

Au cours des 10 prochaines années, le gouvernement du Québec devrait consacrer près de 20 milliards de dollars à l'entretien et la réfection du réseau routier supérieur, soit environ 2 milliards de dollars par année.

Recommandation 4 :

Pour garantir la disponibilité de ces fonds, le gouvernement du Québec devrait consolider une partie des contributions financières versées par les usagers de la route dans le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR). Cependant, les sommes consolidées ne devraient servir qu'à financer les travaux liés à la conservation des chaussées et des structures ainsi qu'à l'amélioration du réseau. Par conséquent, le développement du réseau routier devrait dépendre de la volonté du gouvernement d'y consacrer des investissements supplémentaires.

Recommandation 5 :

Le gouvernement du Québec devrait rapatrier d'Ottawa une partie importante des contributions financières versées par les usagers de la route du Québec.

Recommandation 6 :

Pour optimiser la conservation et l'amélioration de ses infrastructures routières, le gouvernement du Québec devrait créer une Société de conservation et d'amélioration du réseau routier du Québec (SCARRQ). (voir l'Annexe II, « Structure de la Société de conservation et d'amélioration du réseau routier du Québec »)

Recommandation 7 :

Le gouvernement du Québec devrait favoriser une meilleure planification des travaux d'entretien du réseau routier en réalisant les appels d'offres dès le mois de janvier.

Recommandation 8 :

Le gouvernement du Québec devrait favoriser l'adhésion de la SCARRQ à la Nordic Road Association (le Danemark, la Finlande, la Norvège, la Suède et l'Islande en sont membres). En prenant part aux activités de la NRA, la SCARRQ pourrait échanger avec des pays nordiques sur les meilleures façons d'entretenir des infrastructures routières dans des conditions climatiques comparables à celles du Québec.

En outre, nous recommandons les propositions suivantes aux membres de la Coalition afin d'assurer la pérennité de ses actions.

Proposition 1 :

Les membres de la Coalition devraient formaliser leur action collective en créant une entité juridique et en mettant en place une permanence afin de coordonner ses futures actions.

Proposition 2 :

Au printemps 2006, la Coalition devrait organiser un colloque qui réunirait l'ensemble des acteurs concernés par l'entretien des routes au Québec. Au terme de ce colloque, une conférence de presse serait tenue afin de révéler les principales conclusions qui en sont ressorties.

Proposition 3 :

Au printemps 2006, la Coalition devrait participer aux consultations prébudgétaires 2006 afin de transmettre ses recommandations au ministre des Finances du Québec.

CONCLUSION

Au cours des 10 dernières années, des sommes d'argent importantes ont été attribuées à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier du Québec. En effet, alors qu'en 1996 le montant de ces investissements s'élevait à 445 millions de dollars, en 2006, c'est 1,2 milliard de dollars qui seront consacrés à cette fin.

Néanmoins, le sous-investissement des années 1990 et le vieillissement des infrastructures font aujourd'hui en sorte que les besoins sont colossaux en terme de travaux routiers. De fait, les niveaux d'investissement actuels, bien que beaucoup plus élevés que dans le passé, ne parviennent toujours pas à empêcher la dégradation globale du réseau routier du Québec. Ainsi, les risques d'accident provoqués par le mauvais état de la chaussée s'accroissent et mettent en péril la sécurité de ses utilisateurs.

Le *Rapport annuel de gestion 2003-2004* du MTQ démontre cet état de fait avec éloquence. Depuis 2001, si la qualité des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur s'est améliorée, pour le reste, c'est-à-dire les structures du réseau stratégique ainsi que les chaussées et structures de tout le réseau routier supérieur, une dégradation continue s'est opérée dans presque tous les cas.

Pourtant, le *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004* devait produire de tout autre résultat. Effectivement, la qualité des structures du réseau stratégique devait être améliorée, tandis que l'état des chaussées et des structures du réseau routier supérieur devait être maintenu dans le même état qu'en 2001. De toute évidence, ceci n'a pas été fait.

Force est donc de constater que des objectifs, même modestes, peuvent très bien être fixés. Cependant, comme les budgets ne sont pas suffisamment élevés, ces objectifs ne peuvent être atteints.

L'expérience des dernières années indique que davantage de ressources financières sont indispensables pour corriger la situation. Selon l'estimation faite dans la présente étude, près de 20 milliards de dollars seront nécessaires au cours des 10 prochaines années pour ramener le réseau routier supérieur à un état acceptable, soit près de 2 milliards de dollars par année.

Afin de répondre à ce besoin, une partie des multiples contributions financières versées par les usagers de la route devrait être consolidée dans le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR). Une telle mesure permettrait d'assurer le contrôle sur la qualité des infrastructures routières du Québec. Et puisqu'un bon nombre de ces contributions était prévu pour financer la conservation et l'amélioration du réseau routier, il serait juste d'utiliser enfin les recettes qu'elles permettent d'accumuler à bon escient.

Actuellement, près d'un milliard de dollars sont investis dans l'entretien du réseau routier. Un investissement de 2 milliards de dollars peut sembler exorbitant à première vue. Cependant, les sommes de 5,5 milliards de dollars que les deux paliers de gouvernement viennent chercher chez les usagers de la route ont été démontrées dans cette étude. Il est ainsi pertinent de faire observer que ce n'est même pas la moitié des sommes recueillies qui est demandée, mais plutôt 36 %.

Il doit aussi être souligné que seules les contributions investies dans le fonds consolidé sont considérées. En d'autres mots, aucune contribution servant à financer des programmes ciblés n'a été prise en compte dans cette étude.

Les gouvernements du Québec et du Canada ont décidé d'allouer la somme de 2,3 milliards de dollars aux municipalités pour la réhabilitation des infrastructures sous leur responsabilité¹¹⁷, essentiellement les infrastructures d'égout et d'aqueduc. Les Québécois ne sont-ils pas en droit de s'attendre à ce que leurs gouvernements injectent également des sommes importantes pour garantir la sécurité des usagers de la route et pour sauvegarder l'économie du Québec ?

Garantir ainsi des fonds suffisants pour remettre en état le réseau routier du Québec permettrait aussi d'envisager son avenir de façon très responsable. Par exemple, fixer comme objectif pour les quatre prochaines années de maintenir l'état des structures au niveau actuel est un risque que le gouvernement du Québec ne peut se permettre. Faut-il rappeler qu'environ 45 % d'entre elles sont en mauvais état ? À ce chapitre, la situation du Québec présente un net décalage par rapport à celle de l'Ontario, dont 68 % des structures sont en bon état, et celle du Maine, dont les structures situées sur le réseau autoroutier sont en bon état dans une proportion allant de 75 % à 99 % selon les catégories d'autoroutes.

¹¹⁷ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Taxe fédérale d'accise sur l'essence - UNE ENTENTE HISTORIQUE POUR LE QUÉBEC ET SES MUNICIPALITÉS, 21 juin 2005, <http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Juin2005/21/c4373.html>

Même si le MTQ fait actuellement face à une pointe au niveau des besoins de réparations sur les structures, et que cette situation demeure une réalité au cours des 10 prochaines années, il serait irresponsable de compromettre la sécurité des citoyens. Et que dire des générations à venir à qui, si rien ne se fait, nous laisserons un héritage aussi désastreux ?

Un des grands avantages de la position de la Coalition sera de favoriser une meilleure planification des travaux. En effet, en connaissant les sommes qui seront consacrées à l'entretien du réseau routier pour les 10 prochaines années, les projets pourraient être annoncés à plus long terme. Partant, les entreprises seraient en mesure de prévoir plus facilement les investissements qu'elles auront à faire en nouvel équipement, en formation de la main-d'œuvre, etc.

De plus, cette proposition permet d'établir les priorités d'action en regard de la nécessité d'investir dans chacune des régions du Québec. On pourra ainsi assurer une meilleure équité entre les régions et éviter des temps trop forts ou trop faibles au point de vue des interventions en matière d'entretien routier.

En mettant en place un fonds consolidé, les aléas électoraux ne devraient plus prévaloir dans la détermination des fonds consacrés à l'entretien des routes. Seuls les besoins du réseau routier et de ses utilisateurs devraient être considérés. De plus, on devrait viser un meilleur équilibre entre la réfection des ponts et la construction de nouvelles routes.

Une chose est certaine, le sous-financement des travaux routiers a atteint ses limites depuis longtemps. Ses conséquences sont telles qu'il est maintenant urgent d'agir en gouvernement responsable.

La piètre qualité des routes nuit à la sécurité de ses usagers et accroît en moyenne de 142 \$ US par année les frais d'entretien de leur véhicule.¹¹⁸ Le mauvais état des chaussées a aussi des répercussions sur le prix des marchandises transportées par les transporteurs routiers, en accroissant les frais d'entretien de leur véhicule et en augmentant les temps de livraison.

¹¹⁸ ONTARIO'S WORST MUNICIPAL ROADS, " Road Conditions in Metropolitan Areas and the Impact on Motorists ", dans *The Road Information Program*, 2002, <http://www.worstroads.ca/newsinfo.asp?mode=vi&it=45&itemid=990&dataitemtype>

De plus, l'automobiliste qui emprunte des routes en mauvais état consomme 35 % plus de carburant, ce qui occasionne un coût environnemental non négligeable.¹¹⁹ Enfin, si on n'agit pas immédiatement, on risque de perdre des infrastructures qui exigeront des travaux encore plus importants à l'avenir. Or, ces frais exorbitants devront être assumés par la génération de demain.

En outre, l'absence de fonds suffisants pour entretenir rigoureusement le réseau routier du Québec encourage le recours à la stratégie du « parer au plus pressé ». Pourtant, investir dans l'entretien préventif des routes offrira un retour sur investissement beaucoup plus intéressant. À cet effet, rappelons qu'alors que l'entretien préventif effectué sur un kilomètre de route de 12 ans et moins coûte 1 000 \$, que la réfection d'un kilomètre de route âgé de 12 à 15 ans coûte 80 000 \$, le coût engendré pour la reconstruction de chaque kilomètre d'une route vieille de plus de 15 ans est de 250 000 \$.¹²⁰ De plus, il est pertinent de savoir que des travaux d'entretien préventif, de préservation et de remise en état effectués au bon endroit et au bon moment permettent de faire passer la durée de vie utile des routes d'environ 17 à 50 ans¹²¹. Comme quoi les économies que l'entretien préventif permet de réaliser sont réelles. C'est entre autres pour ces raisons que le Maine a jugé pertinent de reporter à plus tard tous les projets de développement routiers qui lui sont soumis, la priorité de l'heure étant plutôt de remettre 90 % de ses routes et ses ponts en bon état.¹²²

Avec la consolidation dans le FCARR d'une partie des contributions financières versées par les usagers de la route, et toujours en vue d'optimiser l'utilisation de ces ressources, la Société de conservation et d'amélioration du réseau routier du Québec pourra être créée. Celle-ci, à l'image des meilleurs de ce monde en matière de gestion des infrastructures routières, telle la Finnish Road Administration, pourra être dirigée par un conseil d'administration gérant de façon indépendante ses activités, mais demeurant tout de même rattaché au ministère des Transports. Des représentants de l'ensemble des secteurs concernés par l'entretien du réseau routier pourront siéger sur ce conseil d'administration (représentants du Laboratoire des chaussées, de la Direction

¹¹⁹ *Loc. cit.*

¹²⁰ BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, « 3.14 – Entretien des routes provinciales », dans *Rapport annuel 1999*, http://www.auditor.on.ca/french/fr_reports/f99/314fr99.html.

¹²¹ BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, *op. cit.*, p.383.

¹²² MICHIGAN DEPARTMENT OF TRANSPORTATIONS, « Five Year Road and Bridge Program », dans *Looking Ahead*, http://www.michigan.gov/documents/MDOT-Facts-Looking-Ahead_62969_7.pdf.

des structures, du MTQ, de la Métropole, des régions, des constructeurs de routes, des ingénieurs, des usagers, etc.). De la sorte, une toute nouvelle synergie sera créée dans le secteur de la conservation du réseau routier, ce qui sera profitable pour l'ensemble des Québécoises et des Québécois.

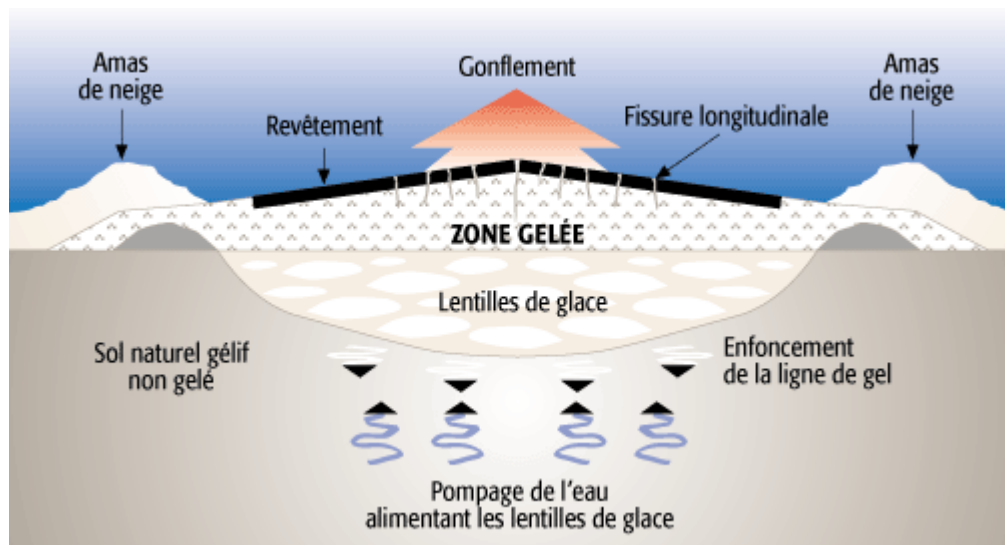
Une telle réforme du mode d'entretien du réseau routier du Québec est devenue incontournable. Par l'implantation de telles solutions concrètes, le problème du mauvais état des routes pourra être réglé, et ce, de façon durable.

ANNEXE I : LES HAUTS ET LES BAS D'UNE CHAUSSÉE SOUPLE¹²³

Sous l'effet du froid, la pénétration du gel s'effectue graduellement dans les sols en partant du haut vers le bas (voir figure 2A). Ce gel endommage la structure. Dans certaines conditions défavorables, l'eau contenue dans les sols non gelés peut être aspirée vers la zone de gel. Ce pompage de l'eau de la nappe phréatique engendre alors la formation de lentilles de glace qui se traduit par un soulèvement de la chaussée.

Figure 2 : Effet du gel et du dégel sur une route

A) Gonflement au gel



À cause de leur taille, ces lentilles peuvent soulever la chaussée jusqu'à 20 cm. Les soulèvements sont souvent inégaux, ce qui explique les creux et les bosses qui sont plus importants à la fin de l'hiver quand la profondeur du gel est au maximum.

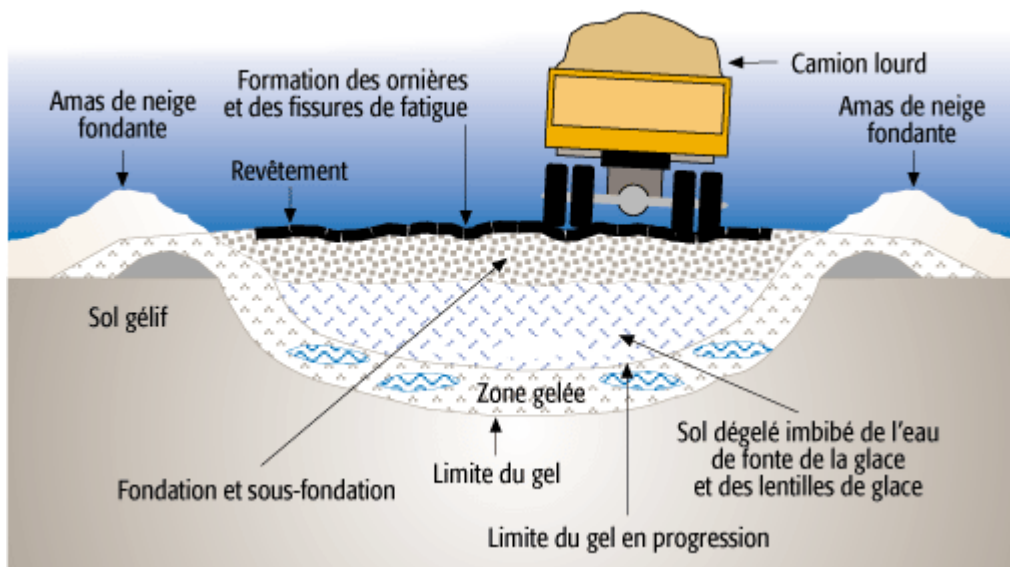
¹²³ <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/chaussees/chaussees.asp>

Ils ont aussi pour effet de faire plier le revêtement, provoquant l'apparition de fissures de gel plus ou moins longitudinales. De plus, comme tout autre matériau, l'enrobé durcit, se fragilise et se contracte sous l'effet du froid. En rétrécissant sur de grandes longueurs, le revêtement est alors soumis à des efforts de tension qui vont le faire casser, produisant ainsi des fissures transversales.

La chaussée n'est pas au bout de ses peines, car arrive ensuite le dégel printanier qui se fait aussi du haut vers le bas. L'eau provenant de la fonte de la neige en surface et de la fonte des lentilles de glace à l'intérieur se retrouve en quantité importante dans la couche de sol dégelé. Cette eau est alors emprisonnée dans le sol à cause de la couche gelée du dessous qui est étanche (voir figure 2B).

Figure 2 : Effet du gel et du dégel sur une route

B) Affaissement au dégel



La chaussée ne présente alors que de 30 à 70 % de sa résistance normale en été. C'est pour cette raison que des restrictions de charges sont imposées aux véhicules lourds afin de limiter les dommages en période de dégel.

Ces dommages contribuent à la formation graduelle d'ornières, de fissures de fatigue dans les pistes de roues et parfois de nids-de-poule. Remarquons que les soulèvements dus au gel se résorbent au dégel. Toutefois, la chaussée ne reprend pas nécessairement sa position initiale, ce qui altère l'uni, donc le confort de roulement.

La chaussée se draine durant l'été et les cycles se répètent chaque année, causant davantage de détériorations. Son endommagement s'accélère avec le temps, car l'apparition de petits défauts crée des zones de faiblesses supplémentaires qui laisseront pénétrer plus d'eau, qui s'aggraveront et se propageront plus rapidement d'une fois à l'autre. Ainsi, même pour une chaussée, la vie dans le nord n'est pas de tout repos.

ANNEXE II

FCARR : DÉTAIL DES INVESTISSEMENTS PAR AXE D'INTERVENTION ET POUR CHAQUE EXERCICE FINANCIER

ANNEXE III : STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ DE CONSERVATION ET D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER DU QUÉBEC (SCARRQ)¹²⁴

La structure de la Société de conservation et d'amélioration du réseau routier du Québec (SCARRQ) pourrait prendre modèle sur celle de la SÉPAQ (Société des établissements de plein air du Québec). Cette dernière s'est vue remettre le 19 novembre 2002 le « prix d'excellence de la fonction publique », la plus haute distinction décernée par l'Institut d'administration publique de Québec, pour « la contribution exceptionnelle de la Sépaq à l'amélioration des services rendus à la clientèle et à la qualité de sa gestion. »¹²⁵

Ainsi, la SCARRQ serait une société d'État ayant pour mandat de gérer la conservation et l'amélioration des infrastructures routières du Québec. Sa mission consisterait à assurer la qualité et la sécurité du réseau routier supérieur pour le bénéfice des usagers de la route, de l'économie et des régions du Québec.

Au fil des ans, le rôle de la SCARRQ pourrait être appelé à évoluer. Par exemple, à l'instar de l'Highway Agency en Angleterre ou de Transit New Zeland, la SCARRQ pourrait être chargée de gérer l'ensemble des questions reliées aux routes (déneigement, congestion, signalisation, sécurité, etc.).

Naturellement, la SCARRQ serait placée sous l'égide du ministère des Transports.

Elle serait gérée par un conseil d'administration composé de x membres, tous nommés par le gouvernement. À l'image du conseil d'administration de la RAMQ, des catégories de membres pourraient être prédéterminées afin de s'assurer que tous les acteurs impliqués dans la gestion des infrastructures routières y soient représentés, par exemple :

¹²⁴ Plusieurs types de structure ont été analysés (une Société d'État pour l'entretien des routes, une Société mixte composée de 50 % de la société civile et de 50 % du MTQ, Société d'entretien de style Sépaq relevant du MTQ mais indépendante dans ses actions, un Office des autoroutes, une Société coopérative pour la réalisation des travaux d'entretien, ou enfin que le MTQ conserve la responsabilité de l'entretien des routes mais qu'il soit soumis à une consultation obligatoire chaque automne afin de définir ses priorités). Cependant, une seule structure a été retenue. Les membres de la Coalition reconnaissent la pertinence de mettre en place le type de structure qui est présenté dans ces pages.

¹²⁵ www.sepaq.com : « La Sépaq lauréate du prix d'excellence de la fonction publique du Québec », 20 novembre 2002.

- représentant(s) des constructeurs (ex : ACRGTQ) ;
- représentant(s) des travailleurs ;
- représentant(s) des ingénieurs (ex : AICQ) ;
- représentants gouvernementaux (MTQ, SAAQ) ;
- représentant(s) des utilisateurs de la route (ex : CAA, association de consommateurs, association de transporteurs routiers, etc.) ;
- représentant de la métropole, représentants des régions, etc. ;

Par ailleurs, voici les décisions que pourrait endosser son conseil d'administration :

- concevoir et adopter les règlements de régie interne ;
- approuver les orientations générales, le budget et le plan de gestion financière de la SCARRQ ;
- pour l'étude de questions particulières, constituer des comités *ad hoc* auxquels il attribuerait les pouvoirs nécessaires à l'exercice de leur mandat et dont il approuverait les règles de fonctionnement ;
- effectuer un suivi régulier de l'évolution de certains dossiers de grande importance (comme l'implantation de PPP par exemple) ;
- faire les recommandations qu'il jugerait à propos au ministre des Transports ;
- etc.

Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur général pourraient être cumulées. De la sorte, la transmission à l'exécutif des avis des membres du CA serait assurée. Également, celui qui présiderait le CA aurait une connaissance complète de la structure (ses besoins, ses ressources, ses pouvoirs, ses limites, etc.).

Le directeur général chapeauterait une équipe de directeurs sectoriels. L'étude d'agences gouvernementales étrangères chargées d'administrer les infrastructures routières permet d'identifier des sections pour lesquelles il serait opportun de désigner un directeur. Bien sûr, certaines de ces sections pourraient être jumelées et donc dirigées par une seule et même personne.

- Services des ressources humaines (veiller à la bonne performance du personnel de la structure, veiller également à la qualité de leurs conditions de travail) ;
- standards de qualité et de sécurité des routes et des ouvrages d'art ;

- recherche (financement et production) ;
- analyse globale du réseau routier (ponts et routes, régions) ;
- services financiers (contrôle financier, stratégie financière) ;
- contrôle des travaux (détermination des standards de performance et veiller à leur respect) ;
- gestion des plans majeurs de réfection conçus par le MTQ ;
- etc.

ANNEXE IV : LA CRÉATION DE LA SCARRQ ET LE PROCESSUS DE MODERNISATION DE L'ÉTAT QUÉBÉCOIS

Le gouvernement du Québec procède actuellement à un examen de ses organismes gouvernementaux. Cet exercice vise à alléger, simplifier et accroître l'efficacité de l'appareil gouvernemental et s'inscrit dans le cadre plus général de la modernisation de l'État.

La pertinence de créer la Société de conservation et d'amélioration du réseau routier du Québec (SCARRQ) a été évaluée à partir des quatre questions de base qui ont été fixées par le Groupe de travail sur l'examen des organismes du gouvernement.¹²⁶

- 1. Quel est le besoin qui a donné naissance à cet organisme et se manifeste-t-il encore avec autant d'acuité?*

Considérant que la SCARRQ n'existe pas encore, la véritable question consiste à savoir à quel besoin elle vient répondre et ce besoin se manifeste-t-il avec suffisamment d'acuité pour justifier la création d'un nouvel organisme.

Or, l'État actuel du réseau routier au Québec témoigne de la pertinence de mettre en place une structure permettant d'améliorer l'entretien du réseau. Il sera judicieux d'y impliquer l'ensemble des acteurs concernés par la réalisation des travaux routiers, qu'ils soient publics ou privés.

Actuellement, il apparaît aux membres de la Coalition que bien des champs d'expertise échappent au MTQ. Par exemple, les constructeurs de routes devraient être davantage impliqués dans la planification des travaux compte tenu de leur expertise en la matière.

¹²⁶ GROUPE DE TRAVAIL SUR L'EXAMEN DES ORGANISMES DU GOUVERNEMENT, *Rapport du Groupe de travail sur l'examen des organismes du gouvernement – Les 60 organismes désignés par le gouvernement pour 2004-2006*, février 2005, 85 pages.

2. *S'agit-il d'une structure permanente à laquelle le gouvernement ne fait appel que de façon ponctuelle?*

La SCARRQ aura un rôle permanent à remplir. De l'identification des travaux routiers devant être effectués en priorité, à la réalisation des appels d'offres, en passant par le développement des critères devant être considérés dans la mise en place d'éventuels PPP par exemple, le gouvernement profitera quotidiennement de l'expertise développée par la SCARRQ.

3. *L'organisme serait-il plus efficace s'il était intégré à d'autres organismes dont les missions se recoupent?*

Des exemples provenant d'un peu partout dans le monde, notamment en Angleterre, en Finlande et en Nouvelle-Zélande, ont démontré l'intérêt de dissocier l'entretien du réseau routier des autres dossiers liés au vaste secteur des transports. C'est ainsi que des agences gouvernementales ont été créées pour planifier, effectuer et gérer l'entretien des réseaux routiers de façon plus autonome.

De plus, en mettant en place une structure gérée de façon autonome par un conseil d'administration, il sera possible d'introduire dans la direction de la SCARRQ des acteurs dont l'expertise n'est pas suffisamment exploitée actuellement.

La déconcentration de la gestion de certains dossiers liés aux transports a démontré son efficacité.

4. *En quoi les activités de cet organisme ont-elles un impact notable sur l'efficacité des politiques publiques et la qualité des services aux citoyens?*

En réunissant dans une structure plus restreinte les intervenants publics et privés qui sont impliqués dans la gestion du réseau routier du Québec, une toute nouvelle synergie sera créée. Une plus grande expertise sera ainsi mise à profit pour entretenir le réseau routier et une meilleure utilisation des ressources sera rendue possible.

De plus, en bonifiant la structure organisationnelle responsable de la préservation de nos infrastructures routières, la qualité des routes et des structures sur lesquelles circulent les usagers de la route en serait nettement améliorée.

En résumé, évaluer la pertinence de créer la SCARRQ à partir des quatre questions de base qui ont été fixées par le Groupe de travail sur l'examen des organismes gouvernementaux fait ressortir la pertinence de procéder à la création d'un tel organisme. Cela est d'autant plus évident lorsque l'on tient de l'ampleur des besoins en matière d'entretien des infrastructures routières.

De plus, la mise en place de cette nouvelle structure ne viendra pas complexifier l'organisation gouvernementale. Au contraire. Elle permettra plutôt de transférer une partie des responsabilités du MTQ au sein d'une nouvelle agence qui sera ainsi mieux outillée pour déterminer les actions à entreprendre afin de réhabiliter les infrastructures routières du Québec.

S'il veut améliorer ses performances, le gouvernement du Québec a tout intérêt à s'inspirer des meilleures structures organisationnelles au niveau international.

Enfin, en améliorant la structure à partir de laquelle le gouvernement du Québec entretient ses infrastructures routières, le service rendu à la population en sera fortement bonifié. Et c'est là la principale préoccupation des membres de la Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec.

LISTE DES TABLEAUX ET DES GRAPHIQUES

Tableau 1.1 :	Répartition des routes selon la responsabilité	p. 18
Tableau 1.2 :	La classification des routes du Québec	p. 20
Tableau 1.3 :	Répartition des routes du réseau routier supérieur par classe (1996-2005)	p. 21
Tableau 1.4 :	Ouvrages d'art par type selon la responsabilité (2003-2004)	p. 22
Tableau 1.5 :	Nombre de structures sous la responsabilité du MTQ (1996-2004)	p. 23
Tableau 1.6 :	Comparaison des conditions climatiques du Québec, de l'Ontario, de New York et de la France	p. 25
Tableau 1.7 :	Seuils d'intervention au MTQ (chaussées)	p. 27
Graphique 1.1 :	Réseau routier supérieur – % des chaussées en bon état	p. 28
Graphique 1.2 :	Réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur – % des chaussées en bon état	p. 28
Tableau 1.8 :	Nature des interventions en fonction de l'IES (structures)	p. 30
Graphique 1.3 :	Réseau routier supérieur – % des structures en bon état	p. 30
Graphique 1.4 :	Réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur – % des structures en bon état	p. 31
Tableau 1.9 :	Comparaison de la qualité des réseaux routiers québécois et ontarien	p. 33

Graphique 1.5 :	État des autoroutes du Maine	p. 34
Graphique 1.6 :	État des structures du Maine	p. 36
Graphique 1.7 :	Condition moyenne des chaussées du Vermont	p. 37
Graphique 1.8 :	État des routes pavées sous la responsabilité de la Finnra	p. 39
Graphique 1.9 :	État des structures sous la responsabilité de la Finnra	p. 40
Tableau 2.1 :	Les trois programmes de dépenses du MTQ	p. 42
Tableau 2.2 :	Sommes d'argent consenties au Programme 01 de 2001-2002 à 2004-2005	p. 42
Tableau 2.3 :	Ventilation des dépenses du FCARR (en millions \$) 1996-1997 à 2004-2005	p. 44
Graphique 2.1 :	Évolution des investissements selon les 4 axes d'interventions du FCARR (en millions \$)	p. 45
Tableau 2.4 :	Réseau stratégique, cibles et résultats	p. 49
Tableau 2.5 :	Réseau supérieur, cibles et résultats	p. 49
Tableau 2.6 :	Proportion des chaussées du réseau routier en bon état, cibles pour 2008	p. 50
Tableau 3.1 :	Évolution de l'état des chaussées et des dépenses liées aux interventions sur celles-ci	p. 53
Graphique 3.1 :	Variation de l'état des chaussées selon les dépenses consenties par kilomètre de route	p. 54
Tableau 3.2 :	Évolution de l'état des structures et des dépenses liées aux interventions sur celles-ci	p. 55

Graphique 3.2 :	Variation de l'état des structures selon les dépenses consenties par structure	p. 56
Tableau 3.3 :	Répartition des besoins des municipalités selon la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec	p. 58
Graphique 3.3 :	Effets des investissements prévus au programme d'infrastructures sur la détérioration des chaussées	p. 59
Graphique 3.4 :	L'apport positif de l'entretien préventif sur la durée de vie utile des chaussées	p. 61
Graphique 3.5 :	Détérioration des routes avec le temps	p. 62
Tableau 4.1 :	Droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de forte cylindrée	p. 73
Tableau 4.2 :	Frais inclus dans le coût du permis de conduire	p. 74
Tableau 4.3 :	Total des contributions versées par les utilisateurs de la route au gouvernement du Québec	p. 77
Tableau 4.4 :	Total des contributions versées par les utilisateurs de la route au gouvernement du Canada	p. 80
Tableau 4.5 :	Total des contributions versées par les utilisateurs de la route	p. 80

BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE, *Préserver les routes de votre pays*, 1999, 41 pages.

BUREAU DU VÉRIFICATEUR PROVINCIAL DE L'ONTARIO, *Rapport annuel 2004 du Bureau du vérificateur provincial de l'Ontario*, 2004, 571 pages.

CAA-Québec, *Budget 2004-2005 du gouvernement du Québec : Des changements, oui, mais pas aux dépens des automobilistes*, mars 2004, 18 pages.

CAA-Québec, *Révision du cadre financier du transport en commun au Québec*, septembre 2002, 10 pages.

COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC, *Un projet de société pour le Québec de l'an 2000*, juillet 1999, 50 pages.

COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC, *Pour un financement durable et une structure de mise en œuvre performante*, novembre 2002, 26 pages.

CONFERENCE BOARD DU CANADA et L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC, *La situation fiscale des municipalités québécoises*, mai 2003.

DESROSIERS, Éric, « Le Québec se classe au 37^e rang des économies du monde » dans *Le Devoir*, 17 mars 2005, <http://www.ledevoir.com/2005/03/17/77177.html>.

FINANCES QUÉBEC, « Hausse du prix des hydrocarbures, Impact sur les équilibres financiers du Québec » dans *Études économiques, fiscales et budgétaires*, volume 1, numéro 2, 17 août 2005, 6 pages.

FINNISH ROAD ADMINISTRATION (Finnra), *Road Facts 2005*, Helsinki, 2005, 47 pages, <http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/7952.PDF>

GOVERNEMENT DU CANADA, « Taux des taxes d'accise » dans *Loi sur la taxe d'accise*, dernière mise à jour : mai 2004, <http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/crrate/crrate-f.html>.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Investissements en transport routier au Québec – Des engagements sans précédent*, 18 avril 2005, <http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Avril2005/18/c6658.html>.

GROUPE DE L'INDUSTRIE SUISSE DE LA CONSTRUCTION, *accents*, septembre 2001, <http://www.schweizer-bauindustrie.ch/francais/Bibliothek/archives/archSep01.asp>.

GROUPE DE TRAVAIL SUR L'EXAMEN DES ORGANISMES DU GOUVERNEMENT, *Rapport du Groupe de travail sur l'examen des organismes du gouvernement – Les 60 organismes désignés par le gouvernement pour 2004-2006*, février 2005, 85 pages.

HÉBERT, Michel, « 1,2 milliard de travaux routiers, cette année » dans *Le Journal de Québec*, 19 avril 2005, p.9.

INSTITUT DE RECHERCHE EN CONSTRUCTION, *Innovation en construction*, volume 6, numéro 2, printemps 2001

LES CONSEILLERS ADEC INC., *Financement des infrastructures routières au Québec*, 19 décembre 2003, 61 pages.

MAINE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, *Biennial Capital Work Plan, Fiscal Year 2006-2007*, http://www.state.me.us/mdot/planning-documents/bcwp1_06-07.php.

MAINE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, *State of the System Report prepared by MaineDOT Systems Management Division*, novembre 2002, 30 pages, <http://mainegov-images.informe.org/mdot/planning-documents/pdf/3.pdf>.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO, *Highway Repair Costs*, 1996.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO, « Stratégies d'entretien préventif et de conservation », dans *Road Talk*, août 2004, volume 10, numéro 3, <http://www.mto.gov.on.ca/french/transtek/roadtalk/rt10-3/>.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, « Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier – Investissements routiers 2005-2006 », <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/investissements.asp>.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, « il était une fois les chaussées au Québec »,
<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/chaussees/chaussees.asp>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, 48 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008*, 33 pages,
http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/plan_strategique.pdf.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, « Il était une fois les chaussées au Québec »,
<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/chaussees/chaussees.asp>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel 1996-1997*, 83 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel 1997-1998*, 95 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel 1998-1999*, 124 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel 1999-2000*, 59 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel 2000-2001*, 67 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel de gestion 2001-2002*, 191 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel de gestion 2002-2003*, 207 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*, 211 pages,
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/rapport2004.pdf>

MINISTÈRE DU TOURISME DU QUÉBEC, *Politique touristique du Québec – Un nouveau partenariat industrie-gouvernement*, 2005, 37 pages.

PRESSE CANADIENNE, « Les Canadiens se disent déçus de leurs routes » dans *Le Soleil*, 4 mai 2005, p.A17

RADIO-CANADA, « Des milliards pour les routes du Québec », 18 avril 2004, <http://www.radiocanada.ca/nouvelles>.

RADIO-CANADA, Partage de la taxe sur l'essence : les maires sont satisfaits, 21 juin 2005, http://www.radio-canada.ca/regions/Quebec/nouvelles/200506/21/003-taxe_essence_reaction_lallier.shtml

SAMSON, Jean-Jacques, « Négligence criminelle sur les routes » dans *Le Devoir*, 7 janvier 2004, p.A11

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, « Immatriculation », <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/index.html>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Dossier statistique : Bilan 2004 – Accidents, parcs automobiles, permis de conduire*, 209 pages, http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documents_pdf/dossiers_etudes/dossier_bilan2004.html

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Rapport annuel de gestion 2004*, 215 pages, http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documents_pdf/nous/rapportgestion2004.html.

STATISTIQUES CANADA, *Ventes de véhicules automobiles neufs*, décembre 2004.

VTRANS, « Infrastructure », dans *Performance Report 2004*, 15 pages, <http://www.aot.state.vt.us/Documents/Infrastructure.pdf>

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC, *Mémoire présenté au ministre des Finances du Québec, dans le cadre des consultations prébudgétaires 2004-2005*, 16 janvier 2004, 24 pages.