

***UN PROJET DE SOCIÉTÉ
POUR LE QUÉBEC DE L'AN 2000***

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA
COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT
DES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC**

JUILLET 1999

PRÉSENTATION DE

LA COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT

DES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC

- La Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec vise à amener les gouvernements à participer à un nouveau programme conjoint d'infrastructures municipales dès l'an 2000.
- La Coalition est gouvernée par un conseil des partenaires, formé des présidents des organismes qui ont adhéré au programme défini et mis de l'avant par la Coalition.
- Le Conseil des partenaires de la Coalition décide des actions à retenir pour progresser vers l'objectif fixé au programme.
- Le président de la Coalition préside le Conseil des partenaires et est le porte-parole de la Coalition.
- Le Conseil des partenaires de la Coalition est soutenu par un comité technique dont les membres sont délégués par les organismes partenaires.

TABLE DES MATIÈRES

1.	Rôle socio-économique des infrastructures et responsabilité associée.....	1
2.	Déficit actuel en réfection des infrastructures.....	3
2.1	Infrastructures municipales (aqueduc et égouts).....	3
2.2	Réseau routier.....	4
3.	Effets positifs d'un programme conjoint de travaux d'infrastructures de longue durée.....	6
3.1	Effets financiers.....	6
3.1.1	Infrastructures municipales d'aqueduc et d'égouts.....	6
3.1.2	Réseau routier.....	8
3.2	Effets sur la qualité de vie des citoyens.....	9
4.	Programme proposé.....	11
4.1	Réfection des infrastructures municipales.....	12
4.2	Infrastructures routières du Québec.....	14
4.3	Développement économique.....	15
4.4	Nouvelles technologies.....	15

LISTE DES TABLEAUX

1.	Sommaire financier annuel du programme.....	16
2.	Coût net annuel du programme.....	16

LISTE DES FIGURES

1.	Effets financiers d'un programme de réfection des infrastructures (aqueduc et égouts).....	7
2.	Phases de l'évolution des surfaces de transport routier.....	9

LISTE DES ANNEXES

1.	Infrastructures municipales - Document justificatif complémentaire au mémoire de la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec	17
1.1	État du déficit d'infrastructures municipales	18
1.2	Contexte de détérioration des infrastructures	22
1.3	Situation actuelle des infrastructures d'eau au Québec.....	23
1.4	Répercussions économiques des programmes d'aide des gouvernements en matière d'infrastructures.....	26
2.	Infrastructures routières - Document justificatif complémentaire au mémoire de la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec	30
2.1	Analyse de la situation actuelle.....	31
2.2	Demande en transport durant les prochaines années.....	39
2.3	Besoins pour la conservation, l'amélioration et le développement du réseau	42
2.4	Conséquences du sous-investissement sur la pérennité des infrastructures.....	43
2.5	Participation des gouvernements.....	44

TABLEAUX DES ANNEXES

3.	Évolution du bilan entre 1993 et 1997	35
4.	Importance de l'industrie du transport routier au Québec.....	37
5.	Routes québécoises faisant partie du réseau national.....	45
6.	Besoins financiers pour les infrastructures routières du ministère des Transports du Québec (en millions de dollars).....	46
	Références bibliographiques	48

1. RÔLE SOCIO-ÉCONOMIQUE DES INFRASTRUCTURES ET RESPONSABILITÉ ASSOCIÉE

Comme dans tous les pays industrialisés, la grande majorité des Québécois et des Canadiens vivent et travaillent dans des milieux urbanisés. La qualité de la vie et l'assise économique y sont fonction de la qualité des infrastructures de base comme le réseau routier, les services d'aqueducs et égouts, les réseaux de collecte des eaux de surface, le traitement des eaux potables et usées, *etc.*

De plus en plus, les responsables municipaux et gouvernementaux expriment leurs préoccupations au sujet de la dégradation de ces infrastructures, des répercussions d'une telle dégradation sur l'économie locale et de la nécessité d'investir massivement dans des travaux de réfection. À leur appui, diverses études économiques selon lesquelles les investissements dans les infrastructures publiques favorisent la croissance économique et stimulent la productivité du secteur privé. Le renversement de cette tendance à la dégradation et le maintien d'infrastructures en bon état sont donc essentiels pour assurer la prospérité économique du Canada et sa compétitivité à l'échelle internationale¹.

Les infrastructures de l'ensemble des municipalités canadiennes représentent une partie importante de notre patrimoine, une richesse collective évaluée à 200 milliards de dollars (coût de construction). Leur coût de remplacement actuel est de beaucoup supérieur à ce montant. Il s'agit donc d'un investissement phénoménal que la société se doit de protéger.

Même si les municipalités sont les gestionnaires de la majorité des infrastructures urbaines, la responsabilité socio-économique rattachée à leur maintien est dévolue à l'ensemble de la société.

De même, la richesse collective que constituent nos routes nationales, supérieures et locales doit être protégée par les divers niveaux de gouvernements responsables. Les besoins d'investissement associés à la détérioration des infrastructures et la hausse rapide des coûts attribuables à une dégradation prématurée justifient pleinement que la société s'applique davantage à maintenir les réseaux routiers en bon état.

La désuétude des informations reliées à l'état des équipements collectifs a inévitablement un impact socio-économique négatif. Par exemple, un réseau d'aqueduc et d'égouts en mauvais état de fonctionnement entraîne :

- une diminution de la qualité de l'eau distribuée;

1

Bilan examen du Programme de travaux d'infrastructures Canada, R. M. Soberman, 1996.

- une augmentation des débits d'eau à la source d'alimentation due aux fuites du réseau;
- une augmentation des coûts de pompage de traitement et de chloration de l'eau;
- une baisse de pression et de débit qui nuit à la protection contre les incendies;
- une limitation de l'expansion urbaine;
- des risques de refoulement et d'inondation;
- des augmentations de débits à traiter aux usines d'épuration dues à l'infiltration d'eau souterraine;
- une augmentation des besoins énergétiques en pompage.

2. DÉFICIT ACTUEL EN RÉFECTION DES INFRASTRUCTURES

2.1 INFRASTRUCTURES MUNICIPALES (AQUEDUC ET ÉGOUTS)

Plusieurs conférences nationales sur les besoins en matière d'infrastructures urbaines ont suscité l'intérêt des ingénieurs municipaux et gouvernementaux, des représentants élus par la population ainsi que de divers chercheurs.

Déjà en 1984, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) concluait que les infrastructures municipales de l'ensemble du pays se dégradaient rapidement et que leur réfection nécessitait un apport en capitaux évalué, à l'époque, à 12 milliards de dollars.

En 1996, une étude réalisée par l'Université McGill évaluait le déficit en matière d'infrastructures à près de 44 milliards de dollars au Canada, dont environ 11 milliards pour le Québec selon une répartition conservatrice basée uniquement sur le poids démographique.

Les résultats de deux récentes études réalisées en 1997 par l'Institut national de la recherche scientifique (INRS-Eau et INRS-Urbanisation) pour le compte du ministère des Affaires municipales corroborent l'ampleur maximale de ce déficit d'infrastructures pour le Québec.

Toutefois, comme cette évaluation est fondée sur un scénario de remplacement complet et que la restauration sera possible dans certains cas, un apport en capitaux de l'ordre de 85 %, représentant un budget de 9 milliards de dollars sur 15 ans, est plus réaliste.

Sur cette base, si l'on applique une projection proportionnelle au poids démographique du Québec dans le Canada, 36 milliards de dollars seraient requis au cours des 15 prochaines années afin de ramener l'ensemble des infrastructures municipales canadiennes à un niveau acceptable selon les normes nord-américaines.

Outre le déficit en restauration et remplacement des infrastructures, il faut aussi tenir compte des besoins de conformité de certaines infrastructures aux normes environnementales ou énergétiques en vigueur ou simplement des ajustements au niveau de service requis par une population en constante évolution.

L'objectif du présent document n'est pas de définir avec précision le déficit dans les investissements en matière d'infrastructures mais plutôt de cibler son envergure. Ainsi, nous retiendrons un taux de remplacement de l'ordre de 1,25 % du linéaire de conduites, ce qui signifie qu'il faudrait 80 ans pour remplacer tout

le réseau en place, lequel a déjà entre 35 et 65 ans. Ce niveau de réfection agressif serait de 4 à 5 fois supérieur au rythme actuel (0,25 % du linéaire; cycle d'environ 400 ans) jugé nettement insuffisant par tous les observateurs.

ÉVALUATION PRUDENTE DES DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES À ENVISAGER	
• Municipalités du Québec :	9 milliards de dollars
• Municipalités du Canada :	36 milliards de dollars

2.2 RÉSEAU ROUTIER

Quant aux infrastructures routières, une étude fédérale/provinciale réalisée pour le Conseil des ministres des transports et de la sécurité routière (*National Highway Policy for Canada, Condition and Investment Needs Update 1997*) établit à 17 milliards les investissements requis dans tout le Canada pour régler les problèmes de conservation et de congestion. Le réseau national du Québec arrive au quatrième rang parmi les provinces où les besoins sont les plus élevés, avec une facture de 2,88 milliards de dollars.

La croissance des dépenses du ministère des Transports du Québec (MTQ) a été plus faible que celle des dépenses du gouvernement du Québec au cours des dernières années. Les besoins du réseau supérieur du Québec (sous juridiction du MTQ) sont évalués à plus de 600 millions de dollars par année, selon le plan de gestion routier 1995-2000 du MTQ et l'étude de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTQ) et ce, en excluant les travaux relatifs à l'adaptation à la demande. Or, si l'on exclut les besoins d'adaptation à la demande, l'analyse des données relatives au budget du MTQ permet de conclure que seulement 64 % des besoins ont été comblés en 1995-1996 contre 58 % en 1996-1997.

Concernant les réseaux local et urbain sous la gouverne des municipalités, pour 111 villes de la région métropolitaine de Montréal, le total des investissements nécessaires à la reconstruction a été évalué par le Centre d'expertise et de recherches en infrastructures urbaines (CERIU) à 132 millions de dollars par année sur une période de 5 ans.

Jusqu'à maintenant, aucune étude ne définit les besoins d'investissement pour stabiliser la détérioration ou remettre à niveau les routes locales et urbaines des 1400 villes et municipalités du Québec. Toutefois, en considérant les résultats de l'étude du CERIU réalisée à partir d'un échantillon de 111 municipalités,

l'ampleur des besoins pour les 78 167 kilomètres du réseau urbain et local est de l'ordre de 360 millions annuellement sur 15 ans. Un tel budget permettra de restaurer ou de reconstruire environ 25 % du réseau.

Nous pouvons donc conclure que les moyens actuels sont nettement insuffisants pour combler les besoins décelés tant en ce qui a trait au réseau routier national qu'au réseau supérieur du Québec et au réseau municipal de voirie.

3. EFFETS POSITIFS D'UN PROGRAMME CONJOINT DE TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES DE LONGUE DURÉE

3.1 EFFETS FINANCIERS

3.1.1 Infrastructures municipales d'aqueduc et d'égouts

Diverses études ont démontré que le coût net de l'aide financière accordée par les gouvernements du Canada et du Québec pour les infrastructures municipales d'aqueduc et d'égouts est très faible, compte tenu du retour fiscal de diverses sources que génèrent ces travaux.

Selon plusieurs études de modélisation économique, dont le bilan d'examen du Programme d'infrastructures Canada, débuté en 1994, et les analyses de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et du Bureau de la statistique du Québec, ce retour fiscal serait de 90 % au fédéral et de 70 % au provincial.

Au chapitre de la création d'emploi, il a été établi que 1200 emplois sont créés pour chaque tranche de 100 millions de dollars investis dans de tels travaux. Les sommes consacrées aux infrastructures ne doivent donc pas être considérées comme des dépenses mais plutôt comme des investissements, qui rapportent et même s'autofinancent plus ou moins rapidement selon le niveau de gouvernement.

À la suite de l'interprétation des données de l'étude de l'INRS, réalisée pour le compte du ministère des Affaires municipales en 1997, et des résultats de celle de l'Université McGill, nous pouvons tracer l'évolution de la dégradation en fonction du temps pour l'ensemble des 30 000 kilomètres de conduites municipales d'aqueduc ou d'égouts du Québec.

La figure 1 montre qu'un programme de réfection instauré en 1999 ou 2000 prévoyant des investissements de 600 millions de dollars annuellement (9 milliards sur 15 ans correspondant à un rythme de remplacement agressif de 1,25 % du linéaire de conduites; cycle de remplacement de 80 ans) permettrait de remettre nos infrastructures à niveau.

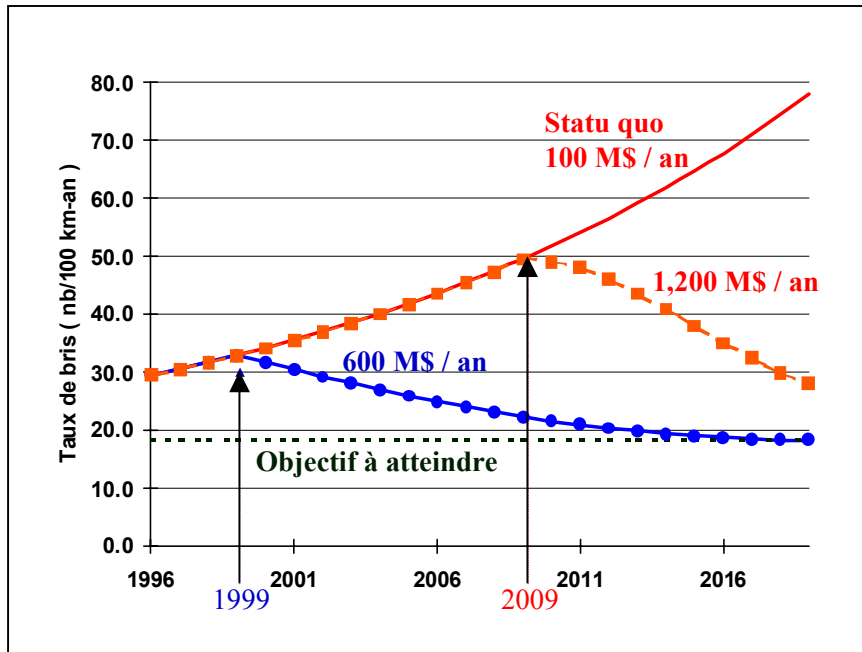
La figure 1 indique aussi que, s'il y a un report de dix ans de la réfection des infrastructures, les investissements devront se faire à un rythme annuel d'environ 2,5 % pour stabiliser la détérioration à un niveau acceptable. Conséquemment, il faudra investir collectivement dans ce secteur 1,2 milliard de dollars par année (en dollars de 1999), soit le double des capitaux actuels.

L'octroi des 600 millions de dollars par année nécessaires actuellement pour entreprendre la réfection des infrastructures municipales québécoises paraît certes important. Mais qu'en sera-t-il lorsque notre société sera confrontée au

redressement d'un déficit qui atteindra 1,2 milliard de dollars annuellement dans à peine une décennie ?

FIGURE 1

EFFETS FINANCIERS D'UN PROGRAMME DE RÉFECTION DES INFRASTRUCTURES MUNICIPALES (AQUEDUC ET ÉGOUTS)



Tout report dans le futur d'une action concertée relative à la réfection des infrastructures municipales, aura donc un impact majeur sur le coût à l'usager des services d'aqueduc et d'égout et sur les intervenants de la construction et de l'ingénierie dans ce domaine.

Seule la mise en place d'un programme de réfection des infrastructures municipales permettra de conserver ces emplois hautement techniques, de maintenir l'expertise de premier plan acquise depuis plus de 40 ans et, ce qui est le plus important, de conserver dans un bon état de fonctionnement et à un coût raisonnable le patrimoine que constituent les infrastructures municipales.

Compte tenu des transferts successifs de responsabilités financières réalisés depuis plusieurs années au détriment des municipalités, des efforts de rationalisation des finances publiques que se sont imposés tous les paliers de

gouvernement et de l'incapacité des municipalités québécoises de générer des revenus autres que l'impôt foncier, ces dernières ne disposent certes pas des leviers financiers nécessaires au redressement des infrastructures. Les municipalités ne peuvent, non plus, réaliser des projets d'immobilisation qui répondent adéquatement aux normes environnementales.

3.1.2 Réseau routier

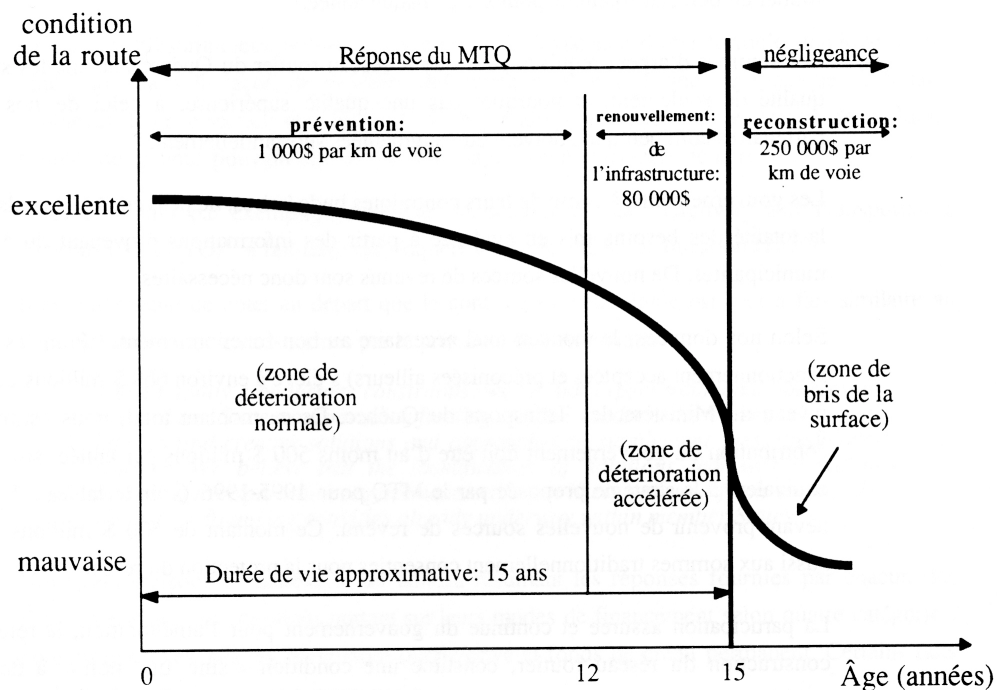
En ce qui concerne les infrastructures routières, il apparaît que les budgets de restauration et d'entretien des chaussées (nationales, provinciales et municipales) sont soumis à des fluctuations fréquentes par les différents paliers de gouvernements.

Les besoins décelés par le ministère des Transports du Québec ne sont actuellement pas comblés, et les municipalités ne peuvent rencontrer leurs obligations sans l'apport d'un programme conjoint de travaux d'infrastructures. Les conséquences d'un sous-financement à ce niveau sont majeures : des investissements beaucoup plus importants devront être consacrés à la reconstruction si une réfection n'est pas faite au moment opportun. Il est donc crucial que les montants nécessaires au maintien d'un réseau en bon état soient disponibles chaque année afin d'éviter une détérioration trop rapide du réseau.

La figure 2 produite par le ministère des Transports du Québec, montre la détérioration d'une infrastructure routière et ce qu'elle coûte à l'utilisateur et à l'administration publique en fonction du temps. On peut y constater que la zone correspondant au deuxième tiers de la vie utile de l'ouvrage est un seuil d'intervention optimal quant à l'investissement. Cette illustration démontre également que le fait de consacrer annuellement des sommes plus importantes à la prévention et à la restauration, ce que prône le présent document, sera rentable collectivement, à long terme.

FIGURE 2

LES TROIS PHASES DE L'ÉVOLUTION DES SURFACES DE TRANSPORT ROUTIER



3.2 EFFETS SUR LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS

Les infrastructures municipales, souvent perçues comme des acquis, ont une répercussion directe sur la qualité de vie de la population. Elles fournissent l'eau potable aux citoyens, assurent leur protection contre les incendies et permettent l'évacuation des eaux usées et de pluie.

Imaginons un seul instant ce que serait la vie contemporaine sans réseau d'aqueduc et d'égouts pour l'hygiène publique et le contrôle sanitaire.

De même, outre la facilitation des déplacements, un réseau routier en bon état permet l'amélioration de la qualité de l'air par une meilleure circulation routière. Une infrastructure routière de qualité assure également le développement d'une économie prospère en offrant à nos entreprises une accessibilité accrue aux marchés nationaux et internationaux. La santé de notre économie et l'état de nos infrastructures urbaines sont donc étroitement reliés.

De plus, il est clair que l'amélioration des systèmes de transport peut concrétiser un dynamisme local sous-jacent. Inversement, le sous-investissement dans le financement du transport et la dégradation des infrastructures routières qui en découle pourraient constituer un frein au développement économique des régions et étouffer la fragile dynamique du développement économique québécois.

4. PROGRAMME PROPOSÉ

La Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec soumet l'idée aux gouvernements du Québec et du Canada qu'il est nécessaire de jeter les bases d'une prospérité nouvelle, en créant en partenariat avec les municipalités, un programme à frais partagés de renouvellement des infrastructures routières et d'aqueduc et d'égouts municipaux. Puisque le retour fiscal pour ces deux gouvernements est presque à la hauteur de leurs apports financiers, une telle orientation ne peut être que bénéfique. Sans affecter l'équilibre budgétaire, elle aura pour effet de favoriser la croissance économique et la création d'emploi et stimulera la compétitivité de notre économie. En investissant à un rythme soutenu dans nos infrastructures, nous sauvegardons une richesse collective.

La Coalition insiste sur l'importance de créer un nouveau programme tripartite, qui s'étendra sur une période suffisamment longue (proposition de 15 ans) pour :

- donner aux municipalités qui en ont besoin le temps et les outils nécessaires à l'examen des réseaux et à l'implantation de systèmes de gestion;
- ne pas précipiter la réalisation de travaux à cause d'échéances administratives au détriment d'une proposition éclairée et d'une saine concurrence dans l'industrie de la construction;
- renverser l'actuelle tendance à la détérioration et atteindre un niveau d'entretien acceptable.

La Coalition demande donc aux deux niveaux de gouvernement, en partenariat avec les municipalités lorsque nécessaire, de créer un programme qui aborderait les quatre volets suivants :

- Réfection des infrastructures municipales
 - Aqueduc et égouts
 - Routes urbaines et locales
- Réfection du réseau routier du Québec
- Développement économique
- Nouvelles technologies

4.1 RÉFECTION DES INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

Le volet des travaux de réfection d'infrastructures municipales serait destiné à récupérer l'arrérage en matière d'infrastructures municipales et à les remettre à niveau dans les délais les plus courts possible, ne dépassant en aucun cas 15 ans.

Cette action à frais partagés aurait comme objectif de consacrer 80 % des investissements à la réfection des infrastructures existantes. Le reste de l'enveloppe (20 %) pourrait être consacré aux nouvelles infrastructures visant le respect des normes environnementales. Il serait réservé aux municipalités dont les investissements antérieurs ont permis de stabiliser la détérioration des réseaux à un rythme acceptable ou à celles qui n'ont pas encore d'infrastructures de base. L'admissibilité des projets devrait être basée sur une connaissance approfondie des besoins municipaux découlant d'une évaluation diagnostique des réseaux.

Les travaux de réfection ou de construction devraient obligatoirement être effectués selon les règles de l'art afin de garantir leur pérennité.

En résumé, ce volet du programme suggéré par la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec, pour les infrastructures municipales, se présenterait comme suit :

- **Généralités**
 - Application d'un système de gestion des infrastructures et d'entretien préventif.
 - Élaboration d'un guide pour les études diagnostiques.
 - Répartition de l'aide financière au prorata de la population par région administrative, en tenant compte d'une capitalisation de l'octroi annuel non utilisé.
 - Subvention établie à partir du coût estimé des travaux admissibles de construction, incluant une réserve budgétaire de 10 % pour les imprévus plus les taxes nettes non récupérables actuellement et les frais connexes.
 - Sélection des projets sur la base des critères reconnus et d'une connaissance approfondie des infrastructures découlant d'une étude diagnostique.

- **Type d'infrastructures admissibles**
 - **Aqueduc, égouts domestique et pluvial, voirie municipale, ouvrages de traitement de l'eau potable** et des eaux usées, postes de pompage, de surpression et de chloration et autres constructions connexes.
 - Restauration majeure et reconstruction de l'infrastructure du réseau urbain (voirie, drainage pluvial, trottoir).

- **Travaux admissibles :**
 - Études diagnostiques et d'implantation de systèmes de gestion des infrastructures.
 - Tous les travaux de réfection, de reconstruction et de restauration d'infrastructures municipales.
 - Tous les travaux de construction de nouvelles infrastructures en vue du respect des normes environnementales.

En ce qui a trait aux aqueducs et égouts, les travaux admissibles se chiffraient à 500 millions de dollars annuellement pour les 15 prochaines années. Afin de combler les besoins d'investissement de 600 millions de dollars annuellement, les municipalités déboursaient 100 autres millions de dollars, ce qui correspond, en moyenne, au montant qu'elles consacrent déjà à la réfection d'infrastructures.

La Coalition recommande donc qu'un seuil minimal d'immobilisation soit fixé avec cependant une pondération pour exclure les travaux majeurs non récurrents de construction. La pondération du seuil minimal devrait également être appliquée aux municipalités qui ont investi de fortes sommes dans la réfection des réseaux au cours des dernières années pour en stabiliser la détérioration. Celles-ci ne devraient pas être pénalisées pour avoir fait preuve d'une discipline exemplaire dans ce domaine.

Un volet spécifique doit être prévu au programme pour les infrastructures routières appartenant aux municipalités. Tel qu'expliqué plus amplement en annexe 2, des investissements de l'ordre de 360 millions de dollars annuellement sur 15 ans seraient requis pour restaurer ou reconstruire environ 25 % des 78 167 kilomètres du réseau routier urbain et local des municipalités, soit un taux équivalant au niveau minimal de sections actuellement déficientes sur ce réseau. Ce budget est estimé à partir des résultats d'une récente étude réalisée par le CERIU sur un échantillon de 111 municipalités dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Selon un scénario plus conservateur, qui consisterait à rénover 20 % des sections actuellement déficientes du réseau local et urbain sur une période de 15 ans, un budget de 300 millions de dollars annuellement doit être prévu pour le programme tripartite. Ces investissements ne tiennent toutefois pas compte de l'inflation et de la détérioration prévisible à moyen ou long terme. Ce budget annuel représente donc un seuil d'investissement minimal, qui doit être maintenu sur une longue période.

4.2 INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU QUÉBEC

Un volet de travaux de réfection des infrastructures routières est aussi prévu au programme. Il permettra d'assurer le maintien de conditions acceptables de circulation à tous les utilisateurs des réseaux national et provincial, d'améliorer et de développer le réseau routier existant et ce, dans un délai ne dépassant pas la période envisagée, soit environ quinze ans.

Pour le réseau national, un budget de 3 milliards de dollars sur 15 ans (autoroutes et grands axes routiers), soit 200 millions annuellement, devrait être prévu.

Ce budget couvre le coût des travaux de rénovation du réseau national au Québec, tel qu'évalué dans une récente étude fédérale-provinciale réalisée pour le Conseil des ministres des Transports et de la Sécurité routière.

En ce qui concerne le réseau supérieur du Québec (routes numérotées autres que le réseau national), les sommes consenties au MTQ à même le budget actuel du gouvernement du Québec seront suffisantes, à la condition que 200 millions de dollars soient ajoutés à un programme d'infrastructures sur le réseau national.

En résumé, le volet du programme suggéré par la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec pour les infrastructures routières se présenterait comme suit :

- **Généralités**
 - Application intégrale des budgets prévus au plan de gestion routier du ministère des Transports du Québec pour le réseau supérieur (autoroutes et routes numérotées), en incluant les travaux planifiés pour la conservation des infrastructures du réseau, l'amélioration de la sécurité routière et l'adaptation à la demande.
 - Allocation d'aide financière aux municipalités pour la conservation des infrastructures de la voirie municipale, incluant la voirie urbaine et locale en fonction du linéaire de réseau à entretenir, de l'état des infrastructures, de la sollicitation des différents tronçons de route, des accidents et des investissements présents et passés.

- **Budget**

- Pour le réseau national (autoroutes et grands axes nationaux) au Québec : 200 millions de dollars annuellement sur 15 ans (à partager entre les deux niveaux de gouvernement).
- Pour le réseau supérieur du Québec : aucun investissement additionnel car le budget actuel du MTQ s'avérera suffisant si l'investissement de 200 millions de dollars par année dans le réseau national est maintenu pendant la période envisagée.

4.3 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Afin de ne pas limiter les investissements stimulants pour la création d'emploi, un fonds spécial serait prévu pour la réalisation de projets structurants. Ce volet du programme est évalué à 50 millions de dollars annuellement. Les règles d'admissibilité de projets pourraient s'inspirer de celles en vigueur pour le Programme d'infrastructures Canada-Québec 1994-1997.

4.4 NOUVELLES TECHNOLOGIES

Ce volet du nouveau programme aurait pour but de favoriser l'expérimentation de nouvelles technologies pour la réfection ou la construction des infrastructures ou pour le diagnostic de leur état. À long terme, il fournirait des bancs d'essai pour une technologie nouvellement développée ou inusitée au Québec. Il permettrait également de démontrer l'efficacité et la rentabilité d'une technique éprouvée dont l'application a été jusqu'ici limitée.

Les travaux admissibles pour les municipalités seraient ceux qui ont trait à l'expérimentation et au suivi expérimental de nouvelles techniques, méthodes ou matériaux pour effectuer :

- la réfection ou la construction d'infrastructures;
- le diagnostic de l'état des infrastructures;
- la correction de situations déficientes.

Le budget à frais partagés entre Ottawa, Québec, les municipalités et le secteur privé lorsque nécessaire, pourrait être de l'ordre de 10 millions de dollars annuellement. Cet investissement est nécessaire afin d'encourager la recherche et le développement ainsi que la hausse de la productivité associées à ces travaux d'entretien et de construction.

TABLEAU 1

SOMMAIRE FINANCIER ANNUEL DU PROGRAMME

VOLETS	Investissements annuels pour le Québec (M \$)				Secteur privé
	Budget total	Ottawa	Québec	Municipalité	
Infrastructures municipales					
• aqueduc et égouts	500	167	167	166	--
• routes urbaines et locales	300	100	100	100	--
Infrastructures routières du Québec					
• nationales (autoroutes et grands axes nationaux)	200	100	100	--	--
• supérieures (routes numérotées)	--	--	--	--	--
Développement économique	50	15	15	15	5
Nouvelles technologies	10	3	3	3	1
TOTAL	1060	385	385	284	6

TABLEAU 2

COÛT NET ANNUEL DU PROGRAMME

VOLETS	Coûts nets annuels estimés (M \$)				Secteur privé
	Budget total	Ottawa	Québec	Municipalité	
Infrastructures municipales					
• aqueduc et égouts	500	±17	±50	±158	--
• routes urbaines et locales	300	±10	±30	±95	--
Infrastructures routières du Québec					
• nationales (autoroutes et grands axes nationaux)	200	±15	±45	--	--
• supérieures (routes numérotées)	--	--	--	--	--
Développement économique	50	±1,5	±4	14	5
Nouvelles technologies	10	±0,5	±1	3	1
TOTAL	1060	±44	±130	±270	6

Note : Retour fiscal estimé = Ottawa 90 %, Québec 70 %, municipalités 5 %.

ANNEXE 1
INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

DOCUMENT JUSTIFICATIF COMPLÉMENTAIRE
AU MÉMOIRE DE LA COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES
INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC

1.1 ÉTAT DU DÉFICIT D'INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

Traditionnellement, l'expression « infrastructure urbaine » désigne les immobilisations dans des installations matérielles nécessaires à la prestation de services publics comme les réseaux d'égouts et d'aqueduc, les équipements de traitement de l'eau potable et des eaux usées, les ponts, les chaussées et les trottoirs. L'expression peut parfois être utilisée dans certains milieux au sens plus large, qui inclut les équipements et bâtiments de services publics, parapublics et récréatifs et même, les infrastructures technologiques nécessaires aux décisions ainsi que le capital humain.

Dans ce document, notre attention porte sur les grands enjeux du débat sur le déficit d'infrastructures municipales, soit les réseaux d'aqueduc et d'égouts et les équipements de traitement de l'eau potable et des eaux usées.

L'évaluation des besoins en matière d'infrastructures ne relève certes pas d'une science exacte car la capacité de mesurer les insuffisances varie considérablement selon la catégorie d'infrastructures. Ce fait explique que les conclusions des diverses études réalisées à ce jour diffèrent quant à l'estimation des besoins en matière d'infrastructures. Toutefois, la méthode scientifique dont se servent les ingénieurs permet de quantifier l'ordre de grandeur desdits besoins. À ce stade-ci, cibler l'envergure du déficit est largement suffisant pour permettre à nos gouvernements de réagir et d'agir.

Une étude intitulée *État et financement de l'infrastructure municipale au Canada*, publiée en janvier 1985 et dirigée par un comité technique formé de hauts fonctionnaires municipaux et d'universitaires, concluait que nos infrastructures urbaines, tels les routes, trottoirs, ponts et réseaux d'aqueduc et d'égouts constituaient un problème sérieux du fait qu'elles étaient en mauvais état et que, compte tenu de leur âge et de leur vie utile, elles se détérioraient rapidement. En 1985, les coûts de l'arriéré au chapitre de la réfection à un état acceptable des infrastructures les plus détériorées étaient évalués à 12 milliards de dollars pour l'ensemble du Canada, dont 3 milliards de dollars pour le Québec. L'étude précisait également que le retard dans l'exécution de ces travaux avait entraîné une augmentation des frais d'exploitation des municipalités.

Selon une étude publiée en janvier 1996, intitulée *Rapport sur l'état des infrastructures municipales du Canada*, préparée par messieurs Siddiqui et Mirza de l'Université McGill, le déficit d'infrastructures a atteint 44 milliards de dollars en 1996 pour l'ensemble du Canada. Pour le Québec, il est évalué, de façon très conservatrice, selon son poids démographique, à 25 % soit environ 11 milliards de dollars. Selon Richard S. Soberman, ingénieur, de l'Université de Toronto, cette évaluation tiendrait compte également des infrastructures au sens large comme les bâtiments de services publics et récréatifs.

L'Institut national de la recherche scientifique (INRS-Urbanisation) a réalisé en 1997, pour le compte du ministère des Affaires municipales du Québec, une étude intitulée *Évaluation des besoins des municipalités québécoises en réfection et construction d'infrastructures d'eaux*. Cette étude révèle qu'une somme maximale de 9 milliards de dollars investie sur 15 ans serait nécessaire pour stabiliser le déficit provincial d'infrastructures (excluant Montréal), ce qui correspond à un taux de remplacement du linéaire de conduites de 1,5 % par an. Une seconde étude réalisée par INRS-Eau évalue les besoins provinciaux d'investissement à 5,3 milliards de dollars (excluant Montréal), avec un taux de remplacement de 1 % par an du linéaire de conduites. Ce budget permettrait seulement de stopper la dégradation amorcée.

En novembre 1992, le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) a estimé que les infrastructures de la Ville de Montréal nécessiteraient approximativement des déboursés de 1,75 milliards de dollars afin d'être restaurées d'ici l'an 2000 (référence : Ville de Montréal : Horizon 2000 – Plan d'investissement dans les infrastructures). Une autre étude de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS-Eau), réalisée pour le compte du ministère des Affaires municipales, démontre spécifiquement l'ampleur du déficit des arriérés en matière d'infrastructures pour la Ville de Montréal.

Donc, si l'on cumule les résultats des deux études récentes de l'INRS, réalisées pour le compte du ministère des Affaires municipales (MAM), l'ampleur du déficit évalué par la Fédération canadienne des municipalités semble correcte. Toutefois, l'évaluation par l'INRS du déficit actuel de 10 milliards de dollars est faite sur la base d'une réfection complète des infrastructures désuètes. Selon l'INRS, la seule stabilisation de la détérioration de nos infrastructures demanderait une somme de 5 à 7 milliards de dollars. Une remise à niveau signifierait nécessairement des sommes plus importantes.

La réhabilitation totale plutôt que le remplacement nécessiterait un apport en capitaux de l'ordre de 60 %, soit 6 milliards de dollars. On peut donc évaluer les besoins pour les 15 prochaines années entre 6 et 10 milliards. Or, comme il ne sera pas possible de restaurer la totalité des tronçons désuets des 30 000 kilomètres de réseaux d'aqueduc ou d'égouts du Québec et que cette méthode ne fait que prolonger le cycle de vie utile donc reporter le remplacement à plus tard, il serait plus réaliste de considérer une valeur pondérée de 85 % du budget maximal, soit un besoin de l'ordre de 9 milliards de dollars sur 15 ans, incluant Montréal. Ce budget correspond à 1,25 % de la valeur des infrastructures ou du linéaire de conduites, soit un taux correspondant à un cycle de vie de 80 ans. Ce scénario est basé sur l'hypothèse que 30 % des tronçons de conduites désuets seraient restaurés et 70 % remplacés.

Après cette période d'investissement massif pour combler l'arréage, un taux minimal de remplacement et de réfection des infrastructures détériorées de l'ordre de 0,5 % du linéaire de conduites ou de la valeur des biens d'infrastructures serait nécessaire. (La moyenne canadienne est de 0,6 % et il est accepté que ce n'est pas suffisant.) Ce taux de 0,5 % correspondrait à une espérance de vie déjà très irréaliste de 200 ans. Il représente donc un minimum, compte tenu des matériaux de l'après-guerre (fonte grise) et des méthodes de construction utilisées à l'époque.

En se basant sur ce scénario, les investissements nécessaires au Québec seraient donc de 600 millions de dollars par année pour les 15 prochaines années et d'au moins 200 millions de dollars par année pour les années subséquentes (en dollars de 1997). Ces montants devraient évidemment être indexés selon l'indice du coût de la vie.

En comparaison, mentionnons qu'au cours des 10 dernières années, les municipalités du Québec ont investi dans les infrastructures une somme d'environ 450 millions de dollars annuellement, excluant l'aide financière des gouvernements (source : MAM), donc à ce rythme, 6,75 milliards sur une période de 15 ans. Il est toutefois démontré qu'au cours des dernières décennies, les investissements des municipalités en matière d'infrastructures ont été faits dans une période de croissance, dans une proportion de 80 % historiquement pour les nouvelles infrastructures et de 20 % pour la réfection (maximum de 100 millions annuellement). Malgré les objectifs orientés vers la réfection dans le cadre du Programme de travaux d'infrastructures, la proportion a diminué à 60 % seulement pour les nouvelles infrastructures et elle a augmenté à 40 % pour la réfection des anciennes², ce qui représente certes un pas dans la bonne direction, mais encore beaucoup trop timide.

Il s'agit là d'un constat bien établi et même critiqué tant dans le rapport d'examen du Programme de travaux d'infrastructures que dans le rapport du Vérificateur général du Canada, où l'on mentionne que trop peu de projets approuvés ont été réalisés pour réduire le déficit d'infrastructures. Il s'agit effectivement d'un défi politico-social majeur que devront franchir les élus municipaux au cours de la prochaine décennie, puisque la réfection des infrastructures a comme conséquence de faire augmenter les taxes municipales sans ajouter de services. La construction de nouvelles infrastructures, pour soutenir ou non la croissance et l'expansion, bénéficie d'une couverture médiatique plus glorifiante et a un effet fiscal généralement négligeable. En effet, une construction nouvelle génère parfois une source de revenus supplémentaires (ex. : nouveau développement) ou produit une perception du citoyen positive en raison d'un service additionnel (nouveau réseau, piste cyclable, bibliothèque, etc.).

2

Bilan examen, Programme de travaux d'infrastructures Canada, Rapport du Vérificateur général à la Chambre des communes.

Au chapitre de la réfection des infrastructures municipales, nos voisins américains rénovent en moyenne par année environ 0,5 % du linéaire de conduites des réseaux d'aqueduc et d'égouts. Les normes américaines qui traitent du sujet (AWWA et WEFRE) suggèrent des taux de remplacement variant entre 0,5 % et 1,0 % annuellement selon que l'on voudra contrôler la détérioration ou la stabiliser avec agressivité. Ces taux de remplacement correspondent à un cycle de vie variant entre 100 et 200 ans. Ils représentent donc un minimum.

Si l'on considère une proportion de 20 % de réfection sur un budget global de 400 millions de dollars investis bon an mal an par les municipalités dans les infrastructures au Québec, l'ensemble des municipalités rénove en moyenne à un rythme inférieur à 0,25 % annuellement, ce qui correspond à un cycle de vie irréaliste de 400 ans.

Ce faible taux moyen de remplacement, s'il est maintenu, soulève de sérieuses interrogations quant aux proportions qu'atteindra le déficit d'infrastructures au cours des prochaines décennies. Les auteurs de l'étude réalisée par l'Université McGill en 1996, pour le compte de la FCM, soutiennent qu'au rythme actuel de la détérioration des infrastructures municipales, uniquement pour le Québec, le déficit pourrait passer des 10 milliards actuels à plus de 20 milliards au cours des 10 prochaines années, si rien n'est entrepris pour stabiliser la situation (source : Symposium sur la gestion de l'eau au Québec).

Lors du Symposium sur la gestion de l'eau au Québec, il a été révélé que si les municipalités maintiennent le rythme actuel de remplacement des conduites, la dégradation sera généralisée à un point tel que plus de 80 % du kilométrage des réseaux d'égouts et près de 50 % du kilométrage des réseaux d'aqueduc ne seront plus en mesure d'assurer un service adéquat.

L'étude de 1996, réalisée par l'Université McGill et la FCM, cite à titre comparatif une étude faite par le *Joint Committee of Congress* où il est démontré qu'une somme de 1000 milliards de dollars serait nécessaire pour l'amélioration des infrastructures des municipalités aux États-Unis sur une période de 15 ans. En 1998, l'*American Society of Civil Engineers* a effectué une autre étude sur le sujet. Intitulée *America's Infrastructure Report Card*, elle suggère un besoin de 1300 milliards. En comparaison, l'ampleur du problème au Canada (44 milliards de dollars) et au Québec (plus de 11 milliards de dollars) semble très réaliste et même conservatrice, en particulier pour le Québec dont les milieux bâtis sont plus anciens que la majorité des villes canadiennes.

1.2 CONTEXTE DE DÉTÉRIORATION DES INFRASTRUCTURES

Depuis plus d'une dizaine d'années, au Québec comme au Canada et aux États-Unis, plusieurs organismes municipaux, gouvernementaux, universitaires et professionnels ont tenté d'évaluer l'ampleur du problème des infrastructures urbaines et d'élaborer des solutions visant à freiner le déficit sans cesse grandissant au niveau de la réfection, du remplacement et de l'entretien.

La détérioration des infrastructures urbaines est devenue un problème majeur et persistant en raison de nombreux facteurs socio-économiques et techniques dont ceux qui suivent.

- La méconnaissance des élus et des ingénieurs municipaux sur l'état réel de leurs infrastructures urbaines.
- Les efforts méritoires qu'ont dû faire tous les paliers de gouvernement pour la réduction de la dette nationale.
- Les crédits en constante diminution qui, au cours des dernières années, ont été délibérément affectés pour soutenir la croissance et l'expansion urbaine plutôt que la réparation des équipements en place.
- L'impopularité d'un discours socio-politique prônant des dépenses pour la réfection alors que des besoins existent encore pour les nouvelles constructions et que les aménagements (parcs, trottoirs, bibliothèques, postes incendie, édifices municipaux, etc.) sont socialement plus acceptables.
- L'oubli ou presque des infrastructures municipales après leur construction parce qu'elles sont majoritairement enfouies. Plusieurs croient que ces infrastructures sont presque éternelles, ce qui est loin d'être le cas.
- La désuétude prématurée de la majorité des infrastructures construites après la Seconde Guerre mondiale (fonte grise, méthode de construction, etc.).
- Les demandes concurrentes au chapitre des services municipaux par rapport au budget limité des municipalités.
- Le manque de normes nationales pour la restauration des infrastructures.

Dans son rapport d'examen du Programme de travaux d'infrastructures Canada, préparé pour le Secrétariat du Conseil du trésor, Richard M. Soberman, ingénieur, explique les raisons fondamentales pour lesquelles la réfection et l'entretien des infrastructures municipales ne sont pas effectués au rythme des besoins.

Premièrement, dans la plupart des cas, les organismes municipaux responsables n'ont pas donné d'explication concernant l'élaboration de critères valables pour comparer les besoins de réparation avec la nécessité d'accroître l'infrastructure sans dépasser l'enveloppe totale de financement. Les organismes ont tendance à justifier leurs propositions de nouvelles installations importantes en se fondant sur le fait que la capacité des systèmes existants n'est pas suffisante pour répondre à la croissance prévue de la demande. Les problèmes d'entretien et de réfection n'ont pas reçu la même attention même si, dans beaucoup de municipalités, l'état des infrastructures peut pratiquement être qualifié de déplorable. Certaines collectivités sont, aujourd'hui encore, incapables de respecter des normes acceptables pour l'eau potable.

Enfin, les programmes de financement et les politiques en matière de subventions, particulièrement ceux qui dissimulent les coûts réels, altèrent souvent le processus décisionnel qui favorise la construction de nouvelles infrastructures ou l'acquisition d'équipements neufs, au détriment de l'entretien et de la réparation. Souvent, les municipalités veulent profiter de la « rente » en tentant de maximiser le levier financier des programmes à coûts partagés. Il s'agit d'une pratique courante, par exemple, dans les programmes provinciaux de subventions des immobilisations visant les routes et les transports en commun.

1.3 SITUATION ACTUELLE DES INFRASTRUCTURES D'EAU AU QUÉBEC

Selon le Bureau de la statistique du Québec, notre province compte, en 1996, une population de près de 7 400 000 personnes réparties dans 1400 municipalités, lesquelles sont regroupées dans 16 régions administratives. Selon les données de Statistique Canada tirées du recensement de 1991, environ 5 % de la population québécoise occupe 650 municipalités de petite taille (moins de 1000 habitants). De même, près de 25 % de la population du Québec est répartie dans un peu moins de 1300 municipalités de 5000 habitants et moins. C'est donc dire qu'au Québec, plus des trois quarts de la population est regroupée dans moins de 200 villes de 5000 habitants et plus.

La dispersion de la population et la faible densité des régions décentralisées représentent une problématique importante sur le plan des services de base comme l'alimentation en eau, la collecte des eaux usées, les routes, etc. Selon le Bureau de la statistique du Québec, la population québécoise a connu un accroissement au cours des 10 dernières années d'environ 9 % et devrait

s'accroître au cours de la prochaine décennie d'environ 7 %. L'ensemble des municipalités devra donc investir en immobilisation de nouvelles infrastructures pour répondre à la croissance, des sommes sensiblement égales dans la prochaine décennie à celles investies au cours des dix dernières années.

Aujourd'hui, on estime que près de 80 % des Québécois vivent dans les villes. Il est connu que la plus forte poussée de l'urbanisation au Québec s'est produite après la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, Statistique Canada observe que plus de 80 % du parc urbain du Québec est construit depuis 1945, alors qu'environ les deux tiers de la croissance s'est effectuée au cours des 35 dernières années. Par déduction, on peut donc évaluer qu'une portion des infrastructures urbaines dans les villes a un demi-siècle et que la majeure partie des infrastructures urbaines est âgée de 35 ans et moins.

Au chapitre de l'eau potable, un peu plus de 80 % de la population totale (soit près de 5 955 000 habitants) est desservie par des réseaux d'aqueduc, soit un total de 1168 réseaux publics répartis dans environ 1000 municipalités. Ces réseaux publics sont alimentés par une eau traitée dans une proportion supérieure à 92 % de la population desservie. Près des deux tiers des stations de traitement emploient un procédé simple tel que la chloration, alors que près de 30 % ont recours à des procédés plus complexes, de type usine ou autres. Actuellement, plus de 450 réseaux d'aqueduc représentant un peu moins de 10 % de la population desservie (environ 500 000 personnes) distribuent une eau non chlorée.

Selon le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF), en 1992, 80 % de la population québécoise s'approvisionnait dans une eau de surface, soit 45 % dans le fleuve Saint-Laurent et 35 % dans les rivières, les ruisseaux et les lacs. L'autre 20 % de la population s'alimentait dans les eaux souterraines, soit 10 % au moyen de réseaux d'aqueduc et 10 % via des puits domestiques. Toujours selon le MEF, un peu moins de 500 municipalités du Québec ne disposaient pas d'un réseau d'aqueduc public, pour des raisons économiques dans la majorité des cas, compte tenu de la faible densité du milieu urbain de ces municipalités.

Une enquête de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS), pour le compte du ministère des Affaires municipales (MAM), démontrent que 65 % des conduites d'aqueduc ont moins de 35 ans. Ces résultats corroborent l'interprétation des données de Statistique Canada sur la croissance du parc urbain au Québec. Une partie importante de ces conduites, soit 47 %, est en fonte grise; ce matériau réputé inadéquat n'est plus utilisé depuis les années 1970.

Or, les conduites installées entre 1976 et 1996 sont principalement en fonte ductile et en chlorure de polyvinyle (CPV). La détérioration des conduites n'est pas liée uniquement à l'âge de ces dernières. Elle est surtout fonction d'un ensemble de facteurs dont le matériau des conduites, le mode de construction et la nature du sol. C'est ainsi que les plus hauts taux de bris sont observés sur des conduites en fonte grise et en fonte ductile installées entre 1945 et 1975 et non sur

les conduites les plus anciennes. La part des réseaux où la fréquence de bris est élevée se situe à environ 12 %³.

Sur le plan des eaux usées, on observe que plus de 900 municipalités, représentant approximativement 84 % de la population du Québec, sont desservies par un réseau public d'égouts. Toutefois, ces réseaux ne sont pas tous raccordés à une station d'épuration et, dans un certain nombre de municipalités, ne desservent pas l'ensemble du territoire². Approximativement 35 % des municipalités, soit un peu moins de 500 municipalités de la province, ne sont actuellement pas desservies par un réseau public dont plusieurs pour des raisons économiques reliées à la faible densité, ce qui représente un peu moins de 500 000 personnes ou 6 % de la population québécoise. En cumulant cette proportion aux 10 % de la population non desservie dans les municipalités dotées d'un réseau d'égouts public, environ 16 % de la population du Québec n'est actuellement pas desservie par un réseau public. L'inventaire des réseaux d'égouts dans quelque 500 municipalités au Québec démontre que 71 % des conduites ont 35 ans et moins. Par ailleurs, les conduites installées avant 1945 représentent 12 % de l'inventaire. Les principaux matériaux des conduites d'égouts sont le béton, le béton armé et, dans une moindre mesure, le CPV².

On constate que 2 % de la longueur totale des réseaux présentent des problèmes de refoulement, et 4 % des problèmes d'infiltration jugés intolérables par le personnel responsable de l'entretien des réseaux.

Ces problèmes se trouvent en plus forte proportion dans les conduites de plus de 50 ans². Selon le ministère des Affaires municipales, après les investissements de 6,7 milliards de dollars réalisés dans le cadre des programmes PADEM et PAEQ, à la fin de 1999, les eaux usées de 98 % de la population actuellement desservie par un réseau seront traitées par une station d'épuration, ce qui représentera 82 % de la population québécoise. Même si 98 % de la population desservie par un réseau l'est par une station, il demeure qu'environ 200 municipalités sont toujours en attente d'une confirmation d'aide financière dans le cadre de PADEM. Ce programme, créé en 1995 avec des fonds de 500 millions de dollars récupérés des crédits du programme PAEQ, aura permis de réaliser seulement 150 projets sur un total de 350 demandes. De plus, parmi les 500 municipalités au Québec qui n'ont actuellement pas de réseau d'égouts dans leur secteur urbanisé, une certaine partie devra, pour des raisons environnementales ou de salubrité, être contraintes de se doter, d'ici les prochaines années, d'un réseau de collecte et donc d'une station de traitement. La plupart de ces municipalités sont petites, de l'ordre de 1000 à 2000 habitants, et n'auront donc pas les capacités financières de se doter d'un réseau et d'une station de traitement sans les subventions dont ont bénéficié leurs consœurs plus populeuses. À la fin de l'actuel programme PADEM, on estime qu'environ 525 stations de traitement auront été construites, touchant approximativement 700 municipalités sur les 900 desservies par un réseau d'égouts. Ce sont donc

3

Document de référence, Symposium sur la gestion de l'eau au Québec, automne 1997.

seulement 75 % des eaux des municipalités bénéficiant d'un réseau d'égout qui seront traitées.

1.4 RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES DES PROGRAMMES D'AIDE DES GOUVERNEMENTS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Au cours des quatre dernières décennies, des engagements financiers globaux de l'ordre de 17 milliards de dollars (dont 15 milliards de dollars pour l'assainissement des eaux), incluant les intérêts, ont été contractés par le gouvernement du Québec, dans le cadre des différents programmes d'aide aux municipalités, destinés à solutionner les problèmes liés à l'eau potable et aux eaux usées. L'investissement en capital direct est de l'ordre de 6,7 milliards de dollars et les intérêts se chiffrent à plus de 10 milliards de dollars.

Pour sa part, le gouvernement fédéral aura investi dans les infrastructures municipales du Québec une somme de 500 millions de dollars, excluant les quelque 50 millions de dollars provenant du prolongement du programme initial.

En effet, c'est au milieu des années 50, avec l'avènement de la Loi pour faciliter l'établissement des services municipaux d'aqueduc et d'égouts, que le gouvernement du Québec a commencé à verser des subventions aux municipalités pour les aider à se doter de systèmes d'alimentation en eau et de collecte des eaux usées. Ainsi, plusieurs programmes d'aide destinés à ces fins se sont succédés au fil des années, tels que Aqueduc et Égouts (1960-1976), PAIRA (1977-1988), AIDA (1988-1995) RES-EAU (depuis 1995), PAEQ (1978-1995), PADEM (depuis 1995), PTIC-Q Phase I (1993-1997), PTIC-Q Phase II (1997-1998) ⁴ et les Eaux vives du Québec (1998 à 2001).

Dans la majorité des cas, ces programmes d'aide étaient principalement destinés à la construction de nouveaux équipements pour répondre aux besoins nés de la croissance, sauf les programmes « Travaux d'infrastructures Canada-Québec » où l'admissibilité des travaux de réfection d'infrastructures existantes était possible. Ce programme avait d'ailleurs fait l'objet d'un engagement du gouvernement fédéral, en 1993, suite aux pressions soutenues de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) depuis 1985 afin d'inciter les municipalités à investir dans la rénovation de nos infrastructures.

Au cours des années, tous ces programmes ont eu des répercussions positives sur la qualité de vie et l'assise économique des québécois et des canadiens. De multiples études économiques révèlent que les investissements dans les infrastructures publiques favorisent la croissance économique et stimulent la productivité du secteur privé. Plusieurs intervenants de divers milieux s'entendent pour dire également que ces améliorations semblent essentielles pour assurer la

4

Document de référence - Symposium sur la Gestion de l'eau au Québec, automne 1997, gouvernement du Québec.

prospérité économique du Québec et du Canada et favoriser notre compétitivité à l'échelle internationale.

L'étude intitulée *État du financement de l'infrastructure municipale au Canada*, publiée en janvier 1985, recommandait afin de stabiliser la détérioration, qu'un programme national de réfection des infrastructures soit instauré, dont les coûts seraient répartis également entre les trois paliers de gouvernement (fédéral, provincial, municipal). Ce faisant, l'incidence nette de ce programme sur le produit national brut (PNB) serait supérieure à la dépense elle-même, en plus de contribuer à la relance de l'économie, à la création d'emploi et à la stabilisation du déficit d'investissement en matière de réfection des infrastructures urbaines.

Toujours en 1985, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) commandait une étude intitulée *L'incidence macro-économique des dépenses accélérées pour l'infrastructure municipale*. Elle a permis de conclure que, si le gouvernement fédéral participait à un programme tripartite, **il récupérerait la majorité, sinon la totalité de son investissement en augmentant ses recettes fiscales** à titre de l'impôt sur le revenu et de la TPS ainsi que la réduction des paiements d'aide sociale et d'assurance-chômage. L'étude soulignait également que le rendement des gouvernements serait à la hausse, proportionnellement à la faiblesse des taux d'intérêt. **On peut donc évaluer qu'une proportion d'environ 30 % de la dépense totale est retournée au gouvernement fédéral sous forme de recettes fiscales additionnelles** et ce, selon la proportion réelle de l'apport différentiel des capitaux investis par les municipalités.

Ces conclusions ont été validées en 1988 et 1992, pour tenir compte du modèle macro-économique courant de l'époque. De plus, l'examen du Programme de travaux d'infrastructures, réalisé par Richard M. Soberman, ingénieur, pour le compte du Bureau de travaux d'infrastructures Canada du Secrétariat du Conseil du trésor, stipule que selon les résultats de la modélisation économique, l'augmentation des recettes fiscales réduit considérablement le coût net du programme pour le gouvernement fédéral et, dans une moindre mesure, pour les gouvernements provinciaux.

À cet égard, l'analyse du modèle intersectoriel du Bureau de la statistique du Québec nous amène à conclure **que le retour pour le gouvernement du Québec est de l'ordre de 24 % en terme d'augmentation des recettes fiscales**, pour chaque dollar investi globalement en travaux (cette évaluation tient compte de l'abolition d'une portion de la T.V.Q. anciennement récupérable par les municipalités).

Au total, ce modèle prévoit la création de 1200 emplois pour chaque tranche de 100 millions de dollars d'investissements dans les infrastructures, ce qui est corroboré dans le rapport d'examen du Programme de travaux d'infrastructures du Conseil du trésor canadien et dans le rapport du Vérificateur général du Canada. Ceux-ci évaluent les répercussions positives à 1300 emplois créés par 100

millions de dépenses, d'après une série de simulations utilisant un modèle économétrique tenant compte du principe des intrants-extrants.

Toujours au chapitre des répercussions économiques générées par l'investissement massif dans la réfection de nos infrastructures urbaines, le rapport d'examen du Programme de travaux d'infrastructures fait état d'une augmentation importante du PIB de 500 millions de dollars et d'un investissement total supérieur de 5,7 millions de dollars pour l'option de la réduction du déficit d'infrastructures urbaines, comparativement à l'option de réduction de la dette nationale.

Le rapport du Vérificateur général à la Chambre des communes et le rapport d'examen du Programme de travaux d'infrastructures Canada permettent de tirer plusieurs conclusions militant en faveur des programmes d'aide aux municipalités, qu'ils soient à frais partagés ou uniquement de source provinciale.

Mentionnons que le Programme de travaux d'infrastructures Canada avait cinq objectifs principaux, soit :

- l'amélioration de l'état des infrastructures;
- la création d'emploi;
- la stimulation de l'économie;
- l'accroissement de la compétitivité économique;
- l'amélioration de la qualité de l'environnement.

On peut notamment lire dans l'un et l'autre de ces rapports que les principaux objectifs ont été rencontrés. Ainsi, dans le but de stimuler la reprise économique en cette période difficile :

- les fonds du Programme de travaux d'infrastructures Canada ont été, dans l'ensemble, dépensés à bon escient;
- l'état des infrastructures municipales a été amélioré;
- des emplois ont été créés et comblés par des personnes qui étaient, pour une bonne part, au chômage;
- les retombées économiques sont comparables à celles qu'aurait générées l'option de réduction de la dette;

- aucun effet négatif grave sur l'économie n'a été constaté;
- la qualité de la vie en milieu urbain a été améliorée.

Les trois principales lacunes observées et qui devraient être prises en compte dans l'élaboration d'un programme à long terme sont les suivantes.

- Premièrement, le niveau de dépenses constituant un apport différentiel, car on sait que l'emploi et les autres avantages économiques sont directement liés à l'apport différentiel. Or, sauf au Québec, il ne semble pas que des efforts sérieux aient été faits pour atteindre cet objectif du programme. À l'échelle nationale, on n'a pu déterminer avec beaucoup de certitude le niveau de l'apport différentiel qu'a entraîné le programme⁵.
- Deuxièmement, plus de la moitié des fonds ont été consacrés à la construction d'installations entièrement nouvelles ou à l'agrandissement d'installations existantes, ce qui soulève des doutes sérieux quant à la crédibilité des estimations fournies sur le déficit d'infrastructure réel des municipalités. En effet, alors que ces dernières avaient demandé avec insistance l'aide de l'État pour la réfection de leurs infrastructures délabrées, elles ont utilisé la plus grande partie des fonds pour agrandir les installations existantes⁶.
- Troisièmement, on peut se demander si les programmes de subvention des immobilisations qui dissimulent les coûts réels ne favorisent pas une utilisation inefficace des ressources et ne nuisent pas, en fin de compte, à l'adoption de solutions de rechange à l'accroissement des immobilisations, telles que la tarification et la gestion de la demande, qui seraient plus efficaces⁶.

En conclusion, en plus de contribuer à améliorer l'état de nos infrastructures et notre qualité de vie, de favoriser la croissance économique et de stimuler la productivité du secteur privé, nous observons que la contribution des gouvernements fédéral et provincial, respectivement au tiers, est compensée par des recettes fiscales d'ordre équivalent, soit approximativement de 0,30 \$ sur les 0,33 \$ investis (90 %) par le fédéral et de 0,24 \$ sur les 0,33 \$ investis (70 %) par le provincial. **Le coût net pour les gouvernements est donc presque nul compte tenu des retombées d'un tel programme.**

5

Bilan examen du Programme de travaux d'infrastructures Canada.

ANNEXE 2

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

DOCUMENT JUSTIFICATIF COMPLÉMENTAIRE

AU MÉMOIRE DE LA COALITION POUR LE RENOUVELLEMENT DES

INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC

2.1 ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

Des études récentes du réseau canadien de routes et d'autoroutes, entreprises par Transport Canada, révèlent que l'actif routier canadien est demeuré quantitativement le même depuis le début des années 1980. Cet actif n'a donc pas suivi la progression de la demande ou des autres immobilisations dans l'économie. Les investissements, depuis 1980, n'ont fait que compenser la dépréciation de cet actif.

Au Québec, la situation est encore pire puisque l'actif routier maintenant évalué à 50 milliards a baissé entre les années 70 et 80. L'âge moyen des infrastructures routières est passé de 9 à 14 ans entre 1961 et 1993 et celui des ponts, de 11 à 23 ans.

Le réseau routier et autoroutier du Québec est fortement sollicité, surtout dans les axes routiers et ponts desservant les principales villes et régions. La demande de transport augmente plus rapidement que l'offre et cet écart entre la demande et l'offre continuera de croître même en adoptant des mesures de gestion ou d'augmentation de capacité. Le budget du ministère des Transports du Québec (MTQ) diminue continuellement (9,01 % en 1977-78 et 4,56 % en 1995-96). Les dépenses du gouvernement ont quadruplé durant cette même période, alors que celles du ministère n'ont que doublé.

La situation actuelle est inquiétante et devient précaire pour la pérennité des infrastructures et pour la sécurité des usagers. L'insuffisance des budgets entraîne des coûts prohibitifs pour l'économie actuelle et future du Québec. Pour ces raisons, il importe que les gouvernements travaillent davantage à maintenir le réseau, à l'améliorer et à renforcer ses maillons les plus faibles.

État du réseau routier

En excluant les 45 000 kilomètres de routes d'accès aux ressources, le réseau routier du Québec (routes et ouvrages d'art) est constitué de 107 800 kilomètres de routes à deux voies, dont 27 % (29 633 km) sont sous la gestion du ministère des Transports du Québec et 73 % (78 167 km) sous la gestion des municipalités. Plus de 8500 ponts et ouvrages d'art dont la largeur est de 4,5 mètres et plus, font partie de ce réseau routier et 4000 d'entre eux sont sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

L'état du réseau est établi en mesurant différents paramètres pertinents à la surface de roulement, tels l'uni, l'orniérage et la fissuration et des paramètres reliés à la circulation, tels les volumes de circulation, la cause des accidents, les files d'attente, le pourcentage de camions et la capacité de la route.

Les sections du réseau supérieur, déficientes quant à la qualité de la surface de roulement seulement, représentaient 24 % de l'ensemble des sections en 1994. Or, sans nécessairement être en possession de toutes les données permettant de quantifier la situation sur l'ensemble du réseau, le réseau supérieur semble généralement en meilleur état que le réseau des

municipalités. Quant au parc de ponts et viaducs, la mise à jour des inventaires quantitatifs et qualitatifs est indispensable pour connaître les déficiences autant structurales que géométriques. La signalisation de limitation de charges est une bonne indication des déficiences de plusieurs structures du réseau, par exemple le manque de capacité portante de certains ponts majeurs du réseau supérieur.

L'impact du transfert en cours d'une importante partie du parc de ponts et viaducs aux municipalités n'est pas encore connu quant au maintien en bon état de l'inventaire routier. Si les municipalités ne reçoivent pas une aide adéquate, elles pourraient éprouver de la difficulté à en assurer la gestion.

Sollicitation du réseau

Le réseau routier québécois a surtout été développé dans les années 1960 et 1970. Son existence date donc de plus de 20 ans et ses tronçons les plus achalandés sont en service depuis plus de 30 ans. Le débit journalier moyen annuel, pour l'ensemble du réseau routier du Québec, est en augmentation moyenne de 2 % à 3 % depuis plus de 10 ans. Sur plusieurs tronçons du réseau supérieur de la grande région de Montréal, la circulation quotidienne surpasse largement les valeurs de conception utilisées initialement. Le phénomène de la congestion récurrente est donc omniprésent dans la grande région de Montréal; les périodes de pointe s'allongent et sur certains axes tels l'autoroute Métropolitaine et l'autoroute Décarie, elles s'étalent sur pratiquement toute la journée.

De plus, le transport des marchandises par camions et trains routiers est aussi en augmentation; le « Juste-à-temps » faisant en sorte que les camions sur le réseau routier sont les lieux d'entreposage des entreprises. Les camions sont les principaux responsables de la dégradation du réseau routier : le passage d'un seul camion a un impact plus grand que celui de milliers de voitures. Au cours des ans, à cause du développement du conteneur, l'industrie du camionnage a pris une part importante du marché du transport des marchandises, aux dépens du train. Aussi, les charges transportées sont à la hausse, augmentant de façon importante la sollicitation du réseau routier.

Congestion de la circulation dans la région de Montréal

Dans la région de Montréal, l'augmentation des débits de circulation sur les réseaux autoroutiers se fait à un rythme soutenu. Par exemple, la croissance annuelle des débits sur l'autoroute Métropolitaine a été de 1,8 % entre 1978 et 1988, et de 1,2 % depuis 1988. Sur l'autoroute Décarie, cette croissance se situe à 2,8 % entre 1978 et 1988 et 1,8 % depuis 1988.

À toutes fins pratiques, le réseau routier existant a atteint sa capacité depuis plusieurs années et accueille avec difficulté une augmentation des débits de circulation. Ce phénomène résulte en la congestion du réseau.

Ainsi, on constate depuis plusieurs années que la congestion routière est un phénomène quotidien, se manifestant par une congestion aiguë du réseau aux heures de pointe et par l'étalement dans le temps des périodes de pointe. Cela se traduit par :

- des pertes de temps importantes pour les usagers du réseau, se soldant pour les entreprises par une augmentation des coûts de production;
- une augmentation accrue de la consommation de carburant;
- un taux d'accidents plus élevé;
- des temps de parcours irréguliers, réduisant la fiabilité du réseau autoroutier comme système de transport.

L'étude réalisée par les consultants ADEC, intitulée *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la grande région de Montréal*, révèle que la congestion routière coûte plus de 500 millions de dollars par année à la société. Outre les pertes de temps, selon cette même étude, les coûts de fonctionnement supplémentaires des véhicules et les conséquences des émissions polluantes coûtent respectivement 66 et 35 millions de dollars.

Cette congestion récurrente indique que le réseau existant est incapable d'accommoder une croissance normale de la circulation dans les années à venir. La cause de la congestion dans la région de Montréal n'est donc pas due à une forte augmentation des débits de circulation mais plutôt au fait que la limite de capacité des infrastructures existantes est atteinte depuis déjà plusieurs années.

Ceci entraîne une détérioration graduelle des conditions de circulation dans la région métropolitaine ainsi que des coûts importants pour la société et l'économie de la région, entre autres pour l'industrie du camionnage. L'Association du camionnage estimait les coûts additionnels liés au réseau routier défrayés par les transporteurs à environ 5 milliards de dollars par année, dont 966 millions liés à la congestion urbaine.

Le problème de congestion sur l'île de Montréal est amplifié par deux éléments :

- l'autoroute Métropolitaine est la seule voie est-ouest continue de la région de Montréal;
- pour circuler entre l'est et l'ouest de la province et du pays, il faut absolument passer par l'île de Montréal.

L'aménagement d'une ou de plusieurs voies de contournement permettrait aux camions d'éviter l'île de Montréal. Cette circulation, qui ne représente que 10 % à 15 % de la circulation totale, a un impact significatif sur la fluidité du réseau à cause de son gabarit et de ses caractéristiques d'accélération et de décélération. Cette mesure permettrait de réduire de façon significative la congestion routière sur le réseau et ainsi de réaliser d'importantes économies de temps pour ses usagers, ce qui améliorerait la compétitivité de la région de Montréal.

Accidents sur le réseau

Le bilan présenté au tableau 3 en matière de sécurité routière repose essentiellement sur des données publiques obtenues de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et du MTQ.

L'analyse des données d'accidents publiées par la SAAQ, permet de constater une tendance à la baisse des accidents jusqu'en 1996. En 1997, on assistait à une augmentation d'environ 4,8 % du nombre d'accidents par rapport à l'année antérieure. Par ailleurs, on note une nette diminution du nombre d'accidents causant des dommages corporels entre 1993 et 1996, alors qu'on semble connaître une stabilisation depuis lors. Une forte augmentation du nombre d'accidents matériels a été identifiée en 1996, soit 6,1 % par rapport à l'année précédente.

Le bilan, qui porte sur les victimes des accidents de la route, montre une évolution décroissante du nombre de celles-ci. Quant aux personnes blessées légèrement, leur nombre est le deuxième plus bas pour cette même période, après 1996.

L'amélioration du bilan routier constitue l'un des objectifs primordiaux de la SAAQ. La Société consacre d'importantes ressources à l'étude du phénomène des accidents de la route, à la promotion de la sécurité routière et à la normalisation. Le partenariat entre les différents intervenants du milieu, notamment le MTQ et les municipalités, est un élément essentiel en vue de l'amélioration du bilan de la sécurité routière au Québec.

Selon nos renseignements, jusqu'à présent les interventions réalisées par le MTQ se basent essentiellement sur des recommandations d'intervenants du milieu et non sur des études statistiques et techniques pour en justifier le bien-fondé à l'échelle provinciale. La nécessité d'intervenir est déterminée par les quinze directions territoriales de la province, qui sont également responsables de la validation de la base d'accidents sur leur territoire. Elles définissent les points obscurs et étudient plus précisément les cas problèmes.

TABLEAU 3

ÉVOLUTION DU BILAN ENTRE 1993 ET 1997⁶

	1993	1994	1995	1996	1997
Nombre d'accidents de la route selon la nature des dommages					
Dommages corporels					
Mortels	847	746	768	791	682
Graves	5 121	4 782	4 640	4 646	4 630
Légers	<u>30 479</u>	<u>29 981</u>	<u>30 056</u>	<u>29 147</u>	<u>29 319</u>
Total	36 447	35 509	35 464	34 584	34 631
Dommages matériels	133 045	133 499	132 220	125 880	133 595
Total	169 492	169 008	167 684	160 464	168 226
Nombre de victimes selon la gravité des dommages subis					
Décès	982	827	883	887	796
Blessés graves (1)	6 517	6 018	5 829	5 899	5 924
Blessés légers	43 298	42 666	42 725	41 685	41 887
Total	50 797	49 511	49 437	48 471	48 607
Nombre de titulaires de permis de conduire	4 158 972	4 212 592	4 271 347	4 328 075	4 366 009
Nombre de véhicules en circulation					
Automobile et camion léger (2)	3 460 791	3 501 678	3 530 247	3 586 470	3 640 689
Camion et tracteur routier	96 950	99 314	100 718	101 738	103 806
Motocyclette (2)	61 273	63 908	66 431	68 382	71 452
Autres (3)	86 888	86 071	83 607	87 951	87 416
Hors réseau	459 988	477 211	494 426	496 627	504 154
Total	4 165 890	4 228 182	4 275 429	4 341 168	4 407 517
Estimation du kilométrage annuel (en milliards de km) (4)	73,6	77,8 (5)	79,0 (5)	80,7 (5)	81,5 (5)
Population (6)					
16 ans et plus	5 706 148	5 770 332	5 835 586	5 903 680	5 969 777
Total	7 212 860	7 276 225	7 337 582	7 396 742	7 453 827

(1) Nécessitant l'hospitalisation.

(2) Comprend l'utilisation promenade et commerciale.

(3) Comprend les véhicules des catégories suivantes : cyclomoteur, taxi, autobus, autobus d'écoliers, véhicule-outil et autres.

(4) Estimation faite à partir des ventes de carburant.

(5) Donnée provisoire.

(6) Projections de la population des MRC de 1991 à 2016, Bureau de la statistique du Québec, 1995.

⁶ Site Internet de la Société de l'assurance automobile du Québec; quelques renseignements complémentaires au bilan routier du Québec.

Coûts de l'insécurité routière au Québec

Le service d'actuariat de la SAAQ nous a fourni les coûts moyens d'indemnisation des victimes d'accidents par type d'indemnité pour 1997. Le coût moyen pour les victimes décédées s'élève à 67 201 \$ et couvre l'indemnité forfaitaire de décès et les frais funéraires. Une partie des frais de gestion et du transport ambulancier est aussi imputée à cette catégorie. L'indemnité de remplacement de revenu payée aux victimes blessées grièvement et légèrement se situait respectivement à 61 714 \$ et à 6 646 \$ en 1997.

Selon la SAAQ, sur une période de dix ans, comprise entre 1985 et 1994, l'amélioration du bilan routier a permis de maintenir les coûts de l'insécurité routière au niveau de 1985. L'évaluation des coûts de l'insécurité routière constitue un élément important de la prise de décision en matière de prévention des accidents.

L'estimation des coûts des dommages causés par les accidents routiers montre l'importance de réduire le nombre et la gravité des accidents pour la société québécoise. À moins d'une amélioration du bilan routier à venir, on peut s'attendre à ce que les coûts de l'insécurité routière dépassent les 2 milliards de dollars au cours des prochaines années.

Faisant face à une augmentation continue du parc automobile, du nombre de conducteurs et par conséquent du kilométrage parcouru sur le réseau routier québécois, les efforts déployés en matière de sensibilisation et de contrôle des usagers sont limités. Des actions devront être prises en vue de l'amélioration de la sécurité des routes afin de réduire davantage le nombre d'accidents.

Les coûts épargnés par l'État grâce aux améliorations apportées au réseau routier viennent contrebalancer le coût net d'investissement qui est requis de sa part. En d'autres termes, sur le seul plan financier, l'État qui investit dans l'amélioration de la sécurité routière réussit à abaisser ses déboursés relatifs à un autre compte, celui des indemnités versées aux accidentés de la route. Bien entendu, la sécurité routière est beaucoup plus qu'une question d'argent; c'est une question de vie pour les citoyens du Québec.

Le transport routier des marchandises

Le camionnage est le mode de transport le plus récent mais son expansion a été si rapide qu'il occupe désormais la première place, loin devant son principal concurrent : le rail. La construction d'un vaste réseau de routes et d'autoroutes ainsi que la déréglementation et la libéralisation des échanges à la suite des accords canado-américains et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) ont contribué à l'essor et au développement du camionnage. La déréglementation a cependant entraîné une plus grande concurrence entre les gros et les petits transporteurs. On assiste à une concentration des entreprises, les petites étant absorbées par les plus grandes. Cette évolution est au cœur des principaux problèmes que rencontre aujourd'hui le camionnage.

Le transport routier joue un rôle important dans l'économie québécoise. Le tableau suivant donne un aperçu de l'importance de cette industrie au Québec.

TABLEAU 4

**IMPORTANCE DE L'INDUSTRIE DU
TRANSPORT ROUTIER AU QUÉBEC**

- **7300 entreprises d'ici**
- **33 000 emplois directs**
- **3300 entreprises étrangères**
- **15 000 sous-traitants indépendants**
- **8200 transporteurs en vrac**
- **35 000 transporteurs pour leur propre compte**
- **1,9 milliard de dollars de produit intérieur brut**

Source : Les transports de marchandises au Québec.

En 1997, près de 71 % des marchandises au Québec étaient transportées par camion. Ce mode de transport est presque le seul à répondre aux besoins des clients en matière de temps de transit, de fréquence, de fiabilité et de flexibilité. Le camionnage s'est fortement étendu vers le marché américain, bien qu'il soit d'abord centré sur la circulation intérieure en raison des courtes distances pour lesquelles il est hautement compétitif. Ainsi, les deux tiers de la valeur des échanges entre les États-Unis et le Canada sont assurés par ce mode de transport. Il demeure que la fonction principale du camionnage au Québec est la desserte inter-régionale, qui y est nettement plus développée que dans n'importe quelle autre province.

Grâce à sa situation géographique et à l'infrastructure en place (le port, les aéroports, etc.), Montréal constitue une plaque tournante pour le transport des marchandises et l'intermodalité y joue un rôle primordial.

Cependant, le camionnage est le seul des quatre modes de transport dont la qualité des infrastructures ne répond plus adéquatement aux besoins. Des contraintes importantes existent sur le réseau routier de la province et ce, particulièrement dans la région de Montréal où l'on observe une congestion du réseau routier supérieur, un enjeu majeur pour les transporteurs qui subissent des baisses importantes de productivité. Ces contraintes au niveau

du réseau routier entraînent une faiblesse de la chaîne intermodale, qui intègre le transport ferroviaire, aérien, maritime et routier.

De la part de l'industrie, la modification des horaires de circulation, l'utilisation des voies de remplacement, le partenariat entre transporteurs, l'implantation dans des secteurs stratégiques ainsi que l'utilisation des systèmes de transport intelligents font partie des solutions pouvant améliorer la situation. Quant au rôle du gouvernement du Québec, plusieurs études proposent de privilégier la réfection de certains axes routiers tel que le prolongement des autoroutes 30 (jusqu'à l'autoroute 20), 440 (à l'ouest de la route 117 jusqu'à l'autoroute 40) et Ville-Marie (transformation en boulevard entre la rue du Havre et l'autoroute 25), de façon à les rendre plus fonctionnels et performants. Il faudrait également favoriser des mesures visant à réduire le nombre de véhicules sur les routes, exercer un contrôle routier efficace et vigilant, tirer parti des systèmes de télésurveillance et d'information et étudier l'accès aux voies réservées pour les camions, autobus et taxis.

Ces contraintes présentent de nouveaux défis, tant pour l'exploitation respectueuse de l'environnement que pour le maintien de la libre circulation des biens et des services sur le réseau. La responsabilité de réussir à ce niveau incombera à un ensemble d'intervenants.

Réseau routier sous responsabilité municipale

Tout comme pour le réseau routier supérieur, les municipalités canadiennes font face à une détérioration accélérée de leurs infrastructures routières. La Fédération canadienne des municipalités estime à 9510 millions de dollars (8670 millions pour les routes, 840 millions pour les ponts et ouvrages d'art) le financement nécessaire pour ramener les infrastructures routières municipales canadiennes à un état acceptable.

Dans le contexte actuel, où les municipalités doivent peser chaque dollar dépensé et où elles doivent rechercher le meilleur amortissement de leurs dépenses, les municipalités cherchent à maîtriser les coûts, à prolonger la durée de service des infrastructures existantes et à maximiser la rentabilité de leurs immobilisations.

À cette fin, le Conseil national de recherches du Canada (CNRC), en étroite collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités (FCM), l'Association des travaux publics du Canada (ATPC) et le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU), est à mettre sur pied un guide technique pratique pour les municipalités. Ce premier guide nord-américain, dont la parution est prévue pour bientôt, constituera un recueil des meilleures pratiques pour la prise de décisions et la planification à long terme, en favorisant la protection et l'amélioration des infrastructures municipales. Au Canada, les bénéfices escomptés par l'utilisation de ce guide sont estimés à plus de 1 milliard de dollars par an (toutes infrastructures municipales confondues), soit plus de 10 % des dépenses annuelles actuellement assumées.

Au Québec, l'actif routier sous la responsabilité des municipalités est évalué à 73 % du réseau global. Ce réseau, quoique généralement moins sollicité que le réseau supérieur (sous

la juridiction du MTQ), compte beaucoup plus de kilomètres, soit 78 167 kilomètres et est constitué à 47 % de voirie urbaine. Les municipalités sont en outre responsables de 4600 ponts (parmi un total de 8600) une responsabilité transférée par le MTQ en 1993.

L'ampleur des besoins et la dégradation associée au sous-financement chronique des infrastructures municipales ne sont pas encore clairement définies. On constate néanmoins des augmentations continues des dépenses au chapitre de la voirie (entretien et exploitation des ponts et chaussées) et des fluctuations au chapitre des dépenses d'immobilisation de transport (travaux majeurs de construction et de réfection de routes, ponts et autres ouvrages d'art). Selon les données de 1996 du ministère des Affaires municipales du Québec (MAM), les dépenses encourues par les municipalités ont augmenté de plus de 30 % entre 1989 et 1994, pour passer de 805 à 1503 millions de dollars.

Sur le plan de la voirie, on observe une croissance continue de l'investissement entre 1986 et 1994. Au niveau des immobilisations, les dépenses ont augmenté de manière significative (plus de 23 %) entre 1993 et 1994, c'est-à-dire au moment de la dévolution par le MTQ d'une partie du réseau au secteur municipal (4600 ponts et 33 000 km de routes). Les principales municipalités touchées sont Montréal, avec des dépenses combinées de 128,6 millions de dollars, suivie par Laval (39,3 millions) et Québec (36,4 millions). Les dix principales municipalités du Québec dépensent à ce chapitre 295 millions de dollars.

Quant aux prévisions, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) émet l'hypothèse que la croissance moyenne des besoins sur le plan de la réfection du réseau routier pourrait se situer à plus de 4,2 % par année, soit une croissance annuelle de 15 à 25 millions de dollars.

Il est clair que les municipalités sont devenues des acteurs importants de la conservation et de l'amélioration du réseau routier québécois. Cependant, les municipalités n'ont pas échappé à l'effort de rationalisation des finances publiques, qui a conduit tous les paliers de gouvernement à couper leurs dépenses. La capacité des municipalités à générer des revenus est aussi limitée. Elles prélèvent leurs recettes essentiellement des impôts fonciers, de certains transferts des gouvernements supérieurs et des programmes d'infrastructures gouvernementaux.

Ces deux dernières sources de revenus sont aléatoires. Voilà pourquoi il est souhaitable, afin de sécuriser le financement des investissements nécessaires, qu'un programme de longue durée à frais partagés entre les municipalités et les deux paliers supérieurs de gouvernement soit mis sur pied.

2.2 DEMANDE EN TRANSPORT DURANT LES PROCHAINES ANNÉES

Dynamisme économique

Si le capital routier s'est stabilisé depuis le début des années 1980, comme il a été démontré au chapitre précédent, il n'en va pas de même de la demande en transport qui, elle, a

continué de progresser. Le recul des investissements routiers est sensible selon plusieurs indicateurs économiques :

- diminution du capital routier de 12 % à 7 %, relativement à la taille de l'économie entre 1961 et 1993;
- diminution du taux des investissements routiers relativement au produit intérieur brut (PIB), de 2,5 % en 1961 à environ 1 % en 1981, et en stagnation depuis autour de ce pourcentage;
- diminutions similaires relativement à la population, au nombre de véhicules immatriculés, etc.

La demande en transport découle des besoins au niveau de la consommation et de la production. La plus grande partie des déplacements se font par nécessité plutôt que par plaisir : les infrastructures routières permettent la réalisation de ces besoins. Ceci vaut tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises. Plusieurs facteurs actuellement perceptibles vont contribuer à changer les caractéristiques de la demande en transport à l'échelle québécoise, continentale et mondiale.

Tout d'abord la mondialisation de l'économie. Pour le meilleur ou pour le pire, l'économie mondiale est de plus en plus intégrée et l'on observe une division internationale du travail de plus en plus poussée, qui se traduit par une croissance du tonnage transporté, nettement plus forte pour la circulation internationale que pour la circulation intérieure. Cette croissance est évidemment variable selon la vigueur des divers secteurs économiques.

La globalisation économique a aussi pour conséquence d'accroître les exigences au niveau du service : tous les aspects liés au service (rapidité, fiabilité, souplesse, disponibilité des équipements, etc.) deviennent autant de facteurs déterminants dans une économie de plus en plus dominée par l'impératif de la concurrence.

Un autre aspect de la présente évolution économique est le développement des pratiques de production et de distribution basées sur le « Juste-à-temps ». L'effet du déplacement de l'entrepôt vers les réseaux de transport et l'engorgement qui en résulte ont été évoqués au chapitre précédent.

Intermodalité des transports

Le développement de l'intermodalité et l'intégration des modes et systèmes de transport constituent des choix stratégiques du ministère des Transports du Québec depuis quelques années. Deux objectifs principaux ont été énoncés à cette fin :

- le développement de l'intermodalité des transports;
- l'harmonisation des interventions en aménagement du territoire et en développement des transports.

En matière d'intermodalité, il s'agit d'établir, avec les industries de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien, un consensus sur les objectifs à atteindre et d'adopter des mesures concrètes pour assurer une plus grande intégration des modes rail-route (développement et mise en service d'un système de trains-remorques) et air-rail-route (concertation avec les aéroports de Montréal).

D'autre part, les initiatives publiques ou privées visant à favoriser l'intégration des modes de transport et l'intermodalité doivent être concrètement encouragées. La collaboration du ministère des Transports est essentielle, entre autres à une planification concertée des initiatives : transport collectif, covoiturage, voies réservées, parcs de stationnement incitatif, réaménagement de terminus d'autobus ou de métro, etc.

Cette planification ne nécessite pas une gestion centralisée du processus administratif. Au contraire, il est souhaitable que la prise en charge des préoccupations intermodales se fasse sur une base régionale, de manière à assurer une meilleure participation des intervenants et à faciliter l'implantation de mesures concrètes.

Une harmonisation des interventions en matière de développement des transports est évidemment nécessaire et n'est pas incompatible avec le processus relativement décentralisé de développement de l'intermodalité, invoqué plus haut. Cette harmonisation est assurée en premier lieu par les **plans de transport** régionaux élaborés par le ministère des Transports, en concertation avec divers partenaires. Les grandes orientations présentées dans les plans de transport devraient ensuite se refléter, avec plus de détails, dans les schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté (MRC) et des communautés urbaines.

Accessibilité aux marchés frontaliers

À ce chapitre, la Coalition pour le renouvellement des infrastructures au Canada démontre dans sa présentation d'août 1998 à la Chambre des communes, que l'investissement dans le domaine des infrastructures ne peut être que bénéfique pour l'économie canadienne. De plus, elle fait allusion à la nécessité de suivre la tendance de nos voisins du sud, si nous ne voulons pas être totalement éclipsés,

En effet, en juin dernier, le président Clinton a signé le *Transportation and Equity Act* selon lequel 217 milliards de dollars seront investis au cours des six prochaines années dans les infrastructures de transport. Cette législation autorise des dépenses sur les infrastructures fédérales de 175 milliards de dollars. Ceci représente pour les États américains une croissance de 44 % des fonds fédéraux, la loi leur assurant que 90,5 % des taxes sur les carburants seront retournées à chaque État. Les 42 autres milliards seront affectés au transport en commun ainsi qu'au développement de projets ferroviaires et urbains.

La Coalition conclut qu'en tant que nation axée sur le commerce, le Canada doit soutenir ses efforts de mise en marché et s'ouvrir sur les marchés mondiaux. À ce titre, le réseau routier national doit améliorer ses normes afin de procurer une meilleure accessibilité aux marchés frontaliers. Si nous ne voulons pas perdre nos acquis dans ce domaine, il est indispensable

que nos gouvernements se concertent afin d'assurer la conservation de nos infrastructures et qu'ils y injectent les fonds requis.

De tels investissements, en plus de favoriser de façon tangible le développement du commerce interprovincial et continental, auraient pour conséquence de réduire les coûts d'entretien du parc d'automobiles et de camions; les coûts de carburant (jusqu'à 35 %); les coûts des produits et denrées mis en marché; la pollution et les accidents. Cela aiderait également à la croissance du tourisme; du commerce et de l'économie; de la sécurité du réseau; des investissements étrangers en sol canadien; de la concurrence internationale (via la hausse de l'efficacité); de l'emploi et du développement technologique.

À l'instar du modèle américain, nous croyons qu'il serait opportun pour le gouvernement canadien de mettre sur pied un programme de développement et d'entretien des infrastructures routières, en coopération avec les gouvernements provinciaux. Cela aurait pour conséquences l'atteinte de divers objectifs fédéraux, dont le soutien de la croissance économique, du commerce et du tourisme via des infrastructures adaptées à notre modernité, et l'affermissement de notre volonté d'accroître la productivité aussi que l'amélioration de la qualité de vie à travers des moyens de transport plus sécuritaires et respectueux de l'environnement.

2.3 BESOINS POUR LA CONSERVATION, L'AMÉLIORATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Investissements nécessaires

Le réseau routier actuel du Québec nécessite des efforts importants pour retarder sa dégradation et faire en sorte que l'on ne se retrouve pas dans une situation de devoir réaliser des travaux de réfection et de restauration majeurs. L'entretien préventif, nécessaire dès les premières années de la vie de la route, permet de conserver ses qualités et de retarder les travaux de restauration et de reconstruction.

Si rien n'est fait à chaque année pour maintenir le réseau en bon état, la dégradation s'accélère de manière exponentielle, entraînant une diminution du confort et de la sécurité des usagers, des coûts d'opération et d'entretien de plus en plus élevés et un impact négatif sur la population et les touristes.

Le maillage du réseau est inachevé; il faut le compléter pour répondre aux besoins actuels, tant en transport des personnes qu'en transport des marchandises. Encore en 1999, la grande région de Montréal n'a pas sa route de contournement, qui permettrait un soulagement de l'autoroute Métropolitaine et des ponts reliant l'île de Montréal et qui serait un outil de développement intéressant pour certaines régions du Québec.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) donne certaines indications sur les besoins en investissements dans son plan de gestion routier 1995-2000. Les besoins sont exprimés selon

trois secteurs d'intervention: la conservation des infrastructures du réseau (partie chaussée et partie structure), l'amélioration de la sécurité et enfin l'adaptation du réseau à la demande.

Selon le plan du MTQ, pour répondre à toutes les déficiences de surface, le besoin annuel est de 397 millions de dollars. Si 10 % de déficiences est une condition acceptable, le besoin pour ce secteur d'intervention serait plutôt de l'ordre de 300 millions annuellement. À ce montant, il faut ajouter annuellement une somme de 50 millions de dollars pour la conservation des ponts et viaducs du réseau, une somme de 250 millions pour l'amélioration de la sécurité et un montant additionnel à préciser pour l'adaptation du réseau à la demande.

En 1997, l'évaluation des besoins annuels **en travaux** pour la protection et l'amélioration du réseau s'établissait ainsi :

• Conservation des infrastructures du réseau :	
- Chaussée	300 000 000 \$
- Structure	50 000 000 \$
• Amélioration de la sécurité routière	250 000 000 \$
• Adaptation à la demande	Variable
TOTAL	PLUS DE 600 000 000 \$

Note : Ce budget exclut les frais connexes (plans, devis, expertise, contrôle qualitatif).

2.4 CONSÉQUENCES DU SOUS-INVESTISSEMENT SUR LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES

Avec le retrait graduel des autres modes de transport, le réseau routier constitue de plus en plus le seul lien entre les ressources, les sites de production et les marchés. L'efficacité ainsi que l'efficience du réseau routier constituent des enjeux majeurs aux points de vue économique et social, essentiels au mode de vie, à la prospérité, à la productivité et à la compétitivité de l'ensemble des secteurs de notre société.

Le réseau routier et autoroutier supérieur du Québec est fortement sollicité, surtout en ce qui a trait aux axes routiers et aux ponts desservant les principales villes. La demande augmente et augmentera plus rapidement que les moyens de la combler.

Les gouvernements responsables de l'entretien du réseau routier québécois investissent de moins en moins dans sa conservation et son développement et les fonds disponibles sont insuffisants pour maintenir un réseau à la hauteur du développement économique de la province. Le réseau routier québécois demeure le maillon faible de la chaîne du transport intermodal et respecte difficilement les normes du continent nord-américain.

Les conséquences d'un sous-investissement dans le réseau routier peuvent être importantes tant pour les usagers, automobilistes et camionneurs, que pour les entreprises qui y transportent des marchandises, les touristes et les constructeurs qui le bâtissent et participent à son entretien et à sa réfection.

En effet, le manque d'investissement dans le réseau entraîne inévitablement une augmentation des coûts de transport des usagers et cela, tant au niveau du temps de parcours (perte de temps dans les zones de congestion et sur les parcours accidentés) que de l'entretien des véhicules (consommation d'essence accrue, usure des pneus et réparations). S'ajoutent à ces facteurs la perte de confort sur la route et une augmentation des risques d'accidents. Résultat, moins on investit, plus la qualité de vie et de l'environnement se détériorent.

La dégradation du réseau à également des conséquences non négligeables sur l'attrait qu'il opère auprès des nouvelles entreprises ou industries. Les coûts d'opération engendrés par le transport des marchandises peuvent empêcher les entreprises de développer de nouveaux marchés ou d'augmenter leur part de marché ou leur marge de profit et, ainsi, d'améliorer ultérieurement leur position concurrentielle. Il en résulte un ralentissement des affaires des entreprises et par conséquent, un ralentissement de l'expansion économique de la province.

Le problème fondamental de l'état des infrastructures routières québécoises est lié à l'âge du réseau, qui atteint 20 à 30 ans en moyenne, et au cycle d'intervention inadéquat des gouvernements responsables devant les exigences grandissantes du réseau. En matière d'entretien des routes, si l'on dépasse les périodes normales d'intervention, la détérioration s'accélère et une réfection devient nécessaire; par conséquent les coûts augmentent largement.

Il est donc crucial, afin d'éviter une détérioration trop rapide du réseau et donc une augmentation importante des coûts de réfection, que les montants nécessaires au maintien du réseau routier en bon état soient disponibles chaque année. Investir au niveau de la prévention pour ne pas tomber prématurément dans un cycle de reconstruction et payer la facture qui s'ensuit, est d'un intérêt certain pour le propriétaire de la route.

Il est important, pour plusieurs raisons mais plus particulièrement pour offrir aux citoyens québécois un réseau efficace, efficient et répondant à leurs besoins, que le processus de reconnaissance du problème de pérennité des infrastructures routières soit accéléré et que les actions nécessaires pour le résoudre soient mises de l'avant. Or, les gouvernements sont soumis à des contraintes budgétaires et ne peuvent, à eux seuls, répondre aux besoins de l'infrastructure routière québécoise. Voilà pourquoi de nouvelles sources de financement sont requises.

2.5 PARTICIPATION DES GOUVERNEMENTS

Les budgets d'entretien et de restauration du réseau routier national et provincial sont soumis à des fluctuations importantes, généralement à la baisse, de la part des différents paliers de

gouvernements. Ce désinvestissement s'explique par un niveau de dépenses relativement faible des gouvernements. À titre d'exemple, l'ensemble des gouvernements au Canada a dépensé en 1993 à peine plus qu'en 1980. Pour les gouvernements provinciaux et municipaux les dépenses relatives aux infrastructures routières vont en décroissant. Les ministres provinciaux se butent actuellement à un véritable mur lorsqu'ils demandent au gouvernement fédéral de consacrer plus d'argent à la réfection des routes du pays, dont la remise en état est évaluée à 17 milliards de dollars selon le rapport de septembre 1998 du Conseil des ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière. Avec une facture totalisant 2,88 milliards de dollars pour la remise en état de son réseau national, le Québec arrive au quatrième rang des provinces où les besoins sont les plus élevés, derrière l'Ontario (3,6 milliards de dollars), l'Alberta (3 milliards de dollars) et la Colombie-Britannique (2,9 milliards de dollars). Le réseau national du Québec (sous juridiction fédérale et déléguée au Québec) totalise quelque 2880 kilomètres comme le démontre le tableau suivant.

TABLEAU 5

ROUTES QUÉBÉCOISES FAISANT PARTIE DU RÉSEAU NATIONAL

Numéro de l'autoroute	De	À	Longueur (km)
A-10	Montréal	Sherbrooke	154,6
A-15	Montréal	Champlain	62,6
A-15, 101, 117	Montréal	Frontière Ontario	664,3
A-20	Frontière Ontario	Rivière-du-Loup	493,0
185	Rivière-du-Loup	Frontière N.B.	101,0
A-25	Longueuil (A-20)	Anjou (A-40)	7,5
A-35, 133	Montréal (A-10)	Philipsburg	58,7
A-40	Frontière Ontario	Québec	331,4
138	Québec	Sept-Îles	655,4
73, 175	Charny (A-20)	Chicoutimi	205,6
A-55, 155, A-55	Trois-Rivières	Rock Island	148,3

La responsabilité de déterminer les besoins d'entretien et de restauration du réseau routier incombe au gouvernement du Québec pour le réseau supérieur (29 633 km) et aux municipalités pour le réseau local sous leur gouverne (78 167 km), soit 37 000 kilomètres pour la voirie urbaine et 41 167 kilomètres pour la voirie locale. Les besoins pour le gouvernement du Québec sont exprimés dans le *Plan de gestion routier pour 1995-2000*. Ce plan dévoile la stratégie d'intervention qui touche trois secteurs :

- la conservation des infrastructures du réseau;
- l'amélioration de la sécurité;
- l'adaptation du réseau à la demande.

Depuis 1988, le MTQ a investi plus de deux milliards en conservation, en amélioration et en développement du réseau. Malgré ces investissements, l'état des routes ne s'est pas significativement amélioré. Tel que le démontre le tableau suivant, qui provient du document intitulé *Les infrastructures routières du Québec : propositions de financement* produit par l'ACRGTO, quelque 196,4 millions de dollars ont été consacrés annuellement par le ministère des Transports du Québec à la conservation des infrastructures, de 1990 à 1994. Ce montant a alors permis de réduire de 33 % à 24 % le nombre de sections déficientes quant à leur qualité de roulement, nécessitant des travaux de réfection importants. Cet indice, qui représente la portion du kilométrage de route sur laquelle une intervention est nécessaire pour restaurer la qualité des chaussées ou des structures, est nettement supérieur à celui préconisé dans certains États américains (10 %) ou en Ontario (12 %). Le ministère des Transports du Québec est convaincu de l'intérêt de réduire la proportion des secteurs déficients pour éviter d'avoir à investir des sommes beaucoup plus importantes dans la reconstruction. Aussi prévoit-il des dépenses de l'ordre de 300 millions de dollars par année dans son plan de gestion routier, pour atteindre un objectif d'indice de nécessité d'intervention de 10 %.

L'élimination des déficiences quant à la surface de roulement d'ici l'an 2004 impliquerait une dépense de 397 \$ millions par année pour l'ensemble des activités contribuant à la conservation des chaussées : 52 \$ millions seraient consacrés aux activités d'entretien régulier (exploitation) et 345 \$ millions à la réfection des chaussées (couche d'usure, renforcement, réfections majeures).⁷

TABLEAU 6

**BESOINS FINANCIERS POUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (EN MILLIONS DE DOLLARS)⁸**

Secteurs d'interventions	Situation passée			Prévisions					
	1990-1994		1993-994	1995-2000		1995-1996			Réel
	Total des 4 ans	Moyenne par an	Dépenses réelles	Besoins annuels	Demande formulée	Besoins	Budget	Demande formulée	
Conservation des infrastructures :									
. Chaussées	786	157,2	243	397	282	225	90	160	
. Structures	196	39,2	52	51	51	55	48	50	
Sous-total	982	196,4	295	448	333	280	138	215	
Amélioration de la sécurité routière	783	156,6	240	258	243	170	107	170	
Adaptation de la demande	188	37,6	37,6	36 à 656	36	75	84	75	
TOTAL	1 953	390,6	572,6	742 à 1 362	612	525	329	460	475,6

⁷ *Les infrastructures routières : vers l'an 2000*, gouvernement du Québec, ministère des Transports, Service des programmes routiers et de la circulation, juillet 1994.

⁸ *Les infrastructures routières du Québec : proposition de financement*, Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec, rapport final, 1998.

Selon le même tableau, le Ministère évalue à 51 millions de dollars par année les investissements nécessaires à la conservation des structures et à 258 millions de dollars par année les améliorations à la sécurité sur le réseau. Finalement, l'adaptation du réseau à la demande, qui vise essentiellement à corriger les problèmes de congestion et de désenclavement en plus d'améliorer la desserte de certaines régions, nécessite des dépenses annuelles que le Ministère évalue à 65 millions de dollars.

L'analyse de ces données nous permet de considérer que seulement 64 % des besoins ont été comblés en 1995-1996 contre 58 % en 1996-1997, **ceci excluant les besoins d'adaptation à la demande**. En considérant les chiffres mentionnés au chapitre précédent, on peut établir les besoins financiers annuels pour les infrastructures routières à plus de 600 millions de dollars.

Les moyens actuels sont donc nettement insuffisants pour combler les besoins. La mise sur pied d'un programme de financement additionnel ou d'un programme spécial visant la protection de notre patrimoine routier est nécessaire. Conscient de cette nécessité, le ministre des Transports vient de déclarer qu'il consentira à investir une somme de 1,1 milliard de dollars dans les infrastructures, dont 450 millions de dollars en travaux pour la conservation et l'amélioration du réseau pour 1999.

Par le fait même, il désire explorer de nouveaux moyens de résoudre le criant problème de congestion du réseau routier de la région de Montréal : de l'aménagement de nouvelles voies réservées sur diverses autoroutes à l'adoption d'horaires de travail différenciées dans les industries, pour étaler les heures de pointe.

Considérant le fait que la proportion du budget du MTQ sur le budget total de la province n'a cessé de diminuer depuis 1977 par rapport aux dépenses publiques du Québec, il est impératif que les gouvernements fédéral et provincial participent davantage et augmentent l'investissement dans le réseau routier pour garantir l'efficacité et la qualité des infrastructures de transport.

Ces infrastructures, rappelons-le, jouent un rôle fondamental dans le développement économique de nos régions, pour assurer des services sûrs et rentables de transport de personnes et de marchandises, tout en favorisant le positionnement stratégique de nos industries.

Le total des investissements nécessaires en entretien et reconstruction est donc évalué à 300 millions de dollars annuellement, en se basant sur les prémisses du chapitre traitant du réseau routier sous responsabilité municipale, ce qui est irréaliste pour les municipalités dans le contexte économique actuel sans la participation des deux gouvernements. La capacité des municipalités de générer des revenus pour l'entretien et le développement de leur propre réseau est limitée. Elles comptent à ce jour sur l'impôt foncier, certains transferts financiers du MTQ et les divers programmes d'infrastructures.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Document de référence. Symposium sur la gestion de l'eau au Québec (Gouvernement du Québec).
2. Bilan Examen du Programme de travaux d'infrastructures Canada (Richard M. Soberman, ing., Université de Toronto, août 1996).
3. Sommaire national phases I et II / PTIC (Gouvernement du Canada, Travaux d'infrastructures, décembre 1997).
4. Rapport sur l'état des infrastructures urbaines au Canada.
5. Notes d'allocation, consultations prébudgétaires (FCM, novembre 1997).
6. Municipal Infrastructure in Canada, Physical Condition & Funding Adequacy (FCM, janvier 1985).
7. Municipal Infrastructure, Backgrounder (FCM).
8. Éléments d'évaluation du Programme de travaux d'infrastructures Canada, (Gouvernement du Canada, Travaux d'infrastructures).
9. Document de consultation. Les services d'eau au Québec. Problèmes et solutions (AQTE, AESEQ, novembre 1997).
10. Vecteur environnement (volume XXX, numéro 5, octobre 1997).
11. Rapport du Vérificateur général / PTIC (chapitre 26, novembre 1996).
12. Guide / Travaux d'infrastructures (ministère des Affaires municipales).
13. Guide / Programme RES-EAU (ministère des Affaires municipales).
14. Guide / Programme PADEM (ministère des Affaires municipales).
15. News Release, Infrastructure Work Programme "Successful Says Evaluation" (Canada, Infrastructure Works, september 1996).
16. Réseau Environnement. Proposition pour une gestion intégrée de l'eau. Gestion de l'eau ou gestion des crises ? (AQTE, AESEQ, décembre 1997).
17. Infrastructures urbaines, le problème et la réaction de la FCM.
18. Notes de conférence / Colloque du CERIU et AQTE (automne 1997).

19. Notes de conférence / Symposium sur la gestion de l'eau au Québec (automne 1997).
20. Rapport provisoire de l'étude de l'INRS réalisé pour le compte du ministère des Affaires municipales.
21. Le transport, un secteur stratégique pour la région de Montréal. Rapport préparé pour le compte de Montréal International (Albert Juneau, consultant, février 1998).
22. Les infrastructures routières du Québec : propositions de financement (Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, juillet 1996).
23. Le transport routier des marchandises dans la région de Montréal (Association du camionnage du Québec, janvier 1996).
24. Le transport routier dans la région de Montréal (Association du camionnage du Québec, janvier 1997).
25. «Réseau routier et efficacité économique», notes de conférence au forum Le réseau routier : outil vital de développement économique (Yvon Bigras, octobre 1996).
26. Système de gestion de la circulation autoroutière de Montréal, Évaluation du système. Rapport préparé pour le compte du MTQ (Cartier Monenco AGRA, juin 1998).
27. Les infrastructures routières : une urgence pour le transport des marchandises (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Chambre de commerce de Laval, Chambre de commerce de la Rive-Sud, février 1996).
28. Des solutions pour les infrastructures municipales canadiennes *dans* Guide technique national des infrastructures municipales (Guy Félio et Roger Mareschal, CNRC et FCM, juin 1998).
29. La gestion stratégique au ministère des Transports du Québec. Plan d'action ministériel 1993-1995 (ministère des Transports du Québec. Service des orientations et des évaluations stratégiques, Secrétariat du Ministère, février 1994).
30. Rapport d'activité 1997 (Société de l'assurance automobile du Québec).
31. Bilan routier 1997 – Le nombre de décès le plus bas des 42 dernières années (Société de l'assurance automobile du Québec).
32. National Highway Policy for Canada. The National Highway System : Condition and Investment Needs Update 1997.

La Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec
logé au 680, Sherbrooke Ouest, bureau 680, Montréal (Québec)
H3A 2M7

Téléphone : (514) 282-7700, poste 241