

COLLECTION D'ÉTUDES SUR LE TRANSPORT
EN MILIEU RURAL

Étude no 3



**Le réseau routier rural en Ontario :
Où en sommes-nous? Quelle direction prendre aujourd'hui?**

Préparé pour :

Partenariat rural canadien, Gouvernement du Canada
Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales de l'Ontario
Fédération de l'agriculture de l'Ontario

Par :

Todd M. Gordon
Todd Gordon Consulting and Research

Août 2001 (révision en février 2002)



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Canada

COLLECTION D'ÉTUDES SUR LE TRANSPORT EN MILIEU RURAL, Étude no 3
Le réseau routier rural en Ontario : Où en sommes-nous? Quelle direction prendre
aujourd'hui?

Août 2001 (révision en février 2002)

Par :

Todd M. Gordon
Todd Gordon Consulting and Research

Préparé pour :

Partenariat rural canadien, Gouvernement du Canada
Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales de l'Ontario
Fédération de l'agriculture de l'Ontario

Cette information est offerte gratuitement au public. On peut la reproduire à condition de le faire avec exactitude et de mentionner la source. Les personnes qui utiliseront cette information doivent dégager Sa Majesté du Chef du Canada ainsi que tous ses représentants de toutes responsabilités quant à son usage.

Tout point de vue exprimé, qu'il soit énoncé clairement, sous-entendu ou interprété à partir du contenu de la présente publication ont été compilés à partir de la recherche menée par le consultant et ne reflète pas nécessairement la politique du Partenariat rural canadien ni de celles des organismes qui en sont membres, ni du Gouvernement du Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2005

Pour se procurer des exemplaires supplémentaires, s'adresser à :

Direction de la recherche et de l'analyse
Secrétariat rural, Agriculture et Agroalimentaire Canada
1341 chemin Baseline, tour 7, Ottawa (Ontario) K1A 0C5
Fax : 1-613-759-7105
Courriel : rs@agr.gc.ca

ISBN 0-662-79043-X

No. de catalogue A113-1/3-2005F-HTML

Agriculture et Agroalimentaire Canada N° de publication 80036F

La version électronique de cette publication est disponible sur l'Internet à:

<http://www.rural.gc.ca>

This report is available in English under:

RURAL TRANSPORTATION SERIES No. 3

Ontario Rural Roads : Where are we now? Where do we go from here?

Agriculture and Agri-Food Canada Publication Number 74501E

PRÉFACE

La présente étude est la troisième d'une collection préparée de 1998 à 2001 et portant sur le transport en milieu rural en Ontario.

La **première étude** porte sur l'expérience en milieu rural du Programme d'action pour les transports communautaires (PATC), initiative provinciale visant à renforcer la coordination des services de transport locaux. Bien qu'il ait été de courte durée, le PATC s'est avéré très efficace et a permis de mieux comprendre comment les collectivités peuvent concevoir et élaborer leurs propres programmes de transport.

La **deuxième étude** porte sur les jeunes en milieu rural et sur un sondage visant à cerner les problèmes de transport auxquels ils sont confrontés. Compte tenu des permis temporaires et du délai d'attente qui précède la conduite autorisée d'un véhicule, ces jeunes font face à une série de problèmes lorsqu'il s'agit de se déplacer dans les zones rurales. Le plus important volet de cette deuxième étude visait à recueillir l'opinion des jeunes ruraux eux-mêmes.

La présente étude (**la troisième**) donne un aperçu du réseau routier et de ses perspectives d'avenir face aux changements résultant de la restructuration municipale et d'une économie rurale axée sur les exportations. Elle compile les points de vue d'intervenants clés et présente les résultats d'un sondage à grande échelle auprès des groupes d'utilisateurs du réseau routier et des municipalités.

Les réseaux routiers ruraux représentent la principale infrastructure du milieu bâti et, à ce titre, ils reflètent les origines de la société qui s'y est installée et les activités économiques florissantes qui ont fait suite au peuplement. Un grand nombre d'utilisateurs sont soucieux du fait que l'entretien du réseau routier rural pourrait devenir de plus en plus difficile et coûteux dans un proche avenir. C'est dans cette perspective que l'on a entrepris l'examen sommaire des perceptions relatives au réseau routier ontarien en vue de cerner les arguments, les intentions et les craintes des usagers de la route en milieu rural.

Tony Fuller
Guelph

REMERCIEMENTS

La présente étude contextuelle du réseau routier rural en Ontario a été financée par les trois organismes suivants :

- le Programme spécial de recherche du ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales de l'Ontario (MAAARO);
- la Fédération de l'agriculture de l'Ontario (FAO);
- le Secrétariat rural d'Agriculture et Agroalimentaire Canada.

L'auteur tient également à remercier les chercheurs du Programme de recherche sur les collectivités rurales viables de l'Université de Guelph pour les orientations et le soutien qu'ils lui ont fournis.

La recherche a été entreprise par Todd Gordon de Todd Gordon Consulting and Research. Toutefois, plusieurs autres personnes ont contribué à ce projet, tant à l'étape de la recherche qu'à celle de la rédaction du rapport.

Tony Fuller a offert conseils et expertise pendant toute la durée du projet et commenté le texte à l'étape de rédaction du rapport.

Michael Barnycz, Peggy Boyd-Sloss et Marni Herold ont mené à bien la recherche de base et contribué à la révision et à la lecture d'épreuve. Genevieve Perry a compilé les données du sondage et fourni une analyse préliminaire des résultats. Lynn Knapp de Renaissance Services a normalisé et amélioré la présentation du rapport, des diagrammes et des tableaux.

Enfin, l'analyse des questionnaires, qui représente une partie substantielle de la présente recherche, n'aurait pas été possible sans la participation bénévole de répondants provenant d'un large éventail de groupes d'intérêt ruraux. L'information fournie par ces personnes en réponse aux questions souvent complexes du sondage s'est avérée précieuse et a certes contribué à mieux cerner les enjeux et les problèmes que pose le réseau des routes rurales en Ontario. Un merci spécial est donc adressé à tous les répondants du sondage.

Cette recherche a bénéficié des efforts d'un grand nombre de personnes. Toutefois, toute erreur, omission ou inexactitude ne peut être attribuée qu'à l'auteur du rapport.

Todd M. Gordon
Août 2001

Todd Gordon Consulting and Research
218, Silvercreek Parkway North
Pièce 248
Guelph (ON) N1H 8E8
tgordon@sympatico.ca

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
1.1	Justification	1
1.2	Contexte	2
1.3	Structure et portée de l'étude.....	3
2	ENJEUX, PROBLÈMES, PRÉOCCUPTIONS ET DÉFIS LIÉS AU RÉSEAU ROUTIER RURAL ONTARIEN.....	4
2.1	Tendances récentes ayant une incidence sur la gestion et l'administration des routes rurales en Ontario.....	4
2.2	Principaux organismes intéressés	5
2.3	But.....	7
2.4	Méthode	7
2.5	Problèmes désignés par les principaux organismes intéressés	7
2.5.1	Financement.....	7
2.5.2	Répercussions des problèmes de financement sur le réseau routier rural.....	10
2.6	Transferts de la responsabilité de l'administration du réseau routier	11
2.7	Structures des ponts en milieu rural	13
2.8	Normes d'entretien minimales.....	14
2.9	Dimension des véhicules, poids et charge par essieu	16
2.9.1	Enjeux	16
2.9.2	Autres questions et observations.....	17
2.9.3	Récents développements.....	18
2.10	Incidence, sur le réseau routier rural, de la modification de la charge et de la dimension des véhicules.....	18
2.11	Autres questions liées au réseau routier rural.....	19
2.11.1	Questions relatives aux permis de conduire et aux véhicules agricoles	19
2.11.2	Système de numérotation des routes, panneaux indicateurs et signalisation touristique.....	19
2.11.3	Signalisation à l'intention des véhicules lents.....	20
2.11.4	Heures de service	20
2.11.5	Transport routier ou transport ferroviaire.....	20
3	SONDAGE SUR LE TRANSPORT RURAL	21
3.1	Détails sur les questionnaires de sondage envoyés par la poste	21
	Taux de réponse et ventilation des réponses.....	22
3.1.2	Remarque sur les réponses au sondage	22
3.1.3	Analyse des résultats.....	23
4	ANALYSE D'UN ÉCHANTILLON SÉLECTIONNÉ DE RÉPONSES AUX QUESTIONS FERMÉES DU SONDRAGE MUNICIPAL	24
4.1	Statistiques relatives au réseau routier rural	24
4.2	Partie A : Restructuration municipale	24
4.3	Partie B : Transferts de routes	25
4.4	Partie C : État des routes	28
4.5	Partie D : Structure des ponts.....	30
4.6	Partie E : Normes pour le réseau routier.....	32
4.7	Partie F : Questions de sécurité.....	32
4.8	Partie H : Innovation	33
5	SOMMAIRE DES THÈMES DU SONDRAGE MUNICIPAL POUR LES QUESTIONS OUVERTES.....	34
5.1	Questions relatives au financement	34
5.1.1	Enjeux du financement.....	34
5.1.2	Indemnités de transfert des routes provinciales	35
5.1.3	Incidence d'un financement inadéquat.....	35
5.1.4	Résolution du problème du financement inadéquat	36
5.2	Besoins et enjeux en matière d'entretien.....	36

5.3	Les ponts	36
5.3.1	État actuel	37
5.3.2	Solutions au problème du mauvais état des ponts	37
5.4	Normes facultatives d'entretien des routes municipales.....	38
5.4.1	Opinions relatives aux nouvelles normes.....	38
5.5	Questions de sécurité.....	39
5.6	Retombées et enjeux économiques.....	40
5.7	Innovation	40
6	RÉSULTATS EXTRAITS DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE PORTANT SUR L'AGRICULTURE ET L'AGRO-INDUSTRIE	42
6.1	Partie A	42
6.2	Partie B.....	42
6.3	Partie C : Ponts.....	43
6.4	Section E : Préoccupations de nature économique.....	44
7	RÉSUMÉ DES RÉPONSES AUX QUESTIONS OUVERTES DANS LE DOMAINE DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGRO-INDUSTRIE.....	45
7.1	Thèmes relatifs au financement.....	45
7.1.1	Perception de la situation du financement chez les répondants du secteur de l'agriculture et de l'agro-industrie.....	45
7.1.2	Opinion des répondants sur les répercussions de la situation actuelle du financement.....	45
7.1.3	Facteurs contribuant à l'augmentation des coûts	46
7.1.4	Solutions	46
7.2	Préoccupations en matière d'entretien.....	47
7.2.1	Situation actuelle.....	47
7.2.2	Répercussions	47
7.2.3	Motifs.....	47
7.2.4	Que faire?.....	48
7.3	Ponts.....	48
7.3.1	Préoccupations	48
7.3.2	Financement.....	48
7.4	Sécurité.....	48
7.5	Autres préoccupations pour l'agriculture	49
8	RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS DE L'ANALYSE DES QUESTIONNAIRES PORTANT SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LE TOURISME	50
8.1	Partie B : État des routes rurales ontariennes	50
8.2	Partie C : Ponts.....	51
8.3	Partie D : Questions de sécurité	52
8.4	Partie E : Préoccupations de nature économique.....	53
9	RÉSUMÉ DES RÉPONSES AUX QUESTIONS OUVERTES DANS LE DOMAINE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DU TOURISME.....	54
9.1	Questions relatives au financement	54
9.2	Perception de l'incidence de la situation actuelle du financement	54
9.3	Opinions sur l'état actuel des routes.....	54
9.4	Opinions sur les mesures à prendre.....	55
10	RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS PARMIS LES RÉPONSES AUX QUESTIONS FERMÉES PAR SUITE DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL	56
10.1	Partie A : Opinion sur la question de l'aménagement des routes rurales.....	56
10.2	Partie B : Opinion sur l'état des routes rurales.....	57
10.3	Partie C : Ponts.....	58
10.4	Partie D : Questions relatives à la sécurité	58
10.5	Partie E : Questions économiques	59
11	RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS PARMIS LES RÉPONSES AUX QUESTIONS	

OUVERTES PAR SUITE DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL	60
11.1 Opinions sur la situation du financement	60
11.2 Facteurs contribuant à l'accroissement des coûts d'entretien	60
11.3 Reconnaissance des réactions des municipalités à la réduction du financement	60
11.4 Préoccupations de nature économique	61
12 COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU SONDAGE GÉNÉRAL.....	62
13 ANALYSE COMPARATIVE : AUTRES PROVINCES CANADIENNES.....	63
13.1 Introduction	63
13.2 Caractéristiques de la population, de l'économie et des routes rurales provinciales	63
13.3 La question des routes rurales dans les autres provinces.....	70
13.3.1 Les provinces de l'Ouest.....	70
13.3.1.1 La Colombie-Britannique.....	71
13.3.1.2 L'Alberta.....	71
13.3.1.3 La Saskatchewan.....	71
13.3.1.4 Le Manitoba.....	72
13.3.1.5 La question du transport des céréales par camion	72
13.3.2 Le Québec	73
13.3.3 Les Maritimes	74
13.3.4 Terre-Neuve	74
13.3.5 Questions de portée nationale	74
13.3.5.1 Investissement dans le réseau routier national	75
13.3.5.2 Taxe sur le carburant.....	75
14 ANALYSE COMPARÉE : ÉTATS AMÉRICAINS SÉLECTIONNÉS	76
14.1 Introduction	76
14.1.1 Critères de sélection des États comparatifs	76
14.1.2 Mise en garde s'appliquant aux statistiques et aux mesures comparatives qui suivent.....	77
14.2 Commentaires généraux sur les États sélectionnés.....	77
14.3 Information statistique pertinente pour les États sélectionnés	78
14.3.1 Un coup d'œil aux caractéristiques du réseau routier et des dépenses relatives aux routes pour les États sélectionnés : nombres absolus et relatifs	81
14.3.2 Constatations.....	85
14.3.3 Inférences à partir du classement	85
14.4 Comparaison des États sélectionnés avec l'Ontario	86
14.4.1 Caractéristiques démographiques et économiques	86
14.4.2 Sommes dépensées pour les routes et caractéristiques du réseau routier	87
14.5 Taxes sur le carburant	92
14.5.1 Taux de la taxe sur le carburant dans les États sélectionnés	92
14.5.2 Prix moyen de l'essence et total des taxes : Canada et États-Unis (juin 2001)	92
14.5.3 Participation du gouvernement fédéral au financement des routes rurales.....	93
14.6 Questions et défis que soulève l'aménagement des routes rurales et tendances dans les États ayant servi à la comparaison	96
14.7 Enjeux et défis.....	96
14.7.1 Population vieillissante	96
14.7.2 Évolution démographique : concentration urbaine, croissance de la zone périurbaine et stagnation et déclin dans les zones rurales sélectionnées	97
14.7.3 Concentration urbaine de l'activité économique	98
14.7.4 Évolution des modes de transport des biens agricoles	99
14.8 Autres tendances ayant une incidence sur les routes rurales dans les États sélectionnés	99
14.8.1 Programmes reconnus de mesure du rendement	99
14.8.2 Préoccupations à propos de l'état des routes et des ponts ruraux dans les États sélectionnés....	100
14.9 Sommaire et conclusions de l'analyse comparative des États sélectionnés.....	101
14.9.1 Sommaire	101
14.9.2 Conclusions.....	102
14.10 Implications pour les routes rurales ontariennes	103

15	Sommaire et conclusions	104
15.1	Sommaire	104
15.2	Conclusions	105
15.2.1	Préoccupations et enjeux relatifs aux routes rurales en Ontario.....	105
15.2.2	Analyse comparative : autres provinces canadiennes	107
15.2.3	Analyse comparative : États américains sélectionnés	108
15.2.4	Disponibilité des données et de l'information.....	109
15.3	Observations finales	110
	Bibliographie	111
17	Annexe A : Détails sur le financement accessible par l'intermédiaire de l'initiative DCRPLO (développement des collectivités rurales et des petites localités de l'Ontario)	118
18	Annexe B : Questionnaires du sondage	cxx
18.1	Sondage sur les routes rurales – Questionnaire des municipalités.....	cxxi
18.2	Sondage sur les routes rurales – Agro-industrie	cxxvi
18.3	Sondage sur les routes rurales – Développement économique et tourisme	cxxix

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 : Déclin des crédits affectés au poste des transports du budget de la province de l'Ontario (1953 à 1993)	8
Tableau 2.2 : Taxation de la vente au détail des carburants en Ontario pour l'année 2001	8
Tableau 3.1 : Taux de réponse du sondage sur les routes rurales	22
Tableau 3.2 : Ventilation des questionnaires renvoyés	22
Tableau 4.1 : Statistiques relatives au réseau routier pour les municipalités qui ont répondu au sondage	24
Tableau 13.1 : Caractéristiques de la population des provinces	65
Tableau 13.2 : Caractéristiques économiques des provinces – Produit intérieur brut	65
Tableau 13.3 : Caractéristiques économiques des provinces – Emploi par secteur industriel	66
Tableau 13.4 : Caractéristiques des dépenses relatives à un échantillon de routes provinciales	67
Tableau 13.5 : Caractéristiques des réseaux routiers provinciaux	68
Tableau 13.6 : Classement des provinces pour les caractéristiques sélectionnées	69
Tableau 14.1 : Caractéristiques de la population sélectionnée – États comparatifs	78
Tableau 14.2 : Classement des États – Caractéristiques démographiques sélectionnées	78
Tableau 14.3 : Produit intérieur brut des États – Étude comparative	79
Tableau 14.4 : Pourcentage du PIB pour un ensemble de secteurs	79
Tableau 14.5 : Classement des États – Contributions du PIB de certains secteurs industriels sélectionnés au PIB total des États	79
Tableau 14.6 : Emploi selon les principaux secteurs industriels – Étude comparative	80
Tableau 14.7 : Emplois sectoriels en tant que pourcentage de l'emploi total	80
Tableau 14.8 : Classement des États – Contribution des secteurs industriels sélectionnés à l'emploi total	80
Tableau 14.9 : Classement des États – Contribution des secteurs industriels sélectionnés en tant que pourcentage de l'emploi total	80
Tableau 14.10 : Caractéristiques des réseaux routiers et des dépenses – États sélectionnés pour la comparaison	83
Tableau 14.11 : Classement des États – Caractéristiques sélectionnées du réseau routier et des dépenses	84
Tableau 14.12 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : caractéristiques démographiques et économiques	88
Tableau 14.13 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : caractéristiques du réseau routier et des dépenses	89
Tableau 14.14 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : classement selon les caractéristiques démographiques et économiques	90
Tableau 14.15 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : classement selon les caractéristiques du réseau routier et des dépenses	91
Tableau 14.16 : Taux de taxation du carburant des véhicules par État : essence et carburant diesel – 1998-1999	92
Tableau 14.17 : Taxes sur l'essence et prix de l'essence au Canada et aux États-Unis – juin 2001	

Tableau 14.18 : Disposition de la taxe sur le carburant selon les États – 1999 94

Tableau 14.19 : Disposition de la taxe sur le carburant selon les États – 1999 (suite) 95

RÉSUMÉ

Selon divers renseignements de source indirecte et des données anecdotiques, les routes rurales ontariennes ont commencé à se détériorer. Le présent document présente les résultats d'une étude contextuelle de l'état du réseau routier rural en Ontario ainsi qu'un aperçu des problèmes auxquels sont confrontés les usagers de ce réseau et les gouvernements municipaux qui s'occupent des services de dépannage. Grâce à la méthode d'exploration retenue, la présente étude a abordé ces questions dans une large perspective – celle des intervenants – dans le but de fournir un survol à jour, d'alimenter les discussions stratégiques et de stimuler la recherche.

En dépit du changement socio-économique résultant de phénomènes tels que la mondialisation et la transition vers l'ère de l'information, le transport routier n'a pas perdu de son importance dans les milieux ruraux ontariens. Néanmoins, le remaniement provincial-municipal au sein de la province de l'Ontario, de concert avec l'évolution économique et démographique, a contraint les municipalités rurales à offrir un service d'entretien routier adéquat. Le sondage révèle que l'achalandage d'un grand nombre de routes rurales s'est accru de manière significative. En général, on peut affirmer que plusieurs tendances exercent une influence sur le réseau routier rural. En voici quelques-unes :

Tendances de la demande :

1. En Ontario, l'activité agricole en milieu rural évolue. La nature de cette activité se modifie. L'agriculture ontarienne est de plus en plus exposée aux pressions de la concurrence mondiale. L'évolution de la production pourrait bien entraîner l'usage accru des routes rurales à mesure que le flux des matières premières et des produits agricoles croît et se diversifie.
2. On assiste également, au sein de la province, à une augmentation de la demande dans le secteur des activités touristiques et récréatives rurales. Cette demande résulte, en partie, de changements démographiques – le vieillissement de la génération du baby-boom, qui représente une importante fraction de la population et qui dispose, en abondance, de ressources et de loisirs.
3. En Ontario rural, l'activité manufacturière occupe une niche de plus en plus grande et elle pourrait fort bien continuer à s'accroître. Cette activité économique florissante a eu tendance à augmenter le fardeau qui pèse sur le réseau routier rural actuel. Un réseau rural sûr et efficace est vital pour le succès de l'ensemble de l'activité économique rurale.
4. Dans de nombreuses régions de l'Ontario, l'utilisation du réseau routier rural s'est accrue en raison de l'augmentation de la migration alternante et de la diversification des activités courantes d'une population rurale plus diversifiée. Les problèmes routiers associés à la zone périurbaine pourraient fort bien s'amplifier du côté de la campagne au fur et à mesure que s'allongent les distances parcourues par les travailleurs et que les habitudes de transport résultant de la vie moderne deviennent plus complexes.

Tendances de l'offre :

1. Le remaniement des responsabilités provinciales-municipales en matière de service a amené la province à éliminer ses subventions directes à l'entretien des réseaux routiers locaux. Les municipalités sont actuellement complètement dépendantes des impôts fonciers affectés à l'entretien des routes rurales. Le financement des routes est une question primordiale et les municipalités rurales s'efforcent actuellement de financer leurs infrastructures.
2. La nouvelle *Loi sur les municipalités* et la responsabilité accrue des instances municipales en matière d'aménagement des routes ont incité les municipalités à élaborer de nouvelles normes facultatives pour l'entretien des routes locales.
3. L'accroissement des responsabilités, la réduction des options de financement et l'obligation de continuer à offrir des services routiers ont forcé les municipalités à renforcer l'application d'un système de mesure du rendement.
4. Les municipalités rurales ne semblent pas avoir accès à la gamme d'options de financement et de gestion accessibles à leurs homologues urbaines et aux instances supérieures.

La présente étude explique un certain nombre de questions et de problèmes d'importance concernant le réseau routier rural ontarien. Il présente ensuite l'analyse d'un sondage visant à mieux faire comprendre la nature et l'ampleur de ces problèmes. Suite à l'analyse des questionnaires, l'étude met en contexte l'état du réseau routier rural en Ontario en examinant les caractéristiques et l'état des routes rurales dans d'autres provinces canadiennes et dans certains États américains sélectionnés.

La recherche initiale a porté sur des groupes représentant les usagers du réseau routier ontarien. On trouve parmi ces groupes les organismes suivants :

1. *Ontario Good Roads Association (OGRA)*
2. *Association of Ontario Road Superintendents (AORS)*
3. *Rural Ontario Municipal Association (ROMA)*
4. Fédération de l'agriculture de l'Ontario (FAO)
5. Association de camionnage de l'Ontario (OTA)
6. Association canadienne des automobilistes – Ontario (*CAA – Ontario*)
7. *Municipal Engineers Association (MEA)*
8. *Ontario Motor Coach Association (OMCA)*

Certains de ces groupes d'intervenants ont été contactés directement. La plupart ont produit une série de documents exposant leur perception des questions relatives au réseau routier ontarien, y compris des questions qui ont une incidence directe sur les routes rurales de la province. Ils ont fait état de préoccupations dans les domaines suivants :

1. la détérioration de l'état du réseau routier rural;
2. l'entretien inadéquat des routes rurales;

3. la détérioration de l'état des ponts;
4. le caractère inadéquat des programmes d'entretien et de remplacement des ponts;
5. diverses questions litigieuses concernant la sécurité du réseau routier rural.

Ces renseignements de sources directe et indirecte, recueillis auprès des groupes d'intervenants, ont constitué la base des questions posées dans les questionnaires envoyés par la poste. Chacun des volets du sondage s'adressait à un groupe particulier : les questions de nature économique étaient propres à chaque groupe et des ajustements mineurs ont été apportés à la formulation des questions de fond en fonction de chaque groupe. Toutefois, tous les sondages avaient pour but de recueillir le même type de renseignements généraux à propos du réseau routier rural de l'Ontario. Parmi les groupes visés à l'origine, on peut citer :

1. les municipalités,
2. les associations municipales,
3. le secteur agricole et l'agro-industrie,
4. le tourisme,
5. le développement économique,
6. d'autres industries rurales.

Le taux de réponse aux questions a varié d'un groupe à l'autre mais il s'est avéré assez bon dans l'ensemble avec un pourcentage de retour d'environ 28 p. cent. Le taux de réponse le plus élevé est venu des municipalités et les réponses de ce groupe se sont avérées, comme il fallait s'y attendre, les plus riches en renseignement pour ce qui est de l'état actuel du réseau routier rural et des questions litigieuses, telle que perçues par les municipalités. En dépit d'une certaine variation dans l'établissement des priorités, la sélection des questions litigieuses n'a guère varié d'un groupe à l'autre. En général, les répondants ont soulevé les points suivants :

1. Le réseau routier rural ontarien est très sollicité et est en train de se détériorer.
2. Tous les groupes d'utilisateurs ont laissé entendre qu'il faudrait faire davantage pour améliorer les routes rurales ou pour empêcher toute détérioration future.
3. Les municipalités s'efforcent d'entretenir et d'améliorer les routes rurales. Bon nombre d'entre elles diffèrent la mise en œuvre d'importants projets d'immobilisations et se sentent forcées de négliger ou de minimiser certains travaux d'entretien.
4. Bon nombre des ponts du réseau routier rural de l'Ontario sont fortement endommagés. Des ponts en mauvais état peuvent menacer, à long terme, la viabilité économique de certaines régions rurales.
5. La plupart des répondants ont mentionné, plus particulièrement, la nécessité d'adopter un programme de reconstruction des ponts en milieu rural.
6. Tous les groupes interrogés ont vivement recommandé de consacrer une partie des recettes de la taxe sur le carburant à l'entretien des routes rurales. À défaut d'une telle affectation de

fonds, certains répondants ont laissé entendre qu'une autre forme de financement stable est nécessaire pour permettre aux municipalités d'entretenir adéquatement les routes rurales de l'Ontario.

7. La réaction des municipalités au transfert de la responsabilité de l'administration d'anciennes routes provinciales aux instances municipales s'est avérée assez neutre dans l'ensemble. La plupart des répondants des municipalités n'avaient aucune objection *de principe* au transfert. Cependant, bon nombre d'entre eux n'étaient pas satisfaits de l'indemnisation, de l'état des tronçons transférés, et, dans certains cas, des critères utilisés pour effectuer ces transferts.
8. Les répondants, dans tous les groupes, ont signalé une vaste gamme de préoccupations touchant à la sécurité routière sur le réseau rural, notamment :
 - a. les excès de vitesse;
 - b. le manque d'adaptation des conducteurs à l'état du réseau routier rural;
 - c. le mauvais état du revêtement routier;
 - d. l'étroitesse des voies de circulation;
 - e. l'étroitesse de l'accotement;
 - f. le manque de visibilité et les lignes de visibilité inadéquates, particulièrement aux carrefours;
 - g. des tracés inadéquats;
 - h. des usages conflictuels (p. ex., automobiles – camions – machinerie agricole);
 - i. un entretien hivernal inadéquat.
9. Bon nombre des groupes d'utilisateurs du réseau routier ont exprimé des préoccupations à l'endroit de l'augmentation du camionnage sur les routes rurales, tant du point de vue de la sécurité que des dommages causés par les poids lourds sans indemnisation équivalente. Comme en ce qui concerne la plupart des autres enjeux, la question du camionnage est plus complexe qu'il ne paraît au premier abord. Premièrement, la perception du public, qui voit le camionnage comme une menace intrinsèque à la sécurité, peut être biaisée. Deuxièmement, les conducteurs de véhicules commerciaux paient autant au gouvernement provincial, sinon plus, en droits d'utilisation, que les autres usagers. Ici encore, il pourrait suffire, afin de neutraliser l'absence d'indemnisation pour l'usure des routes, d'affecter une partie des recettes provenant des droits d'utilisation à l'entretien des routes rurales.
10. Les répondants municipaux ont signalé un large éventail de pratiques novatrices auxquelles on a recours, en partie, pour neutraliser la pression que crée le manque de financement. Il s'agit pour la plupart d'innovations techniques appliquées dans le cadre des travaux d'entretien et de construction. Néanmoins, certaines de ces pratiques visent l'amélioration des activités d'administration et de gestion et comportent des éléments tels que le logiciel de gestion du réseau routier.

11. La plupart des répondants dans tous les groupes interrogés ont signalé être d'avis que l'état actuel du réseau routier rural en Ontario a un effet négatif sur un grand nombre de secteurs industriels.

L'étude comprend également un aperçu de l'état du réseau routier rural dans les autres provinces canadiennes et dans certains États américains. Cette analyse comparative inclut l'examen d'un certain nombre de caractéristiques du réseau routier et de données économiques et démographiques pour chacune des administrations concernées. La prise en compte de ces caractéristiques vise à cerner les similarités et les différences entre ces entités administratives qui pourraient avoir une incidence sur l'état actuel des choses, au-delà des questions de financement et des questions litigieuses particulières.

L'une des caractéristiques dominantes que partagent toutes les provinces canadiennes tient au fait que la plupart d'entre elles ont connu ou sont en train de subir une restructuration et un remaniement des responsabilités provinciales et municipales. Au-delà de l'expérience d'une certaine forme de changement, il semble toutefois exister une différence considérable, d'une province à l'autre, quant à l'objet des changements et la façon dont ces changements affectent les routes rurales. En Alberta, par exemple, la responsabilité de certaines routes a changé de main. Contrairement à l'Ontario, le remaniement des responsabilités dans cette province a toutefois provoqué une prise en charge des responsabilités de certaines routes de comté par la province, plutôt qu'un transfert des routes provinciales aux municipalités.

Autre thème courant d'un bout à l'autre du pays : la conviction que les recettes provenant des taxes provinciales sur le carburant devraient être investies dans les routes à tous les paliers de gouvernement. Cela s'applique même aux provinces où l'état des routes ne suscite pas les mêmes inquiétudes.

En général, les provinces canadiennes autres que l'Ontario semblent jouer un rôle plus actif dans l'entretien du réseau routier rural. Plusieurs ont eu recours au programme fédéral de partenariat en matière d'infrastructure routière pour investir dans l'aménagement de leurs routes rurales.

C'est dans les provinces de l'Ouest, particulièrement en Saskatchewan, que l'état des routes rurales peut soulever des préoccupations du même ordre que celles que l'on trouve en Ontario. Là encore, cette situation est attribuable à des motifs complexes, mais un des principaux facteurs est l'accroissement de l'achalandage des routes en milieu rural résultant de la politique fédérale sur le transport des céréales. La suppression des importantes subventions au transport des céréales a provoqué l'abandon du transport ferroviaire ainsi que le regroupement et la rationalisation du mode de fonctionnement de la plupart des sociétés ferroviaires. Par conséquent, un volume plus important de grain est transporté par camion, principalement sur les routes rurales. En Saskatchewan, ce changement s'accompagne d'un dépeuplement des régions rurales. Ce phénomène est partiellement attribuable à l'instabilité relative de l'agriculture au cours des années passées.

Par contre, les provinces de l'Atlantique ne se plaignent guère de leur réseau routier rural. Les causes exactes de cette situation demeurent incertaines mais on soupçonne que les gouvernements provinciaux se sont occupés davantage de leurs routes rurales, ce qui peut avoir engendré une

stabilité relative. En outre, ces provinces ont des réseaux routiers relativement modestes (à l'exception de Terre-Neuve).

Les résultats du sondage comparatif des États américains étaient quelque peu différents. Les États utilisés comme points de comparaison ont été sélectionnés en fonction d'un certain nombre de caractéristiques, dont :

- l'accessibilité aux renseignements pertinents;
- la proximité relative de l'Ontario;
- la similarité des conditions climatiques¹;
- la similarité de la topographie;
- l'ampleur et la proportion de la colonisation rurale;
- le caractère plus ou moins rural, tel que perçu;
- l'importance relative de l'agriculture, de la foresterie ou des mines et, par conséquent, l'importance relative des industries primaires;
- l'importance relative des activités touristiques en milieu rural;
- l'importance relative des activités manufacturières rurales;
- le degré de similarité des tendances, pour tout ce qui précède, y compris les aspects démographiques.

À partir de ces critères, les États suivants ont été sélectionnés :

1. le Minnesota,
2. le Wisconsin,
3. le Michigan,
4. l'Ohio,
5. la Pennsylvanie,
6. l'État de New York.

Les routes rurales dans la plupart de ces États subissent des pressions similaires à celles qui s'exercent dans le Sud de l'Ontario. Cependant, pour plusieurs raisons, l'état du réseau routier rural aux États-Unis diffère radicalement de celui des routes ontariennes. D'abord, il semble que l'investissement des États dans le transport par route est en général plus élevé qu'en Ontario. Deuxièmement, aux États-Unis, le gouvernement fédéral investit de manière significative et joue un rôle dans le domaine du transport routier en général. Même si le gouvernement fédéral ne finance directement aucune route locale, l'appui considérable du palier fédéral aux activités de transport profite indirectement aux chemins locaux. En outre, les gouvernements des États participent directement à la gestion des chemins locaux. Enfin, il semble qu'il y ait, aux États-Unis, une coopération beaucoup plus grande entre tous les niveaux de gouvernement pour ce qui est du transport routier. Par exemple, le gouvernement fédéral joue un rôle important dans le transfert de la gestion et de la technologie de l'information et les gouvernements locaux coopèrent de façon significative à la planification des activités, que ce soit dans le domaine de l'affectation des terres ou

¹ Au moins une certaine similarité avec une ou plusieurs des grandes conditions climatiques qui règnent dans l'immense territoire rural de l'Ontario.

dans celui des transports.

En dépit des attributs positifs signalés ci-dessus, certains problèmes sont liés au réseau routier dans les États sélectionnés. Le Minnesota, notamment, semble souffrir de certains des problèmes de transport agricole auxquelles sont confrontées les provinces de l'Ouest. Il existe également des preuves de la détérioration des routes et des ponts en milieu rural dans un passé récent. La situation semble s'être améliorée grâce à une résurgence de l'intérêt que voue le palier fédéral à l'infrastructure des transports. Là encore, l'incidence sur les chemins ruraux est, semble-t-il, indirecte, mais il semble que la détérioration des routes et des ponts à tous les niveaux ait été freinée, voire inversée. Cela se démarque de la situation en Ontario où, d'après les résultats du sondage, l'état du réseau routier rural est toujours en train de se détériorer et où les principaux intervenants n'ont pas encore trouvé le moyen d'améliorer la situation de manière significative.

La dernière section de la présente étude propose un bref examen du rôle que peut jouer l'innovation pour prévenir ou neutraliser la détérioration des routes en milieu rural. Les réponses au sondage proposent un certain nombre de méthodes novatrices que les municipalités peuvent adopter pour améliorer l'efficacité et l'efficacité de leurs activités d'entretien et de rénovation. Toutefois, il existe certaines limites dans l'application de ces innovations à la gestion du réseau routier rural. Une de celles-ci tient au fait que l'innovation en soi exige, pour être mise en œuvre, des investissements d'importance. En outre, il faut parfois des années avant que les résultats de l'application d'une pratique novatrice puissent être évalués. Enfin, l'innovation ne remplace pas parfaitement un financement approprié. L'entretien efficace du réseau routier rural de l'Ontario exige une source de financement stable et substantielle, quels que soient le niveau et le type de pratiques novatrices que les municipalités sont en mesure d'appliquer.

1 INTRODUCTION

1.1 Justification

Même si nous sommes entrés de plein-pied dans l'ère de l'information d'une économie planétaire, il n'en reste pas moins que le transport routier est, on peut le prétendre, plus important pour l'économie ontarienne qu'il ne l'a jamais été dans le passé. Pourquoi? Les échanges d'information sont d'une importance croissante, mais les biens et les services doivent continuer à atteindre le consommateur, que ce soit à l'échelle locale ou mondiale. Compte tenu de la diminution du volume des marchandises expédiées par rail depuis quelques décennies (OTA; 1997, 1998), le transport routier est devenu le mode de transport dominant pour tous les types de marchandises à l'exception de certains produits en vrac (mais on peut s'attendre à ce que leur acheminement comprenne un tronçon routier). En outre, la population de la province augmente, de même que la mobilité générale. Ces facteurs renforcent la demande de services s'adressant au réseau routier ontarien, et notamment aux routes rurales.

Les routes ontariennes et les routes rurales en particulier ont également subi un certain nombre de changements résultant de l'évolution politique et économique. En dépit de l'utilisation accrue et de l'importance croissante du transport routier, les sommes affectées par le gouvernement à l'infrastructure des routes, à tous les niveaux, diminuent constamment, pas seulement en Ontario, mais à la grandeur du pays. Même en faisant abstraction des difficultés économiques des deux dernières décennies, on ne peut conclure avec certitude que les sommes dépensées pour l'infrastructure routière auraient pu répondre aux besoins. L'augmentation de la demande aurait pu exiger une méthode revitalisée de financement, indépendamment de la robustesse de l'économie. De toute façon, le programme gouvernemental de restrictions financières et de compressions de l'effectif, résultant d'un rendement économique relativement médiocre et de la nécessité de faire face aux conséquences de plusieurs décennies de déficit financier, ont fait en sorte que le budget consacré à l'infrastructure a été considérablement amputé.

Malgré l'incertitude économique des deux dernières décennies, l'utilisation des routes rurales de l'Ontario s'est accrue substantiellement. La plupart des marchandises y sont transportées par camion. L'intensification des pratiques agricoles et le déplacement d'un grand nombre d'industries manufacturières dans les banlieues ou en milieu rural ont entraîné une augmentation du camionnage sur les routes rurales. Parallèlement, la fréquentation des routes rurales par les automobiles a augmenté en même temps que s'amplifiaient la migration quotidienne domicile-travail et l'importance des activités récréatives exigeant des déplacements vers les régions rurales de la province.

Tous les facteurs précités se sont combinés pour créer une situation que d'aucuns décriraient comme une situation de crise du transport routier en Ontario. Cette situation s'étend au-delà du réseau des routes relevant de la compétence provinciale; elle affecte de toute évidence les chemins locaux et, par extension, le vaste réseau de routes rurales de la province (Fuller, 1994).

Les routes sont toujours aussi importantes. Toutefois, d'autres enjeux municipaux et provinciaux

ont souvent pris la vedette. La crise de Walkerton (laquelle est elle-même, en partie du moins, attribuable à un problème d'infrastructure) est un récent exemple de ce phénomène. La persistance relative des problèmes routiers, et leur tendance à être relégués au second plan, peut inciter à décrire l'état des routes ontariennes comme une situation de « crise sans remous ». Toutefois, il se peut que les problèmes affectant le réseau routier provincial s'aggravent, dans un proche avenir, au point où cette crise ne pourra plus être aussi aisément passée sous silence par les hauts fonctionnaires.

Cette analyse² de l'état du réseau routier rural en Ontario vise à faire le point sur l'état de la question en 2001 – problèmes relatifs aux routes rurales, préoccupations et besoins – ainsi qu'à établir la qualité de la gestion de l'infrastructure routière rurale.

1.2 Contexte

Il existe, en Ontario, environ 500 municipalités (y compris les paliers supérieurs) qui peuvent être qualifiées de rurales. Ces administrations locales rurales sont responsables, dans leur ensemble, d'environ 143 000 kilomètres de routes administrées localement (Mulvale, 2001).

Le gouvernement provincial a subventionné directement l'entretien des routes rurales jusqu'en 1996, année au cours de laquelle il a réformé radicalement les relations municipales-provinciales. Ces réformes feront l'objet d'un prochain chapitre, mais ce qu'il faut en retenir, c'est que la gestion des routes municipales est passée d'un mode de gestion municipale-provinciale partagée à une administration exclusivement municipale.

Il est difficile de déterminer l'importance économique du réseau routier rural de l'Ontario. Toutefois, compte tenu de l'importance du secteur primaire pour l'économie, et du fait que les routes rurales sont vitales pour le mouvement des matières premières et des produits à destination et en provenance des industries de ce secteur, particulièrement des exploitations agricoles, les routes rurales ont une grande importance pour l'économie de la province. Les routes rurales jouent également un rôle notable pour l'industrie touristique ontarienne ayant un chiffre d'affaires de plusieurs milliards de dollars. De la même façon, le fait qu'un pourcentage important de la main-d'œuvre urbaine réside en milieu rural signifie que le réseau routier rural joue un rôle vital dans la migration alternante des résidents des villes provinciales. Les déplacements bureau-domicile s'étendent bien au-delà du périmètre des zones urbaines. En outre, on trouve, en région rurale, un nombre important de manufactures, y compris des usines de l'industrie automobile de la province. De toute évidence, même s'il est difficile de mesurer avec exactitude l'importance économique du réseau routier rural, une évaluation préliminaire laisse entrevoir la grande importance de ce réseau pour la province.

² Une analyse contextuelle consiste en une évaluation sommaire des enjeux, nouveaux et actuels, qui peut comprendre un examen de la documentation disponible, des consultations avec les principaux intervenants, un sondage auprès des clients, des consommateurs ou des participants et une synthèse préliminaire des résultats.

1.3 Structure et portée de l'étude

L'étude commence par la désignation des principaux groupes d'intervenants du secteur des routes rurales de l'Ontario. L'information et la documentation fournies par ces groupes ont servi à cerner les principaux problèmes affectant le réseau routier rural de la province et à l'élaboration du sondage sur les routes rurales, dont l'analyse est exposée dans les sections subséquentes. L'étude aborde ensuite le contexte plus large de l'état des routes rurales en Ontario en fournissant les résultats de l'analyse comparative avec d'autres provinces canadiennes et avec les États américains sélectionnés dans le Midwest et dans le Nord-Est des États-Unis. On trouvera, pour conclure, une brève discussion du rôle de l'innovation dans la gestion du réseau routier rural, suivie d'un résumé et des grandes conclusions de la recherche.

2 ENJEUX, PROBLÈMES, PRÉOCCUPTIONS ET DÉFIS LIÉS AU RÉSEAU ROUTIER RURAL ONTARIEN

2.1 Tendances récentes ayant une incidence sur la gestion et l'administration des routes rurales en Ontario

D'importantes réformes des relations provinciales-municipales ont été mises en œuvre dans le cadre de la « révolution du bon sens » du gouvernement provincial. Ce processus a démarré en 1996 et la mise en application des réformes se poursuit. Ces réformes sont nombreuses, mais celles qui ont une incidence directe sur le réseau routier rural de la province ont été répertoriées ci-après.

- La province a connu un grand nombre de fusions municipales qui ont modifié en profondeur la configuration des gouvernements locaux et ont parfois entraîné l'élimination de paliers complets des administrations municipales.
- Le remaniement des responsabilités en matière de service a eu pour conséquence de forcer la province à renoncer au financement direct des routes locales.
- Le remaniement des responsabilités en matière de service a également amené la province à assigner aux municipalités le contrôle de milliers de kilomètres de routes provinciales.
- La nouvelle *Loi sur les municipalités* qui accroît la responsabilité des municipalités dans le domaine de l'entretien des routes a provoqué l'élaboration de nouvelles normes facultatives d'entretien du réseau routier local.
- En raison du remaniement et de la réforme des services, les municipalités sont censées assurer le suivi et recueillir les pièces requises pour documenter leur rendement en matière de service. L'entretien des routes représentant une des principales fonctions de l'offre de service pour les municipalités rurales, la mesure de leur rendement dans ce domaine représente une nouvelle activité d'envergure dans le cadre de l'administration du réseau routier rural.

En plus de l'évolution de la gestion des routes rurales résultant des réformes gouvernementales ontariennes, le réseau routier rural a été influencé par d'autres tendances, y compris les suivantes :

- La population rurale non agricole a grandi de façon marquée au cours des dernières décennies. Cela a augmenté la circulation sur le réseau des routes rurales, notamment pour les navettes bureau-domicile, mais également pour les déplacements liés à d'autres activités courantes.

- Un nombre croissant de résidents ontariens ont adopté des activités récréatives qui les forcent à voyager dans les zones rurales de la province. Cette croissance n'est pas seulement attribuable à la tendance générale vers une augmentation de l'activité touristique et récréative, mais encore au fait que les conditions économiques récentes ont rendu les excursions en territoire ontarien plus attrayantes que les voyages aux États-Unis et outre-mer.

L'activité économique au sein de l'Ontario rural a évolué également. Le nombre de fermes dans la province continue de baisser, mais celles qui ont subsisté ont pris de l'expansion et sont devenues plus dynamiques. Cette réalité a, à son tour, accru le flux des matières premières et des produits agricoles. L'activité manufacturière a également évolué dans les zones rurales. On y a assisté à une récente tendance à l'établissement, dans des localités rurales de taille modeste, d'usines d'envergure – des usines qui se seraient installées auparavant dans les grandes zones urbaines. On peut attribuer cette tendance à l'abondance, dans ces régions, d'une main-d'œuvre facile à former et affichant une solide éthique professionnelle³. Cette activité économique a, une fois de plus, augmenté le fardeau du réseau routier rural actuel.

2.2 Principaux organismes intéressés

Un certain nombre d'organismes sont vivement intéressés à la gestion efficiente des routes rurales ontariennes, notamment ceux qui représentent les usagers des routes, l'industrie, les administrations municipales ou le gouvernement provincial, et parfois plusieurs de ces groupes. On compte notamment parmi ces organismes (cités dans le désordre) :

1. **L'Ontario Good Roads Association (OGRA)** – L'OGRA, l'association municipale la plus importante du pays, représente les intérêts des municipalités de la province à l'égard du transport. L'organisme offre une série de services à ses membres, y compris des activités de recherche et d'information, des programmes éducatifs, la mise à jour d'une base de données sur les infrastructures municipales⁴, des activités d'analyse et d'élaboration de politiques, l'élaboration de normes, un service de communication ainsi qu'un soutien à la mesure et à l'amélioration du rendement. L'OGRA est, de toute évidence, une intervenante clé dans le domaine de la gestion et de l'entretien du réseau routier rural.
2. **La Fédération de l'agriculture de l'Ontario (FAO)** – La FAO représente les principaux intérêts du secteur agricole ontarien, soit probablement le secteur qui a les plus grands intérêts dans le réseau routier rural de la province. L'agriculture provinciale continue à évoluer à un rythme rapide, ce qui fait en sorte qu'un réseau routier efficient

³ Cette constatation est extraite des travaux réalisés par l'auteur pour le compte du *Grey Bruce Huron Perth Georgian Triangle Training Board*. Wescast Castings Limited est un bon exemple de société qui vient d'installer un établissement à Wingham, une municipalité rurale de la province. Wescast continue à investir de façon massive en milieu rural en raison des caractéristiques appréciables de la main-d'œuvre locale (Gordon, 2000).

⁴ Ces travaux résultent d'une coopération avec la *Municipal Engineers Association (MEA)* et avec la branche ontarienne de l'*American Public Works Association (APWA)*.

- et efficace n'a jamais été aussi important pour ce secteur. Parmi les intérêts de la FAO relativement au réseau routier, on peut citer les mesures de sécurité dans les fermes, la modification de la réglementation du camionnage, des propositions de politiques sur le transfert des responsabilités d'administration du réseau routier ainsi que l'adoption de normes d'entretien minimal.
3. **L'Association de camionnage de l'Ontario (OTA)** – L'OTA représente les intérêts de l'industrie du camionnage dans la province; elle est dotée d'un personnel polyvalent qui fournit des résultats de recherche et des renseignements, assure la défense des intérêts des membres et offre, à l'industrie ontarienne du camionnage, diverses activités de formation. Ces activités couvrent des thèmes tels que la sécurité, les relations intergouvernementales et la réglementation, l'élaboration de politiques, et les communications avec l'industrie. De toute évidence, bon nombre de ces thèmes touchent à la question des routes rurales.
 4. **L'Association canadienne des automobilistes – Ontario (CAA – Ontario)** – Cette fédération provinciale de clubs automobiles représente approximativement 1,8 million de conducteurs ontariens. L'association [TRADUCTION] « vise à assurer des déplacements sûrs, sans pollution et efficaces et à voir à ce que le gouvernement provincial réponde aux préoccupations de ses membres (www.caaontario.net). »
 5. **La Municipal Engineers Association (MEA)** – La MEA est une association d'ingénieurs du secteur public qui se fait [TRADUCTION] « la championne d'un génie municipal sain » et qui « vise à adopter et à défendre un certain nombre de positions sur des questions d'ingénierie municipale (www.municipalengineers.on.ca) ».
 6. **L'Association of Ontario Road Superintendents (AORS)** – L'AORS est un organisme composé de directeurs de la voirie, de surveillants, de gestionnaires et de contremaîtres du secteur du réseau routier provincial. Son but premier est de [TRADUCTION] « promouvoir la formation et le perfectionnement d'un personnel expérimenté, fiable et compétent dans le domaine de la construction et de l'entretien des routes publiques ontariennes (www.aors.on.ca) ».
 7. **La Rural Ontario Municipal Association (ROMA)** – La ROMA représente les intérêts des municipalités rurales de l'Ontario qui sont membres de l'Association des municipalités de l'Ontario. La ROMA analyse les politiques et défend les intérêts de ses membres auprès du gouvernement provincial. (www.amo.on.ca/ROMA/ROMA.htm).
 8. **L'Ontario Motor Coach Association (OMCA)** – L'OMCA représente l'industrie des autocaristes ontariens, elle-même une filiale importante du secteur provincial du tourisme et des loisirs. Le rôle de l'OMCA est apparenté à celui de l'OTA (www.omca.com).

2.3 But

La présente recherche consiste en une étude contextuelle du réseau routier rural de l'Ontario visant à décrire l'état actuel de l'infrastructure routière et les problèmes affectant les routes rurales. L'étude tente également de mettre en perspective les problèmes liés à l'état actuel des routes rurales en Ontario en comparant la situation, les solutions et les enjeux avec ceux d'autres administrations publiques au Canada et aux États-Unis. Le présent rapport ne prétend nullement présenter un exposé exhaustif et approfondi des sujets de préoccupation à l'étude. Par ailleurs, il peut souligner les zones où d'autres recherches s'imposent.

2.4 Méthode

L'étude contextuelle des routes rurales ontariennes compte quatre étapes. L'étude commence par l'exploration des questions soulevées par les organismes intéressés, tant dans la documentation produite par ces groupes que dans les entrevues accordées par leurs membres. L'information rassemblée à cette étape a alimenté la tenue d'un sondage dont le questionnaire a été envoyé aux organismes représentant les intérêts de la partie rurale de l'Ontario. L'analyse des résultats de ce sondage a permis de mieux comprendre les enjeux liés au réseau routier rural. Enfin, diverses recherches en ligne ont permis d'examiner la situation actuelle et les enjeux de l'heure comparativement à l'état du réseau routier rural dans d'autres provinces canadiennes et aux États-Unis.

2.5 Problèmes désignés par les principaux organismes intéressés

2.5.1 Financement

De toute évidence, le principal problème exprimé par l'ensemble des groupes d'intervenants est attribuable au financement déficitaire de l'entretien et de l'amélioration du réseau routier rural en Ontario. Pour ces groupes, le financement était source de préoccupations longtemps avant que la restructuration municipale et le remaniement des services provinciaux-municipaux introduits en 1996-1997 n'aient compliqué la situation. En fait, la question du financement de l'infrastructure routière est une source de préoccupations au niveau national depuis quelque temps, les groupes d'usagers faisant valoir que ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement provincial n'ont consacré suffisamment d'argent à l'entretien adéquat du réseau routier *actuel*. L'incapacité de répondre à cette obligation a neutralisé tout effort visant l'expansion et l'amélioration de ce réseau considéré comme indispensable pour accueillir le surplus de circulation et pour accommoder les pratiques commerciales en évolution et les développements en matière de sécurité.

Au cours de la période qui a précédé la réforme, les intervenants ont exprimé leurs critiques les plus virulentes en matière de financement à l'égard de la route transcanadienne et du réseau routier provincial. Néanmoins, certains adeptes d'un renforcement du financement ont fait le lien

avec le financement des routes locales principalement parce qu'à l'époque, le gouvernement provincial octroyait de généreuses subventions pour l'aménagement des routes municipales. Le tableau suivant (tableau 2.1), extrait d'un rapport publié en 1994 sur un sondage mené pour le compte de la *Better Roads Coalition* (BRC)⁵, illustre la détérioration du financement du réseau routier ontarien avant la réforme des gouvernements locaux de la fin des années 1990.

Tableau 2.1 : Déclin des crédits affectés au poste des transports du budget de la province de l'Ontario (1953 à 1993)

Année financière	Financement total du transport provincial (en millions de \$)	Budget provincial total (millions de \$)	Proportion des transports par rapport au budget (en %)
1950-1951	83	305	27,2
1960-1961	242	837	28,9
1970-1971	512	3 846	13,3
1980-1981	1 212	16 836	7,1
1990-1991	2 587	46 458	5,5
1991-1992	2 738	51 683	5,3
1992-1993	2 575	53 707	4,8

Source : *Better Roads Coalition of Ontario*, 1994

Note : Tous les gouvernements provinciaux au Canada sont responsables de toutes les fonctions liées au transport, en plus des routes.

En plus de leurs préoccupations quant au niveau des investissements consacrés à l'infrastructure routière dans la province, les groupes d'usagers du réseau routier sont depuis longtemps frustrés par le fait que les recettes tirées de la taxe sur le carburant ne servent pratiquement pas au règlement des dépenses liées au réseau routier. En lieu et place, ces recettes alimentent le fonds des recettes générales de la province où elles servent à financer une vaste gamme de programmes provinciaux. Même si les chiffres ne sont pas fournis, il faut admettre le fait que les dépenses relatives à ces autres programmes, partiellement payées à même la taxe sur le carburant, ont augmenté considérablement au cours de la période couverte par le tableau 2.1. Cette taxe (tableau 2.2), de concert avec son pendant fédéral, représente une portion substantielle du prix d'un litre d'essence ou de carburant diesel.

Tableau 2.2 : Taxation de la vente au détail des carburants en Ontario pour l'année 2001

Type de taxe	%
Taxe d'accise fédérale	10
TPS fédérale	7
Taxe provinciale sur le carburant	14,7
Total	31,7

Source : Fédération des contribuables canadiens (2000); M.J. Ervin & Associates, 2001

En outre, les recettes annuelles découlant de la taxe sur le carburant sont considérablement plus élevées que les dépenses totales des gouvernements provinciaux et municipaux consacrées à la

⁵ La *BRC* est une coalition de plusieurs des groupes d'intervenants répertoriés dans l'introduction, notamment l'*OGRA*, l'*OTA*, la *CAA* et l'*OMCA*.

construction, à l'entretien et aux coûts de fonctionnement du réseau routier. Le paiement d'un droit d'accès au réseau routier est une pratique légitime. Les critiques visant la situation actuelle en Ontario sont attribuables au fait que les recettes tirées des droits payés par les usagers ne sont pas réinvesties dans le réseau pour lequel ces droits sont versés. Cet argument a gagné du poids étant donné le fait que le réseau routier – au niveau national, provincial et local – est fortement sollicité et qu'aucun plan de remplacement visant l'augmentation du financement ne semble être à l'étude⁶.

Pratiquement tous les organismes intéressés, de concert avec des représentants des municipalités, ont demandé avec insistance que certaines sources de financement soient réservées aux infrastructures routières municipales. En outre, la demande porte le plus souvent sur une portion des recettes fiscales parce qu'il s'agit de la source qui, de toute évidence, est la plus facile d'accès. Néanmoins, les municipalités seraient satisfaites, sans le moindre doute, de n'importe quelle source de financement stable et adéquate, en sus de la taxe foncière, pour l'entretien de leur réseau routier.

La nécessité de donner aux municipalités un accès privilégié au financement des routes a trouvé écho au sein du Comité chargé de déterminer qui fait quoi. Il a stipulé que [TRADUCTION] : « Les municipalités devraient avoir accès à une nouvelle source de revenu telle qu'une fraction de la taxe sur l'essence pour les aider à absorber les futurs frais d'entretien. » (Richardson, 1997). Jusqu'ici, la province n'a consacré aucune portion des recettes dues à la taxe sur le carburant au réseau routier municipal (pas plus qu'aux routes provinciales), et, n'a pas, en date de juillet 2001, établi d'autres sources de financement adéquates et stables au profit des municipalités.

Les motifs invoqués par les gouvernements provincial et fédéral pour résister avec entêtement à la tentation de dédier les recettes fiscales sur le carburant au remboursement des dépenses routières sont, d'un certain côté, compréhensibles. Cet important apport de recettes est affecté au fonds des recettes générales et on l'utilise depuis des années pour le financement d'un éventail de dépenses provinciales liées à l'achat de services prisés par les résidents de l'Ontario. Ces services, qui ne sont pas liés aux infrastructures, tels que les soins de santé et l'éducation, sont devenus des postes extrêmement importants du budget provincial. Le fait d'affecter les recettes de la taxe sur le carburant au réseau routier provoquerait un énorme fossé qu'il faudrait combler par d'autres sources de revenus. Malheureusement, en raison de ce dilemme insoluble, on a assisté à l'avènement d'une politique d'appui aux programmes sociaux, aux dépens de l'infrastructure physique. Comme l'indique la présente étude, cette situation, longtemps considérée comme une source de « crise sans remous » par certains intervenants pourrait fort bien atteindre le point critique où les retombées économiques négatives exigeront la résolution du problème. Bien entendu, les mesures à adopter pour le résoudre sont et continueront vraisemblablement à être tout aussi controversées que le problème de financement lui-même.

⁶ Il existe d'autres stratégies de financement pour les routes. Certaines d'entre elles ont été utilisées aux paliers provincial et fédéral et dans certains milieux *urbains*. Toutefois, il ne semble pas qu'il existe actuellement un grand nombre d'options viables pour le financement du réseau routier local *rural*. Pour de plus amples renseignements sur les possibilités de financement, veuillez consulter le chapitre 15 du présent rapport intitulé « Innovations ».

2.5.2 Répercussions des problèmes de financement sur le réseau routier rural

La situation du financement de l'infrastructure routière est étroitement liée à un certain nombre d'autres questions relatives au réseau rural, qui exacerbent souvent les problèmes actuels ou en créent de nouveaux. En plus de l'absence d'une source de financement ciblé destinée à combler les dépenses engagées pour le réseau routier rural, la procédure de remaniement a mis fin à toute contribution provinciale digne de mention visant le financement du réseau routier rural.

Les données empiriques portent à croire que certains gains ont été réalisés par les municipalités dans le secteur de la qualité des normes et de la sécurité routière au cours des années 1970 et 1980. Toutefois, l'évolution des habitudes des usagers au cours des années 1980 et 1990 a fait en sorte que le financement des routes rurales, *même si* on tient compte des subventions provinciales, était probablement inadéquat à long terme. Au moment même où cette situation se produisait, les subventions provinciales étaient éliminées. Il en est résulté un réseau routier qui, aux yeux d'un grand nombre, était en pleine crise du point de vue de son entretien, de sa réparation et de ses améliorations à long terme. Même si cette « crise » a été, jusqu'ici, relativement sans histoire, il est évident que la sollicitation croissante du réseau peut lui conférer une plus haute priorité du point de vue des municipalités ontariennes, des résidents ruraux et du gouvernement provincial.

La remise en question du statu quo fait partie du mandat de tous les groupes qui s'intéressent aux routes de telle sorte qu'on peut s'attendre à certaines critiques de la part de ces organismes. Étant donné ce rôle de critique, on peut s'interroger sur la gravité de la situation actuelle telle qu'elle ressort de ces critiques. Toutefois, comme le montreront les résultats du sondage indiqués dans la présente étude, les gouvernements municipaux ruraux sont pratiquement unanimes à se plaindre de la situation du réseau routier, tout comme les organismes tiers et de nombreux usagers privés du réseau routier.

Les répercussions d'un financement inadéquat du réseau sur les municipalités rurales sont multiples; on peut notamment citer :

1. la reconstruction et l'amélioration des routes peuvent être différées;
2. les activités d'entretien et de réparation peuvent être reléguées sur la liste des priorités;
3. les normes en matière de route peuvent être ignorées;
4. la sécurité routière peut être compromise;
5. les risques qu'encourent certaines municipalités en matière de responsabilité civile peuvent s'accroître;
6. les taux de taxation foncière peuvent augmenter pendant que les municipalités tentent de s'adapter;
7. les municipalités peuvent être tentées d'adopter leur propre système de collecte de droits d'utilisation (p. ex., faire fluctuer le coût des permis en fonction du poids et de la dimension des véhicules);

⁷ L'auteur s'appuie ici sur son expérience personnelle puisqu'il a travaillé pour une municipalité locale à deux reprises pendant cette période.

8. le personnel municipal peut faire face à des pressions croissantes, notamment les agents financiers, les gestionnaires des réseaux routiers et le personnel;
9. les municipalités peuvent avoir à affronter la plus grande part du mécontentement des usagers du réseau routier actuel.

La présente étude offre des solutions possibles avec les « pour » et les « contre ».

2.6 Transferts de la responsabilité de l'administration du réseau routier

Un autre problème grave auquel ont fait face les municipalités ontariennes tient au transfert, aux instances municipales, de l'administration de routes qui relevait auparavant de la province. Ce plan de transfert, l'un des volets de la politique de remaniement provinciale-municipale, était fondé, du moins partiellement, sur les recommandations du groupe de travail du Comité chargé de déterminer qui fait quoi (QFQ) en 1996. Parmi les recommandations relatives au transfert de certains tronçons routiers, on peut citer (Smither, 1996) :

[TRADUCTION] Le sous-groupe envisage d'attribuer à la province la mise sur pied et l'entretien d'un réseau de routes susceptible de répondre aux besoins du développement économique à long terme de l'Ontario et de contribuer à l'atteinte d'objectifs plus larges visant le déplacement des biens et des personnes d'un centre économique d'envergure à l'autre, tant à l'intérieur de la province que vers d'autres administrations. Cela s'applique clairement au réseau des routes de la série 400 et aux autres corridors routiers d'envergure, mais un tel réseau inclurait également les principales routes régionales qui servent à relier des centres urbains plus modestes et à donner accès à d'autres grandes artères provinciales.

Néanmoins, un grand nombre de routes répondent principalement aux besoins locaux et devraient, en dernier ressort, passer dans le champ de compétence des administrations locales. Le ministère des Transports estime qu'environ 50 p. cent des routes provinciales ont surtout une portée locale . . .

La sélection des routes transférées aux municipalités a été établie à partir des critères suivants :

- Certaines routes ont été désignées au cours du processus de clarification des rôles de 1992.
- Les routes visées devaient avoir principalement des fonctions locales.
- Les transferts devaient également inclure les routes des zones urbanisées où un contrôle local faciliterait un classement par ordre de priorité en matière de développement.
- Les routes transférées devaient avoir un volume de circulation allant de faible à modéré.
- Il fallait se limiter aux routes reliant des centres démographiques de moins de 5 000 personnes dans la partie Sud-Ouest de la province ou de 2 000 personnes dans l'Est de l'Ontario.

- La faible densité démographique et les distances extrêmes ont permis d'exclure une grande partie des routes du Nord de l'Ontario par ailleurs admissibles – sans mentionner la nature peu organisée de la plus grande partie des régions du Nord.

En théorie, le transfert des responsabilités en matière de routes s'inscrit dans le programme du gouvernement visant à renvoyer les services au palier approprié. Selon l'*OGRA*, le processus de transfert devrait :

[TRADUCTION]. . . fournir à la province un réseau routier lui permettant de transporter de grands volumes de biens et de personnes au sein de l'Ontario – en déplaçant des produits et des équipements vers les marchés et l'industrie, en facilitant le commerce international et interprovincial et en reliant les principaux centres démographiques.

Obee, 1997

Compte tenu surtout des problèmes de financement, on ne peut toutefois déterminer aussi clairement si ces transferts se feraient à partir des administrations locales, particulièrement des municipalités rurales de l'Ontario.

Au moment où le comité faisait ses recommandations, la province avait déjà transféré plus de 1 700 kilomètres de route aux gouvernements locaux. Le 10 juin 1997, la province a annoncé qu'un tronçon supplémentaire de 3 400 kilomètres serait transféré à des centres de contrôle locaux à partir du 1^{er} janvier 1998 (Merrall, 1997).

En général, ni les municipalités ni les divers groupes d'intervenants ne se sont opposés, *en principe*, au transfert des chemins provinciaux aux municipalités locales⁸. Une fois de plus, la principale préoccupation exprimée avait trait au financement. Aux prises avec une pénurie de fonds qui leur auraient permis de financer leurs nouvelles obligations, les municipalités appréhendaient les coûts à long terme de l'entretien de tronçons du réseau routier fortement sollicités et assujettis à des normes élevées. Cette préoccupation a renforcé le besoin de faire appel à une source de financement ciblé.

Au moins trois autres préoccupations ont été exprimées à l'égard des transferts :

1. Les gestionnaires du réseau routier municipal étaient soucieux de l'état de certains tronçons des routes transférées. La province a déclaré que les routes faisant l'objet de transferts seraient améliorées selon un ordre de priorité prédéterminé, conformément aux visées du ministre des Transports en poste. Cela n'a guère inspiré confiance aux municipalités qui savaient que bon nombre de ces routes étaient en piètre état et qu'un programme de rénovation d'envergure s'imposait.

⁸ Il s'agit d'une question controversée. Certains groupes d'utilisateurs du réseau routier ont soulevé des objections. Par exemple, la *Better Roads Coalition* a abordé la question des transferts dans *Better Roads Coalition Raises Concerns Over Unconditional Grants to Municipalities*. Cependant, une fois de plus, les préoccupations exprimées portaient sur le caractère inadéquat du financement et son incidence sur l'utilisateur du réseau plutôt que sur le principe même du transfert.

2. Autre source de préoccupations : le caractère douteux de l'information relative aux dépenses à engager, à moyen et long terme, pour les tronçons transférés. Comment les municipalités pourraient-elles assumer la responsabilité de tronçons de route pour lesquels la province ne disposait d'aucune donnée claire quant aux dépenses requises à moyen et long terme? De telles dépenses pourraient avoir des répercussions considérables sur la situation financière des municipalités, particulièrement en l'absence d'un budget réservé. L'*Ontario Good Roads Association (OGRA)* a demandé des prévisions budgétaires pour faciliter une « divulgation complète » (OGRA, 1997).
3. Enfin, certaines municipalités ont remis en question les critères utilisés pour sélectionner les tronçons transférés. Par exemple, elles se sont demandé si ces critères avaient tenu compte de la configuration des usages futurs. En ce sens, les préoccupations quant aux critères étaient liées à des préoccupations financières. Les gestionnaires du réseau municipal ont pu trouver des tronçons de route dont ils connaissaient d'ores et déjà l'achalandage élevé ou qu'ils savaient destinés à une haute densité de circulation. L'incertitude quant au portrait global de l'indemnisation et du financement a incité les intervenants à se demander si certains tronçons routiers devraient, tout compte fait, être transférés (Gordon, 1998)⁹.

2.7 Structures des ponts en milieu rural

Les ponts et diverses structures tenant lieu de ponts constituent des liens vitaux dans le réseau des routes rurales de l'Ontario. Il existe des variations considérables dans le nombre de structures que chaque municipalité a la responsabilité d'entretenir. Les préoccupations relatives à l'état de ces structures n'ont cessé de s'amplifier au cours des deux dernières décennies. De nombreux ponts ont dépassé leur cycle de vie utile et d'autres sont tombés en désuétude tant pour le volume que pour le type de véhicules qu'ils sont censés accueillir. La détérioration des ponts a des répercussions graves pour les usagers de la route et les municipalités, notamment :

1. Questions de sécurité – en particulier le risque de blessures ou de dommages à la propriété résultant d'un effondrement ou de détériorations graves du revêtement.
2. Questions économiques – les restrictions de poids et de volume ont une incidence sur le déplacement efficient des biens et des personnes dans tout le territoire rural de l'Ontario.
3. Questions de commodité – un pont fermé ou dont l'usage est considérablement restreint peut forcer les résidents locaux ou les usagers venant de loin à emprunter des déviations.

Le coût de l'amélioration ou du remplacement de toutes les structures de pont déficientes en Ontario rural est significatif. Divers organismes intéressés aux routes rurales ont sollicité la création d'un programme de financement des ponts pour remédier aux structures déficientes avant que la situation ne se détériore davantage. Le financement de la réparation des ponts a été inclus dans l'annonce de financement (ministre ontarien des Finances, 2000) relative à la récente initiative de Développement des collectivités rurales et des petites localités de l'Ontario

⁹ On trouve une référence implicite à cette préoccupation dans les articles publiés en 1996 sur la question des transferts de routes dans *Municipal Routes* (OGRA).

(DCRPLO). On ne sait pas avec précision si une partie de la première vague de financement de cette initiative – qui était de 600 millions de dollars – était destinée à la réparation et à l'amélioration des ponts, mais il est fort probable que, dans le contexte de la crise de Walkerton, le plus gros de cette somme a été affectée à l'épuration des eaux (l'annexe A décrit les priorités, les critères et les considérations de l'initiative DCRPLO).

2.8 Normes d'entretien minimales

La conception et la mise en œuvre de nouvelles normes facultatives d'entretien minimal des routes rurales se sont aussi avérées sources de controverse. En réalité, c'est sur le plan politique, durant leur mise en œuvre, que les nouvelles normes ont été le plus contestées et non pas en raison de leurs caractéristiques techniques ou en fonction de leur incidence sur le financement des routes rurales. Néanmoins, comme l'illustrent les résultats du sondage, ces normes minimales ont été contestées sur le plan technique et elles le sont toujours.

Les nouvelles normes, comme bon nombre d'autres changements ayant une incidence sur les routes rurales, trouvent leurs racines dans le processus de clarification des rôles ou dans le remaniement amorcé par le gouvernement provincial en place peu après son accession au pouvoir en 1995. Le processus d'élaboration de ces normes minimales a été mis sur pied dans le cadre de la *Loi de 1996 sur les économies et la restructuration* (projet de loi 26), qui assignait au ministère des Transports :

[TRADUCTION] ... l'autorité de faire des règlements établissant des normes pour la planification, la conception, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de routes et de ponts et de structures et ouvrages connexes; la construction, l'entretien et l'exploitation de réseaux de transport urbain rapide et de transport public; la sécurité et la mobilité des personnes et des biens; la mesure et l'évaluation des normes techniques en relation avec une des questions décrites précédemment, et toute autre affaire pouvant faire l'objet d'une entente; l'autorité de conclure des ententes concernant les routes, les ponts et les réseaux de transport urbain

Summers, 1996.

L'*OGRA* a fait savoir d'emblée qu'elle devrait être invitée à participer à toute élaboration de normes au nom des municipalités de la province, soulignant ainsi la nécessité d'assurer la participation des intervenants à l'élaboration de normes pratiques et abordables. En 1996, l'association a produit une proposition en huit chapitres. Ce document précisait son opinion sur ce dont il faudrait tenir compte dans l'élaboration de normes d'entretien minimal (Canaran, 1996) :

1. Ces normes devraient avoir une portée provinciale et s'attaquer aux résultats des activités d'entretien plutôt qu'aux processus – dans le but de promouvoir la créativité dans le cadre de travaux d'entretien respectant des normes minimales.
2. Elles devraient viser d'autres projets municipaux, pas seulement les routes.
3. Elles devraient mettre l'accent sur la reddition de comptes grâce à un examen des activités d'entretien municipales, soit un examen fondé sur le rendement.

4. Les évaluations du rendement devraient être fondées sur des lignes directrices et des pratiques communes, l'*OGRA* intervenant pour tenir à jour et échanger des données et des renseignements communs.
5. Les lignes directrices en matière d'entretien devraient avoir une portée consultative et non exécutoire. Autrement dit, aucune sanction directe ne devrait être infligée à une province qui ne s'y conforme pas.
6. Dans le cadre du processus d'application des normes d'entretien minimal, il faudrait disposer d'un processus de déclaration volontaire permettant de partager publiquement des renseignements consolidés tout en respectant la confidentialité des données des municipalités.
7. Les normes, dans leur ensemble, devraient être universelles, à savoir être applicables à tous les organismes publics afin de promouvoir la confiance en la sécurité routière dans l'ensemble du réseau.
8. Les normes devraient aborder six secteurs particuliers : le service, la conception, la construction, la qualité, l'administration et le rendement.

L'élaboration des normes a été amorcée en 1997, surveillée par un comité directeur composé de représentants des groupes suivants :

1. l'*Ontario Good Roads Association (OGRA)*,
2. la *Municipal Engineers Association (MEA)*,
3. l'*Association of Ontario Road Supervisors (AORS)*,
4. le ministère des Transports de l'Ontario (MTO),
5. le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales de l'Ontario (MAAAOR),
6. le ministère des Affaires municipales et du Logement (MAML),
7. la *Regional Solicitors Association*,
8. l'Association des municipalités de l'Ontario (Obee, 1997).

Les trois premiers organismes répertoriés avaient constitué un groupe de travail pour élaborer des normes municipales facultatives avant le lancement de l'initiative du ministère des Transports. Le comité directeur a créé un mandat aux fins de la sélection de consultants chargés de rédiger les normes avec l'échéance de production se situant à la fin de 1997 et la mise en œuvre en 1998 (Obee, 1997). Le processus de conception des normes a permis d'accueillir l'apport du public ainsi que celui des autres organismes intéressés, notamment :

1. le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM),
2. le ministère des Ressources naturelles (MRN),
3. la *Better Roads Coalition (BRC)*,
4. l'Association canadienne des automobilistes (CAA),
5. l'*Ontario Trucking Association (OTA)*,
6. l'*Ontario Motor Coach Association (OMCA)*,
7. l'*Ontario School Bus Association (OSBA)*,
8. l'*Ontario Urban Transit Association*.

Faisaient partie de ce processus de consultation, un questionnaire de sondage envoyé aux

municipalités au milieu de l'année 1997 et deux tables rondes dans chacune des cinq régions du MTO. La première série de consultations avait pour but de solliciter des avis sur la conception de normes et la deuxième, d'examiner les normes provisoires et le système de classification (Obee, 1997).

Les premières étapes d'élaboration des normes d'entretien minimal ont fourni un exutoire à la frustration et à l'anxiété qu'avait provoquées, au sein des municipalités, l'opération de restructuration et de remaniement. Cela ressort clairement des observations de Terry Kett, maire de la Ville de Walden, à la conférence annuelle de l'OGRA en 1996. M. Kett a laissé entendre que la province ne devrait pas imposer de normes pour des services dont elle se départissait sans en assumer le financement (Canaran, 1996). On ignore l'ampleur du mécontentement des municipalités à l'égard du processus d'élaboration des normes et jusqu'à quel point ce mécontentement concernait exclusivement les normes et non les problèmes liés à l'ensemble du remaniement. Toutefois, l'Association des municipalités de l'Ontario (AMO) s'est objectée de vive voix aux normes *imposées par la province* (ibid.). Néanmoins, l'élaboration des normes a eu lieu et les intervenants ont exprimé leurs préoccupations. La plupart de ces préoccupations ont été prises en considération lors de la révision des normes et du système de classification. Les normes continuent à avoir leurs détracteurs comme le démontre la discussion sur les résultats du sondage.

2.9 Dimension des véhicules, poids et charge par essieu

Une plus grande proportion des biens transportables est confiée au transport routier en comparaison avec le passé. Au cours des quelques dernières décennies, la dimension et la charge par essieu des camions ont augmenté, ce qui a fait grimper la demande de service sur le réseau routier. Par conséquent, la dimension des camions, le poids brut des véhicules, la charge par essieu et les risques associés à la présence simultanée des camions, des véhicules de passagers et de la machinerie agricole sur les routes sont devenus des sujets de discussion. Tous les paliers de gouvernement ont abordé ces questions, de même que les divers groupes d'intervenants ayant des intérêts dans le réseau routier rural.

2.9.1 Enjeux

Les enjeux relatifs à la dimension des camions, à leur poids et à leur degré de sécurité sont multiples et complexes. En voici des exemples :

1. L'importance économique du camionnage

- On ne peut surestimer l'importance du camionnage pour l'économie de l'Ontario. Dans une économie qui dépend des flux des matières premières et produits finis d'un énorme territoire rural vers des agglomérations urbaines denses, le transport est d'une extrême importance. La même constatation s'applique à la nécessité de

transporter des biens à destination et en provenance des États-Unis, le partenaire commercial de loin le plus important de la province.

- Pour des motifs complexes, le camionnage dépasse le transport ferroviaire pour la plupart des marchandises et sur la plupart des distances. La seule exception tient au transport de grands volumes de produits en vrac. Les distances sur lesquelles le camionnage concurrence avec succès le transport ferroviaire ont augmenté de façon constante au cours des dernières décennies (OTA, 1998).
- Dans le contexte actuel, le camionnage représente un dilemme pour les municipalités rurales. Le mouvement des marchandises par camion, qu'il s'agisse de produits agricoles, d'autres produits primaires ou d'appui aux activités manufacturières rurales, est vital. Par ailleurs, le camionnage et la tendance à l'utilisation de véhicules plus grands et plus lourds contribuent à endommager les routes rurales. De la même façon, ces tendances exigent, lors de la réparation ou de la reconstruction du réseau routier, l'application de normes plus rigoureuses et plus onéreuses à respecter.

2. Le poids

- Le camionnage est une entreprise extrêmement compétitive dont les marges bénéficiaires sont très faibles. Les augmentations récentes des prix du carburant diesel ont contribué à déstabiliser davantage cette industrie.
- Les marges de profit extrêmement réduites de l'industrie du camionnage exigent que l'on mette l'accent sur l'efficacité et que l'on s'efforce de maximiser le poids des charges transportées. De telles mesures contribuent directement à l'augmentation de la dimension et du poids brut des véhicules lourds sur les routes ontariennes.
- La réglementation du poids brut des véhicules est une responsabilité partagée entre diverses instances, compliquée par la nécessité de tenir compte du transport routier interprovincial et international des marchandises. Les municipalités peuvent imposer des limites de poids sur les routes dont elles assument la responsabilité, mais elles n'ont aucun contrôle direct sur les politiques provinciales réglementant les limites de poids et les dimensions.

3. Sécurité :

- Les camions qui circulent sur les routes rurales sont sources de préoccupations.
- Le camionnage représente un dilemme pour les autres usagers du réseau routier rural. D'une part, ces derniers sont concernés par les questions de sécurité puisqu'ils partagent avec les camions le réseau routier rural. D'autre part, ils sont à la merci des camionneurs pour le transport des biens qu'ils produisent ou qu'ils utilisent pour assurer leur subsistance et leur mode de vie.
- Il se peut que la perception qu'a le public de la sécurité du transport par camion, tout au moins à l'échelle industrielle, soit déformée.

2.9.2 Autres questions et observations

- En Ontario, les questions liées au camionnage sur les routes rurales se posaient pour les gouvernements municipaux avant le remaniement. Avec l'élimination des subventions provinciales, le transfert de l'administration des routes anciennement sous responsabilité provinciale et l'accroissement concomitant du fardeau financier des municipalités ont souligné la pertinence de ces questions. En fait, l'incidence de l'entretien, des normes de sécurité et de la situation économique sur les routes rurales est plus marquée dans le contexte actuel. La situation peut se détériorer davantage si les municipalités rurales ne peuvent trouver les ressources financières requises pour assurer au moins le statu quo.
- Afin de résoudre ces questions, tout au moins partiellement, on pourrait affecter une fraction des recettes de la taxe provinciale sur le carburant à l'entretien des routes municipales. Cela résoudrait, en partie, le besoin d'amélioration des routes rurales endommagées par le camionnage et en accroîtrait la sécurité. Cela permettrait aussi d'adopter un régime de péage, tout au moins partiel, à la fois pour les camions et pour d'autres usagers du réseau routier.

2.9.3 Récents développements

L'Ontario et le Québec en sont arrivés à une entente conditionnelle portant sur l'harmonisation de la charge et de la dimension des véhicules en août 2000. Pour l'Ontario, les changements résultants de cet accord s'ajoutaient à une réforme provinciale dont la mise en application était prévue pour cette année. Les changements résultant de l'entente avec le Québec seront appliqués graduellement au cours des dix prochaines années, notamment (OTA, 1999) :

- l'harmonisation des charges maximales pour une variété de modèles de semi-remorques;
- des projets de recherche sur une technologie de surveillance de bord;
- la mise à l'essai d'une génération de semi-remorques à quatre roues équipées d'essieux autovireurs;
- une diminution de la charge maximale pour les semi-remorques à trois essieux sans benne;
- de nouvelles pénalités pour toute violation de la réglementation des nouveaux essieux rétractiles;
- un système de permis spécial autorisant des variations mineures;
- la planification d'initiatives permettant de tenir compte de différents modèles de véhicule;
- la conclusion d'ententes interprovinciales ou d'ententes entre diverses instances dans d'autres régions de l'Amérique du Nord.

2.10 Incidence, sur le réseau routier rural, de la modification de la charge et de la dimension des véhicules

1. L'abandon graduel de la technologie des essieux rétractiles au profit des essieux autovireurs devrait diminuer l'usure des routes rurales, particulièrement aux carrefours. Le MTO prévoit que ces changements permettront d'économiser annuellement environ 100 millions de dollars en réparation de routes, 80 p. cent de ces économies étant réalisées par les municipalités (OTA, 2000).
2. Une diminution globale de la charge des remorques à trois essieux devrait contribuer à réduire la détérioration du réseau routier.
3. La recherche sur les technologies de surveillance devrait permettre à toutes les instances concernées de mieux comprendre la détérioration attribuable à la charge.

La réduction obligatoire du volume de marchandises ou de produits par chargement pourrait augmenter les coûts d'expédition. Une telle hausse serait, en bout de ligne, absorbée par les consommateurs et pourrait désavantager les résidents des régions rurales. À nouveau, la portée de ces répercussions est difficile à évaluer. Toutefois, puisque les restrictions de poids sont relativement modestes et doivent disparaître au fil du temps, ces répercussions seront très limitées.

2.11 Autres questions liées au réseau routier rural

Une vaste gamme d'autres questions liées au réseau routier rural ont été soulevées par les groupes qui s'intéressent à l'état du réseau. Certaines de ces questions sont décrites brièvement dans la présente section.

2.11.1 Questions relatives aux permis de conduire et aux véhicules agricoles

Les résidents ruraux, particulièrement les fermiers, peuvent être désavantagés par le nouveau système d'immatriculation par étapes de l'Ontario. Ce système, dont bon nombre d'intervenants reconnaissent les avantages pour la société, restreint les possibilités de déplacement des jeunes et peut interférer avec leur capacité d'accéder à des emplois d'été ou à un travail à temps partiel et de participer à des activités d'apprentissage ou à des activités sociales et récréatives.

Intervenants : La Fédération de l'agriculture de l'Ontario (FAO)

2.11.2 Système de numérotation des routes, panneaux indicateurs et signalisation touristique

Les usagers du réseau routier veulent qu'on leur garantisse qu'il n'y aura pas, d'une administration à l'autre, de problèmes de numérotation pour les routes ayant fait l'objet d'un transfert. La FAO a fait valoir que les routes transférées devraient avoir, en plus de la numérotation provinciale d'origine, un préfixe permettant aux usagers d'identifier l'administration responsable.

Intervenants : FAO

2.11.3 Signalisation à l'intention des véhicules lents

Les usagers du secteur de l'agriculture sont préoccupés par la prolifération des panneaux de signalisation réglementant les véhicules lents. Par exemple, les particuliers utilisent ces panneaux pour signaler les entrées privées. Cette pratique abusive diminue l'association du symbole avec son objectif, soit de signaler les véhicules lents empruntant le réseau routier. Les intervenants font valoir que l'usage abusif de cet important symbole devrait faire l'objet de sanctions.

Intervenants : FAO, *OTA*

2.11.4 Heures de service

Les usagers agricoles prétendent que la réglementation des heures de service pour les véhicules commerciaux est onéreuse pour le camionnage agricole. La FAO aimerait que les transporteurs de produits agricoles primaires soient exemptés de cette réglementation.

Intervenants : OFA, *OTA*

2.11.5 Transport routier ou transport ferroviaire

Il s'agit d'une question complexe et controversée. Les groupes d'intérêt s'opposent quant à la nécessité et à l'utilité d'augmenter la part du transport des marchandises que détient le réseau ferroviaire en Ontario. Les groupes soucieux des risques du camionnage et de l'incidence environnementale de ce mode de transport, entre autres enjeux, préconisent un recours accru au transport ferroviaire. Des groupes tels que l'*OTA* font valoir que cette tendance à privilégier le rail n'est pas économiquement viable. En outre, l'*OTA* et d'autres groupes sont d'avis que les préoccupations en matière de sécurité que nourrissent les autres usagers de la route sont exagérées et que le camionnage, d'un point de vue environnemental, se compare favorablement à d'autres modes de transport.

Intervenants : *OTA*, FAO, *CAA*

3 SONDAGE SUR LE TRANSPORT RURAL

3.1 Détails sur les questionnaires de sondage envoyés par la poste

En plus des renseignements de source indirecte et des données fournies par les répondants clés représentant les principaux groupes d'intérêt, l'analyse des routes rurales incluait un questionnaire de sondage envoyé par la poste. Ce questionnaire avait pour but de rassembler autant de renseignements que possible sur le transport routier auprès d'un large éventail d'usagers ruraux. La présente section décrit la nature du sondage et présente une analyse des résultats.

Selon le procédé d'analyse utilisé dans le cadre de la présente étude du réseau routier rural, le sondage visait à solliciter de l'information auprès d'un échantillon représentatif d'organismes et de personnes s'intéressant à la question des routes rurales et à l'état actuel de ces routes. On a ainsi tenté de recueillir des données quantitatives de base sur le réseau et ses caractéristiques, des opinions catégoriques sur certaines questions particulières et l'avis éclairé des intervenants.

Le sondage consistait en quatre questionnaires destinés, au départ, à des groupes particuliers d'intervenants :

Les municipalités : Un échantillon représentatif, à l'échelle provinciale, des deux paliers municipaux.

Les associations municipales : Les associations représentant les administrations locales et les associations s'occupant des routes municipales et du transport routier.

Les organismes de développement économique : Les bureaux et les sociétés de développement économique, les chambres de commerce, etc.

Les organismes touristiques : Les associations de tourisme régionales et locales, les chambres de commerce et d'autres groupes.

L'industrie rurale : Les associations industrielles représentant des industries rurales importantes et visibles.

L'agriculture : Les fédérations agricoles de comté et de district.

Les organismes agroalimentaires : Les producteurs agricoles, les entreprises de transformation, les associations de mise en marché, etc.

Les questionnaires destinés aux associations municipales et aux municipalités différaient de

façon marquée de ceux qui s'adressaient aux autres groupes. Ces derniers ont eu des questionnaires similaires à remplir. Toutefois, dans le cadre des efforts consentis pour cerner les différences de priorités pouvant exister d'un groupe à l'autre, ces questionnaires contenaient certaines questions sur l'économie et l'usage du réseau routier qui étaient particulières à chaque groupe.

Les réponses des sept groupes constitués à l'origine ont été combinées en quatre catégories. Il s'agissait de faciliter l'analyse dans les délais prescrits et de tenir compte du nombre insuffisant de réponses de la part de certains groupes. Le regroupement final se présente comme suit :

1. **Municipalités** : Réaction des municipalités et des associations municipales.
2. **Agriculture et agro-industrie** : Réaction des producteurs et des organismes de mise en marché et de transformation.
3. **Industrie et développement économique** : Réaction des agences de développement économique et de tourisme et réaction des organismes de l'industrie rurale.
4. **Réponses générales** : Réponses extraites des questionnaires remplis qui n'ont pu être classées dans les autres catégories.

Taux de réponse et ventilation des réponses

Tableau 3.1 : Taux de réponse du sondage sur les routes rurales

Caractéristiques	Statistiques
Nombre de questionnaires expédiés	460
Nombre de questionnaires non distribuables	23
Nombre de questionnaires distribués	437
Nombre de questionnaires renvoyés	121
Taux de réponse	28 %

Tableau 3.2 : Ventilation des questionnaires renvoyés

Type / Groupe	Nombre de questionnaires renvoyés
Municipalités	38
Associations municipales	13
Agriculture et agro-industrie	22
Développement économique	8
Tourisme	6
Généralités	34
Total	121

3.1.2 Remarque sur les réponses au sondage

En général, compte tenu du niveau de détail des questionnaires, les réponses au sondage se sont avérées satisfaisantes. Les réponses des municipalités étaient excellentes si l'on tient compte de deux facteurs : les municipalités sont aux prises avec les changements radicaux résultant des fusions et du remaniement provincial-municipal et elles ont été la cible d'un grand nombre de sondages et de demandes d'information. Le taux de réponse du secteur de l'agriculture et de l'agro-industrie était adéquat et représentatif de la grande diversité géographique et de l'accent placé sur les organismes. Par ailleurs, le taux de réponse des agences de tourisme et de développement économique s'est avéré peu élevé. Il se peut que ces organismes ne se soient pas identifiés fortement aux thèmes abordés dans le sondage. Le groupe général regroupe des questionnaires issus de tous les autres groupes, sauf des municipalités. Les réponses, dans le groupe général, ont été regroupées parce qu'on n'a pu cerner les caractéristiques des questionnaires renvoyés ou parce qu'on pouvait les attribuer à plus d'un groupe; elles se sont toutefois avérées utiles aux fins de l'analyse.

3.1.3 Analyse des résultats

Le volume considérable de données quantitatives et qualitatives que contient chaque questionnaire a été analysé comme suit :

1. Les données quantitatives (provenant des réponses aux questions fermées), pour chacune des questions dans chaque groupe de sondage, ont été inscrites dans un chiffrier. Elles ont été inventoriées et le nombre de réponses a été converti en pourcentage et présenté dans les diagrammes circulaires qui suivent. Les questions n'étaient pas de nature à permettre l'usage de techniques d'analyse statistique avancées.
2. Les données qualitatives (provenant des réponses aux questions ouvertes) ont été groupées manuellement par thème, dans le cadre d'une analyse en plusieurs étapes. Elles ont été présentées dans l'ordre où les répondants les ont formulées (des modifications n'y étant apportées qu'à des fins de lisibilité), selon les thèmes qui se sont dégagés de l'analyse qualitative.

Cette analyse par étape a débouché sur une synthèse des opinions éclairées fournies par les répondants sur la question des routes rurales ontariennes, présentée d'une façon qui, nous l'espérons, est informative.

4 ANALYSE D'UN ÉCHANTILLON SÉLECTIONNÉ DE RÉPONSES AUX QUESTIONS FERMÉES DU SONDAGE MUNICIPAL¹⁰

Les questionnaires du sondage municipal ont été envoyés à un échantillon aléatoire, représentatif des municipalités, dans toutes les régions de la province. Trente-huit municipalités ont répondu au questionnaire.

4.1 Statistiques relatives au réseau routier rural

Les répondants au sondage municipal ont été priés d'indiquer la taille de leur réseau routier ventilée selon l'ensemble du réseau, les routes rurales et la subdivision du réseau rural par type de revêtement. La synthèse de ces réponses est présentée au tableau 4.1.

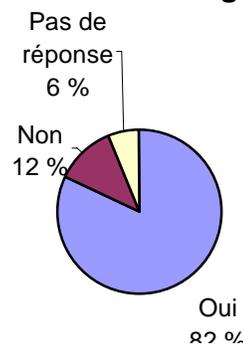
Tableau 4.1 : Statistiques relatives au réseau routier pour les municipalités qui ont répondu au sondage

Catégorie	Sous-catégorie	Total (km)	% du réseau	Min. (km)	Max. (km)
Réseau total		22 569,40	100 %	12,35	3 2000
Routes rurales		15 622,84	69 %	15	2 600
	Revêtement en asphalté	16 378,05	73 %	0	1 261,80
	Revêtement amélioré	4 186,44	19 %	0	1 489
	Route en gravier	1 946,81	9 %	0	700

4.2 Partie A : Restructuration municipale

1. *Votre municipalité a-t-elle subi une fusion ou une restructuration de services (ou en a-t-elle discuté)?*

Question A.1 du sondage municipal



Plus de 80 p. cent des répondants ont indiqué que leur municipalité avait fait l'objet

¹⁰ Note : La présente analyse ne porte pas sur toutes les questions-réponses du sondage. Les numéros des questions renvoient à ceux du sondage et ils ne se suivent donc pas nécessairement. Veuillez consulter l'annexe B pour obtenir la liste complète des questions.

d'une fusion ou avait participé à des discussions connexes. Parmi ceux-ci, un faible pourcentage a indiqué que les questions relatives aux dépenses engagées pour les routes, à la rationalisation, aux niveaux de services, aux normes et à d'autres thèmes semblables ont été abordées explicitement lors des discussions sur la fusion, ou dans le cadre des négociations et de la mise en œuvre.

3. *Si une fusion a résulté des débats sur la restructuration, a-t-on réalisé des économies dans la prestation des services routiers?*

Question A.3 du sondage municipal



4. *Si les responsabilités des services routiers ont été restructurées, qu'il y ait eu fusion ou non, les dépenses d'aménagement du réseau routier ont-elles été réduites?*

Question A.4 du sondage municipal

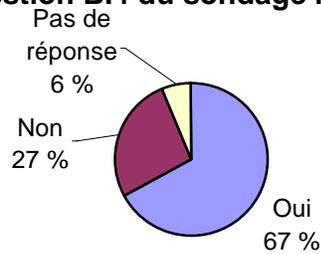


Les réponses à la question sur les économies résultant de la restructuration des services routiers étaient partagées. Néanmoins, la majorité des répondants ont indiqué qu'il n'y avait eu aucune économie ou qu'il ne s'était pas écoulé suffisamment de temps, après la restructuration, pour qu'on puisse déterminer si de telles économies avaient eu lieu. De la même façon, les répondants à la question 4, pour laquelle le taux de réponse était faible, ont laissé entendre qu'il pouvait être trop tôt pour déterminer l'ampleur de la réduction des sommes dépensées pour les routes.

4.3 Partie B : Transferts de routes

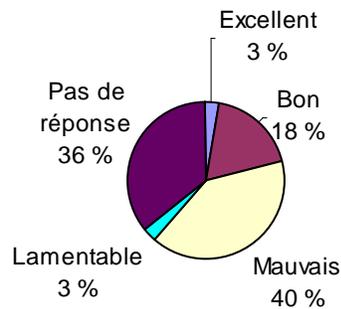
4. Certains tronçons du réseau routier provincial ont-ils été transférés dans votre champ de responsabilité?

Question B.4 du sondage municipal



6. En quel état ces tronçons de route étaient-ils lorsque votre municipalité en a assumé la responsabilité?

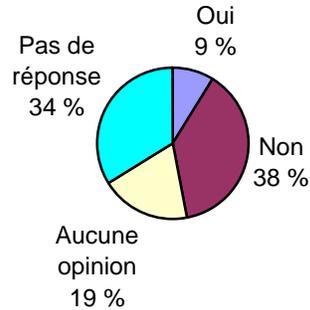
Question B.6 du sondage municipal



La plupart des répondants ont indiqué que les provinces leur avaient cédé entre 100 et 200 kilomètres de routes. La majorité ont décrit l'état de ces tronçons de route transférés comme « mauvais » ou « lamentable ». Seulement 21 p. cent ont indiqué que les routes cédées étaient en « bon » état ou en « excellent » état.

7. *Étiez-vous satisfait des critères utilisés pour déterminer les transferts de routes?*

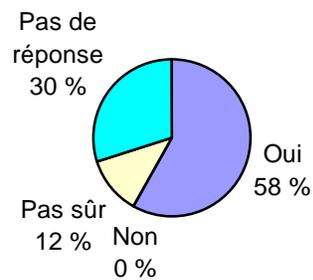
Question B.7 du sondage municipal



Les réponses aux questions visant à établir le bien-fondé des critères ayant servi à déterminer les tronçons de route transférés aux gouvernements municipaux, étaient partagées. Un nombre significatif de répondants n'ont pas répondu, ce qui a été interprété comme « Aucune opinion », alors que seulement 9 p. cent ont indiqué qu'ils estimaient que les critères étaient convenables. Aucun des répondants n'a eu l'impression que les indemnités offertes par la province pour les routes transférées étaient adéquates.

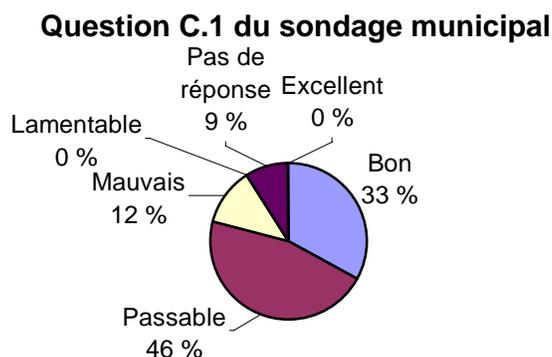
8. *À votre avis, l'entretien, l'amélioration et la reconstruction des tronçons de route transférés constitueront-ils un fardeau excessif pour votre municipalité dans l'avenir?*

Question B.10 du sondage municipal



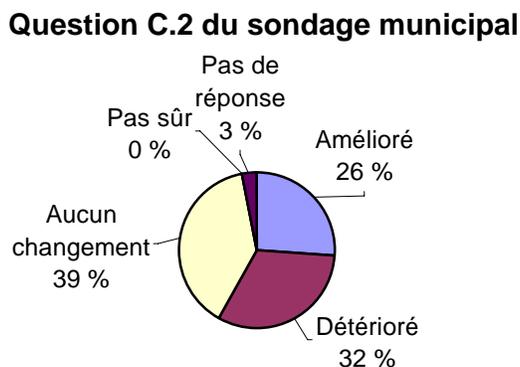
4.4 Partie C : État des routes

1. *En général, comment décririez-vous l'état du réseau routier rural dont vous avez la responsabilité?*



La réponse à cette question laisse entendre que l'état actuel du réseau routier rural des municipalités ontariennes soulève de graves préoccupations. Presque 80 p. cent de ceux qui ont répondu avaient l'impression que l'état de leur réseau était seulement « passable » (46 p. cent) ou « bon » (33 p. cent). Un nombre significatif de répondants avaient l'impression que leur réseau était en mauvais état même si aucun n'a qualifié l'état des routes de « lamentable ».

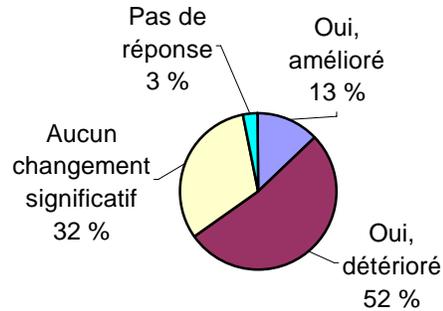
2. *Au cours des dix dernières années, l'état de votre réseau routier a-t-il changé de façon significative?*



Le plus grand nombre de répondants n'ont signalé « aucun changement ». Toutefois, ceux ayant l'impression que le réseau placé sous leur responsabilité s'était détérioré se sont avérés plus nombreux que ceux qui croyaient que la situation s'était améliorée.

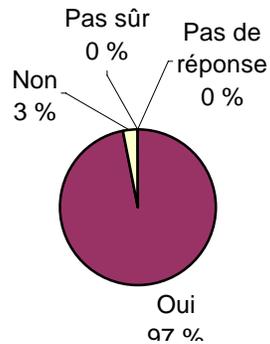
4. *Vous attendez-vous à ce que l'état de votre réseau routier change de manière significative au cours des cinq prochaines années?*

Question C.4 du sondage municipal



5. *Le financement à long terme de l'entretien et de l'amélioration de votre réseau routier vous préoccupe-t-il?*

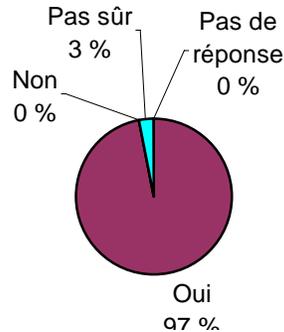
Question C.5 du sondage municipal



Cinquante-deux pour cent des répondants s'attendent à ce que l'état des routes dont ils ont la responsabilité se détériore. À l'inverse, seulement 13 p. cent envisagent une amélioration et environ un tiers ne s'attendant à aucun changement significatif. La grande majorité des répondants municipaux sont préoccupés de la situation du financement à long terme de leur réseau routier.

6. *Pensez-vous qu'une portion de la taxe sur le carburant devrait être affectée au réseau routier en Ontario?*

Question C.6 du sondage municipal

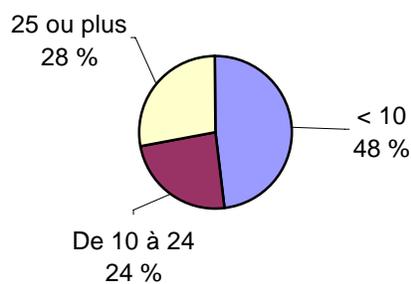


Une majorité écrasante de répondants estiment qu'une fraction de la taxe de vente sur le carburant collectée en Ontario devrait être consacrée au financement de l'entretien des routes municipales.

4.5 Partie D : Structure des ponts

1. *Combien de structures de pont doivent être remplacées ou subir des réparations d'envergure?*

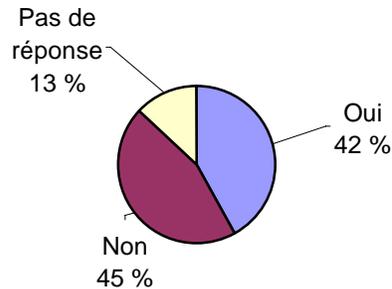
Question D.2 du sondage municipal



Presque 30 p. cent des répondants ont indiqué que le réseau routier dont ils ont la responsabilité comprend vingt-cinq structures de pont ou davantage qui doivent être remplacées ou subir des réparations majeures. Par ailleurs, 24 p. cent des répondants ont indiqué que leur réseau routier comptait entre dix et vingt-quatre structures en piètre état. Ces résultats laissent entendre qu'un nombre significatif de structures de pont dans la région rurale de l'Ontario ont actuellement besoin de travaux de réparation d'envergure.

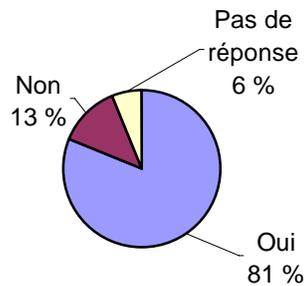
3. *Y a-t-il, dans votre réseau, des structures de pont fermées ou soumises à des restrictions de poids significatives en raison de leur mauvais état?*

Question D.3 du sondage municipal



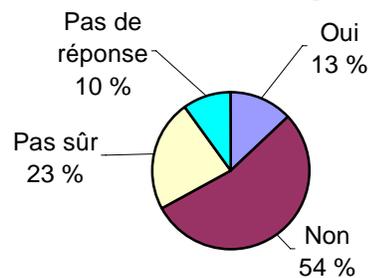
4. *Êtes-vous préoccupé par le financement du remplacement ou de la réparation des ponts?*

Question D.4 du sondage municipal



5. *Êtes-vous en mesure de vous acquitter des travaux d'entretien, de réparation ou de remplacement des ponts qui s'imposent?*

Question D.5 du sondage municipal



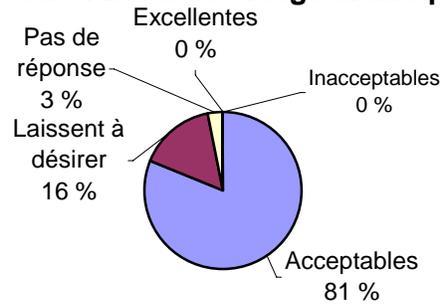
Presque la moitié de ceux qui ont répondu à la question 3 ont indiqué que leur municipalité avait des structures de pont assujetties à des restrictions de poids en raison de travaux de réparation. Ces répondants ont indiqué que 75 ponts dans leur champ de compétence étaient soumis à des restrictions de charge en raison de leur mauvais état. La

réponse à la question 4 indique qu'une grande majorité de répondants municipaux sont préoccupés par la disponibilité des fonds qui permettraient d'effectuer les réparations requises à leurs structures de pont. Un peu plus de la moitié de ceux qui ont répondu à la question 5 ont indiqué qu'ils n'étaient pas en mesure de faire réparer toutes les structures de pont déficientes de leur réseau routier.

4.6 Partie E : Normes pour le réseau routier

1. *Comment coteriez-vous les nouvelles normes d'entretien des routes en Ontario?*

Question D.5 du sondage municipal

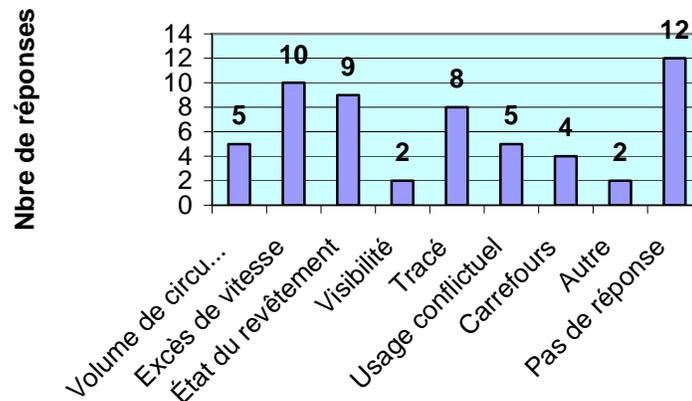


La plupart des répondants municipaux étaient d'avis que les normes d'entretien volontaire du réseau routier récemment élaborées étaient acceptables, alors que 16 p. cent estimaient qu'elles laissaient à désirer.

4.7 Partie F : Questions de sécurité

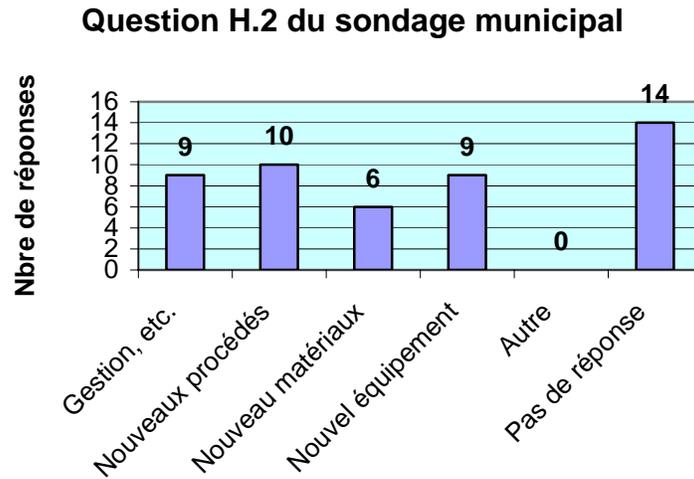
1. *Si vous avez des préoccupations en matière de sécurité, veuillez indiquer de quel type et élaborer si possible.*

Question F.2 du sondage municipal



4.8 Partie H : Innovation

1. Si vous avez répondu oui, indiquez et décrivez le type de pratique novatrice.



La répartition des réponses dans toutes les catégories laisse entendre que les municipalités font appel à une vaste gamme de pratiques novatrices dans la gestion de leur réseau routier rural.

5 SOMMAIRE DES THÈMES DU SONDAGE MUNICIPAL POUR LES QUESTIONS OUVERTES

Les réponses aux questions ouvertes du sondage municipal ont été groupées et classées dans le cadre d'un processus d'analyse en cinq étapes. La section qui suit est un résumé des questions à l'étude et des opinions et solutions proposées par les répondants, organisées par thème et accompagnées des questions du sondage. Les thèmes regroupant les réponses qui correspondent à plus d'une question sont développés à part, sans mention de question particulière. La liste des questions ouvertes et des réponses proposées par les répondants est présentée dans les annexes.

5.1 Questions relatives au financement

Si les dépenses ont été comprimées ou si vous vous attendez à ce qu'elles le soient dans l'avenir, décrivez comment cette compression a été ou sera effectuée.

Si vous vous attendiez à une réduction des dépenses mais que cela ne s'est pas produit, expliquez pourquoi.

5.1.1 Enjeux du financement

Il est évident que la plupart des répondants faisant partie du personnel des municipalités sont préoccupés par le financement de l'aménagement des routes rurales, tel qu'il ressort des thèmes suivants extraits des réponses aux questions ouvertes :

- Compte tenu de l'élimination des subventions provinciales, les municipalités rurales sont incapables de maintenir le statu quo en ce qui a trait à l'entretien du réseau routier.
- De nombreux répondants se sont dits incapables de prévoir l'amélioration de l'état des routes ou l'entretien visant le maintien de l'état actuel sans une augmentation substantielle des taxes foncières.
- Certains répondants étaient d'avis que le réseau routier s'était déjà beaucoup détérioré à cause du manque de fonds.
- Le coût associé au maintien d'un niveau donné de service s'accroît rapidement en raison de l'augmentation du coût du carburant, de la main-d'œuvre et de l'équipement.
- Les gestionnaires responsables du réseau routier rural sont en mesure de déterminer les besoins futurs en se fondant notamment sur les habitudes des usagers et sur l'augmentation de la population. Néanmoins, l'instabilité du financement actuel empêche de planifier les améliorations requises.
- Bon nombre de répondants souhaitent qu'une portion des recettes provinciales résultant de la taxe sur le carburant soit affectée à l'aménagement du réseau routier rural. Pour certains d'entre eux, il s'agit de la seule solution susceptible d'assurer la

stabilité du financement de l'aménagement des routes rurales – ces répondants ne croient pas que la taxation locale peut garantir un financement adéquat.

5.1.2 Indemnités de transfert des routes provinciales

À votre avis, les indemnités provinciales versées à votre municipalité pour le transfert des routes étaient-elles adéquates? Dans la négative, expliquez pourquoi.

À votre avis, l'entretien, l'amélioration et la reconstruction des tronçons de route transférés imposeront-ils un fardeau excessif à votre municipalité dans l'avenir?

Si vous avez répondu oui à la question ci-dessus, décrivez les défis que vous aurez à relever.

En ce qui a trait aux indemnités accompagnant le transfert des anciennes routes provinciales aux municipalités, les répondants ont exprimé les préoccupations suivantes :

- Les indemnités n'étaient pas suffisantes pour répondre aux besoins d'amélioration à court terme des routes et des structures de pont.
- Les indemnités étaient insuffisantes pour permettre d'entretenir ces tronçons de route au même niveau que la province.
- La province n'a pas tenu compte de la capacité de chaque municipalité de payer pour l'entretien et l'amélioration des tronçons transférés.

Il convient de noter que tous les répondants n'ont pas relevé le problème des indemnités versées pour les routes transférées. Au moins l'un d'eux a signalé qu'on avait déjà apporté des améliorations aux biens immobilisés et que l'entretien courant ne représentait pas un fardeau financier particulier. Néanmoins, la plupart des répondants ont critiqué le processus de transfert des routes, y compris de niveau d'indemnisation.

5.1.3 Incidence d'un financement inadéquat

Parmi les répercussions qu'entraîne, pour les gouvernements locaux, le financement inadéquat de l'aménagement des routes rurales, on peut citer :

- l'annulation des travaux de reconstruction ou d'amélioration planifiés;
- la compression des travaux de reconstruction ou d'amélioration planifiés;
- la compression de l'effectif et la remise à plus tard de l'embauche de nouveaux employés;
- la réduction des dépenses d'immobilisation en vue de l'affectation des fonds à l'entretien;
- l'acceptation d'un réseau routier médiocre et des risques concomitants.

En général, les réponses sur ce thème laissent entrevoir deux choses : la résignation des

répondants des municipalités face à une situation qui échappe à leur contrôle et le risque qu'un entretien différé finisse par coûter plus cher à tous les intéressés.

5.1.4 Résolution du problème du financement inadéquat

En général, les répondants ont exprimé leur opinion sur la façon de résoudre le problème actuel du financement inadéquat. Voici la liste de leurs propositions :

- Affecter une portion de la taxe provinciale sur le carburant à l'aménagement des routes rurales (en général, des routes administrées par les municipalités).
- Extraire les fonds des recettes résultant de la perception d'autres droits provinciaux, y compris pour les permis et les pneus.
- Réaffecter aux municipalités le remboursement de l'impôt provincial sur le revenu pour qu'elles puissent payer l'entretien et les améliorations.
- Faire payer aux services publics des droits d'utilisation des réserves routières.
- Réinstaurer les subventions provinciales pour les routes locales en tenant compte de l'état des routes et de la capacité de payer des municipalités.

5.2 Besoins et enjeux en matière d'entretien

Compte tenu du fait que la plupart des répondants ont dénoncé le caractère inadéquat du financement actuel de l'aménagement des routes, il n'est pas surprenant de constater que bon nombre d'entre eux ont fait valoir que leur municipalité avait dû se contenter de « rafistoler » les routes. Il semble que, par conséquent, la liste des travaux de réparation et de reconstruction s'est allongée dans les domaines suivants :

- la réparation du revêtement;
- l'amélioration et la réparation des systèmes de drainage;
- les risques attribuables aux conditions hivernales.

Dans le cadre des réponses aux questions portant sur le financement, des besoins particuliers d'entretien et de reconstruction ont souvent été signalés. La frustration des répondants, qui dénoncent le caractère inadéquat du financement, grandit quand ils constatent le nombre des travaux d'entretien et de reconstruction différés.

La réparation et le remplacement des structures de pont créent, dans de nombreuses municipalités, un autre besoin manifeste. Toutefois, le sondage municipal pose des questions qui visent les ponts en particulier et les réponses à ces questions sont couvertes ci-après.

5.3 Les ponts

Si vous êtes d'avis qu'un programme provincial s'impose, comment ce programme devrait-il être financé et comment les fonds devraient-ils être déboursés?

De nombreux commentaires à propos des ponts ont été fournis en réponse aux questions portant sur le financement. Toutefois, en raison de l'importance des ponts dans toute discussion portant sur la question du réseau routier rural, les commentaires qui s'y rattachent sont présentés séparément aux fins de l'analyse et de la discussion.

Les ponts représentent un des thèmes les plus importants du débat qui porte sur le réseau routier rural. L'effondrement d'une structure de pont a des répercussions évidentes sur un axe routier donné et éventuellement, sur l'ensemble du réseau. Toutefois, les restrictions s'appliquant à l'aménagement des structures de pont, de concert avec les normes de qualité, ont également des conséquences significatives sur l'utilisation du réseau routier, notamment en ce qui a trait à la sécurité et à l'activité économique. Les répondants des municipalités avaient beaucoup à dire sur les structures de pont et leurs réponses ont été résumées comme suit :

5.3.1 État actuel

- De nombreux répondants ont indiqué que des réparations majeures s'imposent, pour un grand nombre de structures de pont de leur réseau routier.
- Compte tenu du niveau de financement actuel, le coût de la réparation des ponts d'une municipalité est souvent exorbitant. La réparation et la reconstruction des ponts des zones rurales, d'un bout à l'autre de la province, représentent une tâche énorme.
- Les répondants reconnaissent leur vulnérabilité alors que les structures en place continuent à vieillir et à se détériorer.
- Les restrictions de charge, de largeur et de hauteur sur le réseau routier rural augmentent rapidement en raison de l'ajournement des travaux d'entretien et de remplacement – les municipalités rurales n'ont tout simplement pas les fonds requis pour effectuer les travaux qui s'imposent.

5.3.2 Solutions au problème du mauvais état des ponts

Même si les répondants des municipalités n'ont pas hésité à souligner la détérioration des ponts et à dénoncer les carences de financement qui l'ont partiellement causée, ils n'en ont pas moins proposé un certain nombre de solutions, notamment :

- Un programme de financement de l'aménagement des ponts axé sur les besoins devrait être créé au niveau provincial (fortement appuyé par les répondants). Suivant cette suggestion, d'autres répondants ont proposé une évaluation complète du rôle des ponts au sein du réseau et de la capacité des municipalités de financer elles-mêmes les réparations, ainsi qu'un programme obligatoire d'évaluation de l'état des ponts par un ingénieur.

- Une plus grande participation du personnel du MTO à l'évaluation des besoins de réparation des ponts municipaux et à la mise en œuvre des processus de réparation ou de reconstruction.
- Des programmes à plus long terme pour le remplacement des ponts – par exemple, un programme quinquennal avec participation de la province sur les questions fiscales et techniques.

Il convient de noter que les répondants ont exprimé des opinions divergentes quant à la portée et la nature de la participation de la province à tout programme d'aménagement des ponts. La plupart d'entre eux étaient d'avis que la province devrait jouer un rôle dans l'évaluation des besoins pour un pont donné. D'autres pensaient que l'étude des besoins devrait être confiée à la municipalité, mais que celle-ci pouvait être tenue de prouver l'existence de ces besoins aux autorités provinciales.

5.4 Normes facultatives d'entretien des routes municipales

Si les nouvelles normes vous préoccupent, décrivez vos préoccupations.

5.4.1 Opinions relatives aux nouvelles normes

Les répondants des municipalités ont traité des nouvelles normes facultatives, qu'ils soient ou non en faveur de telles normes. Voici la liste des principaux thèmes abordés :

- Le système de classification propose des normes trop élevées pour certaines routes du réseau, ce qui entraîne des exigences excessives en matière de service.
- Les normes ne sont pas suffisamment détaillées pour les routes qui se situent en bas de la liste du système de classification.
- Des préoccupations ont été exprimées quant à la participation du palier provincial à l'élaboration des normes. Les répondants sont d'avis que l'apport de la province devrait être accompagné d'une subvention pour les routes municipales.
- Le nouveau modèle de normes entraîne une augmentation marquée des formalités administratives pour le service des routes des municipalités.
- Les municipalités s'inquiètent de leur capacité de répondre aux nouvelles normes, compte tenu du financement déficitaire actuel.
- Incidence sur la dotation – certains répondants doutent de leur capacité de respecter les échéances sans augmenter leur effectif (p. ex. pour l'entretien en hiver).

Les opinions quant au respect des normes facultatives d'entretien étaient variées. Certains répondants ont applaudi aux nouvelles normes d'entretien des routes, les considérant comme un pas dans la bonne direction.

5.5 Questions de sécurité

La composante rurale de votre réseau routier soulève-t-elle, à votre avis, des préoccupations particulières? Dans l'affirmative, indiquez le type de préoccupation et fournissez des détails, si possible.

Il n'est pas surprenant que les questions relatives à la sécurité aient suscité de nombreux commentaires de la part des répondants des municipalités. Voici la liste des thèmes abordés :

- La détérioration de l'état des routes contribue de toute évidence aux préoccupations en matière de sécurité dans toute la province.
- La vitesse excessive des véhicules est une source considérable de préoccupations pour les municipalités. La vitesse augmente alors que l'état du réseau routier se détériore. Les répondants ont abondamment commenté le fait que les conducteurs excèdent de façon marquée la vitesse autorisée, même sur les routes qui ont été réparées et qui sont en bon état.
- De nombreuses routes ont été réaménagées au cours des années 1970 et 1980 et elles arrivent au terme de leur cycle de vie utile. L'état de ces routes doit être amélioré de façon marquée, même si on ne tient pas compte de l'augmentation du volume et de la vitesse du trafic. De toute évidence, il existe une relation entre l'incapacité des municipalités de répondre à ces besoins et la crise de financement actuelle.
- On déplore l'étroitesse de certaines voies de circulation et de l'accotement.
- Il faut accroître la visibilité et le contrôle aux carrefours.
- Les répondants sont préoccupés par l'augmentation de la circulation commerciale (camionnage) sur les routes rurales. Même s'il ne s'agit pas d'un problème de sécurité intrinsèque, cette augmentation de la circulation renforce le besoin de réparer et de reconstruire les routes pour rehausser le niveau de sécurité. L'augmentation du trafic commercial signifie, en outre, que les routes actuelles se détériorent plus rapidement et que les routes nouvellement construites doivent être conçues pour supporter des charges et des volumes plus élevés.
- Les risques que représente, pour la sécurité, l'augmentation du trafic agricole sont incompatibles avec l'augmentation du nombre de conducteurs de véhicules privés et commerciaux voyageant à plus haute vitesse.
- Les répondants des municipalités ont mentionné le niveau élevé des dépenses engagées pour l'entretien d'hiver. Ceux des petites municipalités rurales ont exprimé des préoccupations au sujet de leur capacité de maintenir la sécurité du réseau routier en hiver compte tenu de l'augmentation du volume de circulation et du comportement de plus en plus agressif des conducteurs.

En général, les répondants se sont dits fortement inquiets des questions de sécurité étant donné l'évolution des conditions de circulation et le caractère inadéquat du financement actuel.

5.6 Retombées et enjeux économiques

Si vous faites face à une augmentation de l'utilisation des routes rurales, quelle en est l'incidence sur l'administration et l'entretien de votre réseau routier rural?

Les répercussions de l'évolution des conditions routières sur les activités municipales ont donné lieu à des commentaires de la part des répondants des municipalités, notamment :

- Les services des routes municipales en milieu rural font face à des attentes croissantes de la part du public, reçoivent davantage de plaintes et doivent faire enquête plus souvent sur l'état des routes. Ces faits augmentent les pressions exercées sur le personnel.
- Compte tenu de l'augmentation du volume et de la vitesse de la circulation sur les routes, il faut accorder une plus grande attention à la sécurité dans les zones de travaux.
- Certaines municipalités font face à une demande de service accrue sur les routes à faible volume de circulation.
- Un effectif plus nombreux doit être affecté à la surveillance et à l'enregistrement de l'état des routes.
- Pour ce qui est des coûts, de la durabilité et de la sécurité, les employés passent beaucoup plus de temps à étudier les coûts-avantages de diverses techniques d'entretien et de reconstruction des routes.
- L'augmentation du volume du trafic, y compris du trafic commercial, réduit le cycle de vie des routes rurales.

5.7 Innovation

Dans le cadre de l'administration de votre réseau routier rural, avez-vous récemment fait appel à des pratiques que vous considérez novatrices? Dans l'affirmative, indiquez et décrivez le type de pratique novatrice.

La question relative au caractère novateur des solutions visant à réagir au financement réduit et à l'augmentation de la demande a suscité la description d'une vaste gamme de techniques novatrices. Ces innovations englobent de nouvelles stratégies dans le domaine de la gestion des systèmes, des méthodes d'entretien, des techniques de reconstruction, du matériel, de l'équipement et des contrôles de la sécurité et de la circulation. Les commentaires sont résumés ci-après.

- Techniques novatrices dans le domaine de la gestion des systèmes :
 - logiciel de gestion des réseaux routiers et système d'information géographique (SIG);
 - processus complet d'analyse coûts-avantages pour les travaux d'entretien et de reconstruction;
 - logiciel de gestion et de surveillance du matériel;

- compression de la demande de service – détournement de la circulation, réduction de l'utilisation des culs-de-sac, etc.
- Stratégies novatrices d'entretien, de réparation et de reconstruction, notamment :
 - techniques de recyclage à chaud et à froid du revêtement en asphalte;
 - regarnissage des buses et ponceaux;
 - pulvérisation et stabilisation des assiettes de voirie (par opposition à une reconstruction complète);
 - expérimentation de nouvelles techniques de contrôle hivernal.
- Stratégies novatrices de gestion et d'utilisation du matériel :
 - matériel d'excavation au laser;
 - camions multifonctionnels (p.ex., servant au déneigement, à l'épandage de sable et à la collecte des ordures ménagères);
 - contrôle électronique de l'équipement;
 - recours à des machines conduites par une seule personne au lieu de deux ou davantage.

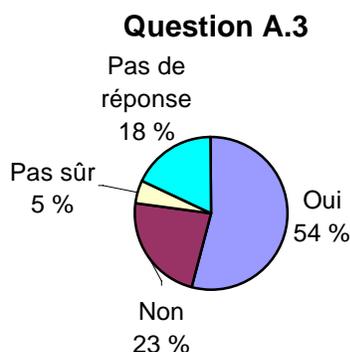
L'innovation est une réalité subjective. Ce qui peut être considéré comme novateur dans une municipalité peut être pratique courante dans une autre. Les stratégies novatrices sont également risquées. D'une part, l'innovation elle-même peut exiger des investissements considérables à l'étape de la mise en œuvre même s'il en résulte des économies. En outre, une analyse coûts-avantages complète n'est généralement pas réalisable si la pratique novatrice n'a pas été mise en œuvre.

6 RÉSULTATS EXTRAITS DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE PORTANT SUR L'AGRICULTURE ET L'AGRO-INDUSTRIE

Les questionnaires portant sur l'agriculture et l'agro-industrie ont été expédiés à une gamme d'associations du secteur de la production et de la mise en marché, de fédérations agricoles de comté et d'entreprises individuelles d'exploitation agricole et de transformation. Vingt-deux réponses ont été reçues.

6.1 Partie A

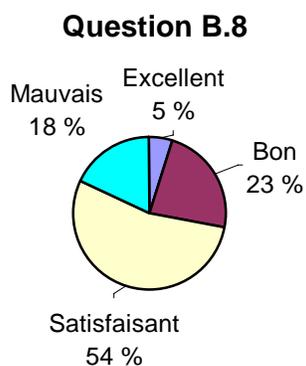
3. Du point de vue de votre organisme, pensez-vous que les municipalités locales ont de la difficulté à entretenir leurs infrastructures routières rurales en raison d'un manque de fonds réservés à l'aménagement des routes?



La plupart des répondants du domaine de l'agriculture et de l'agro-industrie estiment que les municipalités rurales ont de la difficulté à financer leurs activités d'entretien et de réparation du réseau routier local.

6.2 Partie B

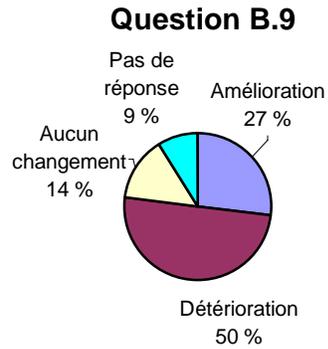
8. À votre avis, quel est l'état général de l'infrastructure routière rurale dans votre région, votre comté ou votre district?



Seulement 28 p. cent des répondants étaient d'avis que l'état de l'infrastructure

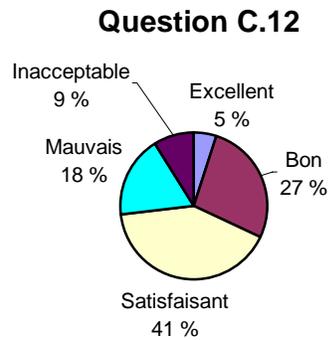
routière rurale dans leur secteur était bon ou excellent. La plupart des répondants estimaient que cette infrastructure était dans un état satisfaisant.

9. *L'état des routes rurales dans votre région a-t-il subi des changements significatifs au cours des quelques dernières années? S'est-il amélioré ou détérioré?*



6.3 Partie C : Ponts

12. *À votre avis, quel est l'état des structures de pont des routes rurales de votre comté, région ou district?*



Pour ce qui est des structures de pont des réseaux routiers ruraux, les répondants du secteur de l'agriculture et de l'agro-industrie semblent moins préoccupés que les répondants des municipalités.

6.4 Section E : Préoccupations de nature économique

21. *Par rapport au passé, assiste-t-on actuellement à une augmentation de la circulation des matières premières et des produits agricoles sur les routes rurales?*

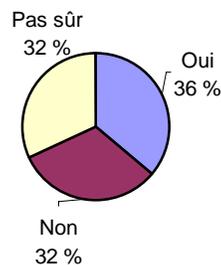
Question E.21



La plupart des répondants du secteur agricole et de l'agro-industrie ont laissé entendre que l'utilisation des routes rurales à des fins agricoles en Ontario a pris de l'ampleur en raison de l'augmentation et de la diversification des flux des matières premières et des produits.

22. *L'état actuel du réseau routier rural ontarien a-t-il des répercussions négatives sur le secteur de l'agriculture?*

Question E.22



Les répondants étaient également divisés sur ce point. Parmi ceux qui ont répondu à la question, une petite majorité a indiqué que l'état du réseau routier rural avait une influence négative sur l'agriculture (36 p. cent par rapport à 32 p. cent qui ont répondu non).

7 RÉSUMÉ DES RÉPONSES AUX QUESTIONS OUVERTES DANS LE DOMAINE DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGRO-INDUSTRIE

7.1 Thèmes relatifs au financement

7.1.1 Perception de la situation du financement chez les répondants du secteur de l'agriculture et de l'agro-industrie

- Manque de financement provincial pour les routes rurales des municipalités.
- Pas de financement pour l'entretien.
- Pas de financement pour la reconstruction et les réparations.
- Pas de financement pour l'équipement immobilisé.
- Différences régionales – Coûts dans le Nord de l'Ontario par rapport aux coûts dans le Sud (réels ou apparents?). Par exemple, on peut citer l'enlèvement de la neige, le contrôle de la poussière, l'entretien et la réparation des tronçons endommagés.
- Compétition intergouvernementale et conflit avec d'autres services. Par exemple, on peut citer les fonds versés par les municipalités pour les dépenses en immobilisation des centres sportifs, des arénas, des parcs et des bibliothèques.
- Nouvelles responsabilités en matière de service provenant du remaniement ayant exigé des fonds qui auraient pu être utilisés pour l'aménagement des routes.
- Impression qu'il existe, entre les milieux urbain et rural, des niveaux de dépenses disproportionnés pour les infrastructures financées par le gouvernement provincial. (Cette constatation s'applique difficilement aux routes puisqu'il n'existe actuellement aucun financement d'origine provinciale pour l'aménagement des routes rurales.)
- Manque d'expertise au niveau local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier rural.
- Évaluation locale ne permettant pas de bien gérer les coûts de l'aménagement des routes.

7.1.2 Opinion des répondants sur les répercussions de la situation actuelle du financement

- Prolongation du cycle de vie utile des routes au-delà des limites théoriques.
- Report des travaux d'entretien et de reconstruction.
- Remise à plus tard des travaux d'entretien et de reconstruction qui contribue à l'augmentation générale des dépenses.
- Incertitude des municipalités quant au financement externe des grands projets.

7.1.3 Facteurs contribuant à l'augmentation des coûts

- Les fusions n'ont pas engendré d'économies; elles ont plutôt contribué à l'augmentation des dépenses d'aménagement des routes.
- La fusion de municipalités disparates, certaines étant bien organisées et d'autres pas, a augmenté le niveau des dépenses engagées pour les travaux routiers des nouvelles municipalités.
- De nombreuses routes rurales ne satisfont pas aux nouvelles normes facultatives, de sorte que les travaux d'entretien et de modernisation requis pour atteindre ces normes coûtent plus cher.
- Le volume de circulation a augmenté.
- Les déplacements des véhicules commerciaux ont augmenté, de même que la dimension et le poids des camions.
- Les routes transférées par la province sont plus chères à entretenir et certaines d'entre elles n'étaient pas, au moment du transfert, dans l'état où elles auraient dû être. Elles continuent à accueillir le même volume de circulation et le même type de trafic que lorsqu'elles étaient administrées par la province.
- Les fonds affectés à l'aménagement des routes à faible débit de circulation sont trop élevés.
- Les municipalités et les résidents qui utilisent les routes locales ont des attentes irréalistes.

7.1.4 Solutions

- La province doit rétablir des programmes de financement pour les routes rurales.
- La province doit établir une source de financement ciblé pour l'aménagement des routes municipales.
- La planification de l'affectation des terres et des ressources municipales doit être plus efficace. Les municipalités doivent adopter un processus de planification à long terme pour la gestion des routes.
- L'industrie qui utilise les routes rurales devrait contribuer directement au coût de leur entretien et de leur reconstruction.
- Un grand nombre de routes rurales doivent être améliorées. Il faut les élargir et améliorer leur revêtement en fonction de l'augmentation du volume de la circulation commerciale dans le secteur agricole.
- Les citoyens des zones urbaines et rurales devraient être sensibilisés à la machinerie agricole qui se déplace sur les routes rurales.

7.2 Préoccupations en matière d'entretien

7.2.1 Situation actuelle

- Un grand nombre de répondants estiment que les routes locales sont moins bien entretenues.
- La majorité des répondants reconnaissent que les municipalités font face à de graves pénuries de fonds.
- Certains d'entre eux font un lien entre ce déclin et les fusions – par exemple : « la niveleuse est moins accessible », et par conséquent, les routes sont moins souvent nivelées; un nombre plus restreint d'employés s'occupent du même nombre de routes.
- Les résidents des municipalités perçoivent la partialité envers les quartiers urbains.
- Les gens croient que l'entretien hivernal a souffert du manque de fonds.
- On déplore l'état du revêtement – nids-de-poule.
- Il faut une meilleure visibilité – contrôle des broussailles et des mauvaises herbes.
- On a mentionné l'état du drainage et des fossés.
- Il faut continuellement rafistolé les surfaces dures au lieu de les réparer ou de les reconstruire.
- Le nivellement a diminué.
- Les voies de circulation ne sont pas suffisamment larges.

7.2.2 Répercussions

- Dommages causés aux véhicules et augmentation des coûts d'entretien.
- Questions de sécurité.
- Détournement des usagers vers d'autres routes.
- Conséquences économiques.
- En bout de ligne, augmentation des dépenses d'aménagement des routes.

7.2.3 Motifs

- Annulation du financement provincial.
- Assiette fiscale inadéquate.
- Augmentation des coûts de transfert ou de remaniement.
- Priorités conflictuelles.
- Pas assez d'influence des zones rurales – au sein des municipalités et de l'ensemble de la province.
- Augmentation du trafic commercial.
- Augmentation des usages agricoles.
- Augmentation des usages récréatifs – usagers de l'extérieur.

7.2.4 Que faire?

- Trouver une source de financement.
- Améliorer la planification de l'affectation des terres – développement résidentiel rural.
- Sous réserve du financement, un programme de modernisation d'envergure s'impose pour de nombreuses routes rurales.
- De nombreux répondants ont exprimé des besoins particuliers pour leur secteur :
 - amélioration des fossés et du drainage;
 - amélioration de l'accotement – nettoyage et élargissement suffisant pour permettre à une voiture de se ranger au besoin;
 - augmentation des projets de nivellement;
 - meilleur entretien hivernal;
 - augmentation des surfaces dures;
 - limite de charge sur certaines routes;
 - entretien moins aléatoire;
 - plus grande homogénéité d'une entité administrative à l'autre.

7.3 Ponts

7.3.1 Préoccupations

- Ponts à voie unique – les ponts étroits préoccupent tout particulièrement les agriculteurs parce qu'ils peuvent restreindre le déplacement des machines sur le territoire de la ferme. De plus ces ponts augmentent les risques.
- Ponts Bailey.
- Entretien inadéquat.
- Les restrictions de poids peuvent avoir une incidence économique importante sur l'agriculture parce qu'elles restreignent le mouvement des matières premières et des produits agricoles.
- Fermetures.
- Buses et caniveaux inadéquats et endommagés.
- Ponts aménagés sur des routes isolées dans le Nord de l'Ontario.

7.3.2 Financement

- Reconnaissance de la pénurie de fonds et des coûts exorbitants de la réfection des structures.

7.4 Sécurité

- Excès de vitesse.
- Conduite agressive.
- Augmentation du volume de circulation.
- Augmentation du trafic commercial.
- Manque de sensibilisation des usagers des routes à la circulation des machines agricoles.
- Routes et ponts étroits.
- Mauvaise visibilité.
- Usage abusif de la signalisation régissant les véhicules à progression lente.
- Mauvais entretien hivernal des routes servant au transport des matières premières et des produits agricoles (p. ex., pour les fermes laitières).
- Manque de signalisation sur les routes empruntées par des machines agricoles.

7.5 Autres préoccupations pour l'agriculture

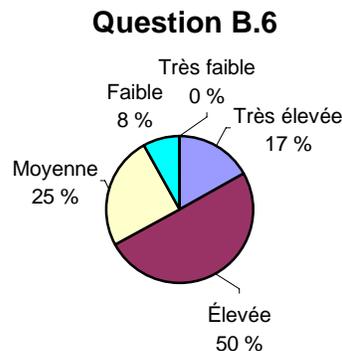
- Crainte d'une hausse de taxes pour le financement de l'aménagement des routes.
- Crainte que l'agriculture souffre de l'augmentation de la circulation des autres véhicules.
- Préoccupations constantes en matière de sécurité pour les routes à usage mixte (agricole et autre).

8 RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS DE L'ANALYSE DES QUESTIONNAIRES PORTANT SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LE TOURISME

Les questionnaires relatifs au développement économique et au tourisme ont été envoyés à des associations de développement économique, des associations touristiques et des chambres de commerce de la province. Quatorze réponses ont été reçues.

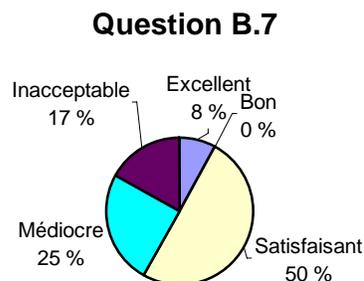
8.1 Partie B : État des routes rurales ontariennes

6. *Que vous ayez ou non signalé des questions particulières, veuillez indiquer la priorité que vous accorderiez aux routes dans les régions rurales de l'Ontario.*



Les deux tiers des répondants dans ce groupe combiné ont laissé entendre que l'aménagement des routes devrait être assorti d'une priorité élevée ou très élevée dans les régions rurales de l'Ontario. Vingt-cinq autres pour cent des répondants leur ont accordé une priorité moyenne.

7. *À votre avis, quel est l'état général de l'infrastructure routière rurale dans votre région, comté ou district?*



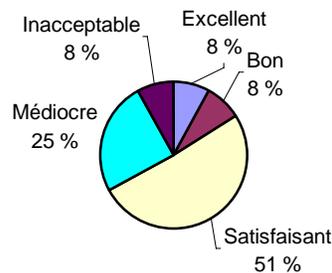
Cinquante-huit pour cent des répondants ont indiqué qu'ils croyaient que l'état de

l'infrastructure routière rurale dans leur région était « satisfaisant » ou « excellent ». Il est surprenant de constater qu'aucun des répondants n'a choisi l'option intermédiaire « en bon état ». Bon nombre des répondants ne sont pas satisfaits de l'état de l'infrastructure des routes rurales, tel que l'indiquent les choix « médiocre » et « inacceptable » (25 p. cent et 17 p. cent, respectivement).

8.2 Partie C : Ponts

12. À votre avis, quel est l'état des structures de pont sur les routes rurales en Ontario et/ou dans votre comté, région ou district?

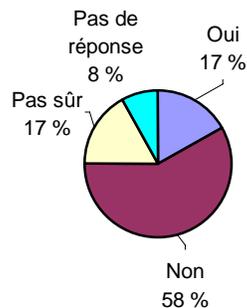
Question C.12



Seize pour cent des répondants ont laissé entendre que les structures de pont de leur réseau local de routes rurales étaient en excellent état ou en bon état. Plus de la moitié ont signalé que ces structures étaient dans un état satisfaisant alors que plus de 30 p. cent estimaient leur état médiocre ou inacceptable.

14. Dans votre région, pensez-vous que, dans une perspective de long terme, on consacre suffisamment d'efforts à l'entretien des ponts situés en zone rurale?

Question C.14

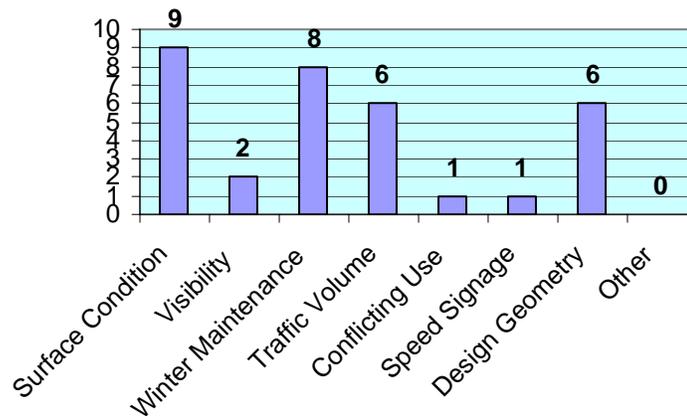


Presque 60 p. cent des répondants ne pensaient pas que, dans une perspective de long terme, on consacrait suffisamment d'effort à l'entretien des structures de pont en milieu rural. D'autres (17 p. cent) étaient incertains.

8.3 Partie D : Questions de sécurité

15. Quels sont, à votre avis, les problèmes de sécurité les plus urgents sur les routes rurales?

Question D.16

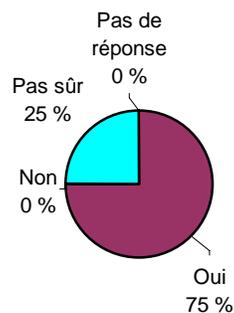


1. État du revêtement	4. Volume du trafic	7. Tracé
2. Visibilité	5. Usage conflictuel	8. Autre
3. Entretien hivernal	6. Panneaux indicateurs réglementant la vitesse	

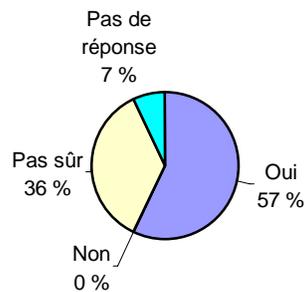
Chez les répondants du secteur du développement économique et du tourisme, les principales préoccupations concernaient l'état du revêtement et l'entretien en hiver; le volume de circulation et la signalisation routière venaient ensuite.

19. Vous attendez-vous à ce que la sécurité se détériore dans un proche avenir?

Question D.19



20. À long terme?

Question D.20

Soixante-quinze pour cent des répondants s'attendent à ce que la sécurité sur les routes rurales se détériore dans un proche avenir. Ce pourcentage augmente pour le long terme. Comme il fallait s'y attendre, un nombre plus grand de répondants étaient moins certains de ce qui pouvait se produire à long terme.

8.4 Partie E : Préoccupations de nature économique

24. *L'état actuel des routes rurales ontariennes a-t-il un effet négatif sur le secteur du tourisme?*

Question E.24

La plupart des répondants (75 p. cent) estiment que l'état actuel des routes rurales de l'Ontario exerce une influence négative sur le tourisme.

9 RÉSUMÉ DES RÉPONSES AUX QUESTIONS OUVERTES DANS LE DOMAINE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DU TOURISME

Les réponses aux questions ouvertes portant sur le développement économique et le tourisme étaient brèves et portaient sur les thèmes suivants :

9.1 Questions relatives au financement

- Le financement de l'entretien des routes rurales est inadéquat.
- Les routes rurales se détériorent à cause du manque de fonds.
- La détérioration de l'état des routes a un effet négatif sur tous les secteurs industriels en milieu rural, y compris le tourisme, le secteur manufacturier et l'agriculture.
- Une dynamique qui oppose les milieux urbains et ruraux existe au sein des municipalités rurales – les zones urbaines reçoivent une plus grande part des fonds disponibles que leurs homologues rurales. Il est important de noter qu'il s'agit d'un déséquilibre *apparent* – aucune donnée ni aucun exemple concret n'ont été fournis à cet effet.
- Les municipalités qui jouissent d'un pouvoir discrétionnaire absolu à l'égard du budget des routes peuvent négliger l'entretien des routes.

9.2 Perception de l'incidence de la situation actuelle du financement

- Les cycles de vie utile des routes rurales excèdent l'espérance de vie théorique.
- Compte tenu de la faible densité de population et du faible niveau des recettes fiscales commerciales, on ne peut s'attendre des municipalités qu'elles continuent à entretenir et réparer les routes en utilisant les fonds tirés de la taxe foncière.
- Les répondants reconnaissent que les travaux d'entretien et de réparation sont actuellement mis en veilleuse en raison d'une pénurie de fonds.

9.3 Opinions sur l'état actuel des routes

- Les répondants estiment que les travaux d'entretien et de modernisation des routes sont en déclin. Voici la liste des préoccupations exprimées :
 - Le nivellement des routes non pavées est inadéquat.
 - L'amélioration des fossés et du système de drainage est insuffisante.
 - Le contrôle des mauvaises herbes est inadéquat et la visibilité en est réduite, particulièrement aux carrefours.
 - Le revêtement de tous les types de routes rurales s'est détérioré.
 - L'entretien hivernal n'est pas toujours satisfaisant.
 - Les routes ne sont pas suffisamment larges, y compris l'accotement.

9.4 Opinions sur les mesures à prendre

Les répondants du secteur du développement économique et du tourisme n'ont pas hésité à signaler les mesures qu'ils estiment nécessaires pour résoudre les problèmes affectant les routes rurales. En voici la liste :

- augmenter les travaux de nivellement des routes en gravier;
- augmenter les activités d'entretien hivernal;
- accélérer le programme d'amélioration du drainage;
- asphalté un plus grand nombre de routes rurales;
- éliminer les mauvaises herbes et les broussailles de l'accotement des routes et des carrefours.

Malheureusement, compte tenu de la grave pénurie de fonds que subissent, à leur avis, un grand nombre de municipalités rurales, les répondants n'ont pas pu proposer les moyens d'y parvenir.

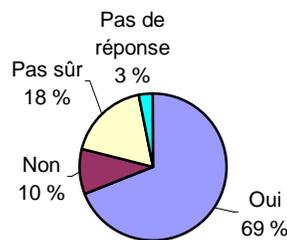
10 RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS PARMIS LES RÉPONSES AUX QUESTIONS FERMÉES PAR SUITE DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL

Ce groupe est constitué des réponses des questionnaires renvoyés qui n'ont pu être classées dans d'autres catégories ou qui n'ont pu être rattachées à un groupe. Même si on n'a pas réussi à associer ces questionnaires à un groupe particulier, les réponses fournies contiennent des renseignements utiles et jettent un autre éclairage sur la situation des routes rurales en Ontario.

10.1 Partie A : Opinion sur la question de l'aménagement des routes rurales

3. *Du point de vue de votre organisme, pensez-vous que les municipalités locales ont de la difficulté à entretenir leur infrastructure routière rurale en raison d'un manque de fonds réservés au réseau routier?*

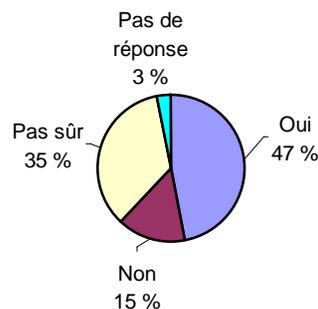
Question A.3



Un fort pourcentage des répondants classés dans le groupe général estiment que les municipalités rurales éprouvent beaucoup de difficulté à financer leur réseau routier. Cette constatation correspond aux réponses des autres groupes.

5. *Pensez-vous que, par rapport aux routes urbaines, les routes rurales ont été plus affectées par les changements apportés au financement et par le manque de fonds réservés?*

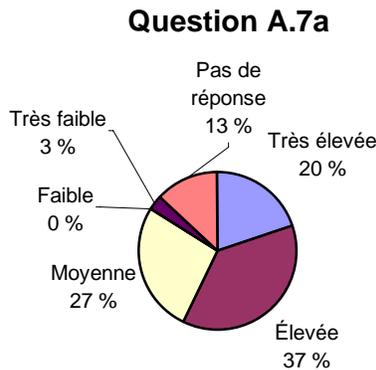
Question A.5



La plupart des répondants ont indiqué qu'ils croyaient que les routes des municipalités

rurales avaient été davantage touchées par les récentes modifications apportées au financement que leurs homologues urbains.

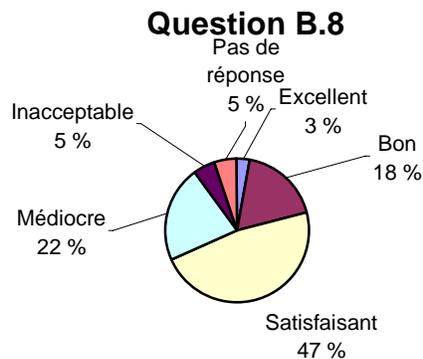
7. *Que vous ayez ou non signalé des questions particulières, veuillez indiquer la priorité que vous accorderiez au réseau routier dans la partie rurale de l'Ontario.*



Cinquante-sept pour cent des répondants de ce groupe ont laissé entendre que les routes sont ou devraient être hautement prioritaires en Ontario rural. Il est étonnant de constater que certains répondants (3 p. cent) croyaient que l'on devrait accorder une très faible priorité à l'aménagement des routes.

10.2 Partie B : Opinion sur l'état des routes rurales

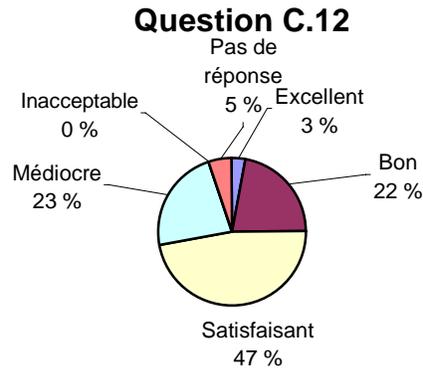
8. *À votre avis, quel est l'état général de l'infrastructure routière rurale dans votre région, comté ou district?*



Plus de deux tiers des répondants se sont dits satisfaits de l'état des routes rurales.

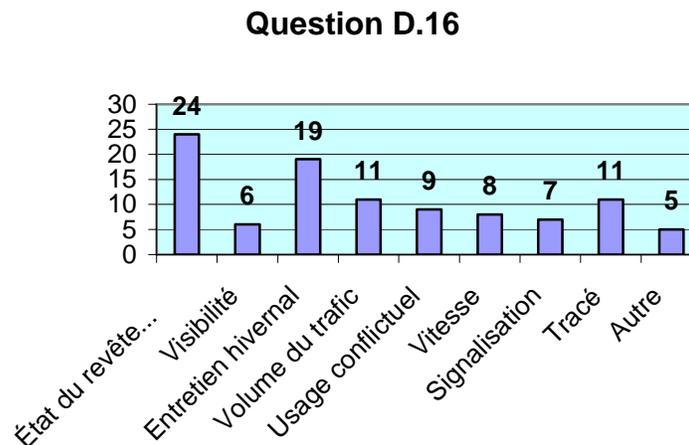
10.3 Partie C : Ponts

12. À votre avis, quel est l'état des structures de pont des routes rurales de votre comté, région ou district?



10.4 Partie D : Questions relatives à la sécurité

16. Quelles sont, à votre avis, les préoccupations les plus graves que soulève la sécurité routière en milieu rural? (Fournissez des commentaires supplémentaires au besoin.)

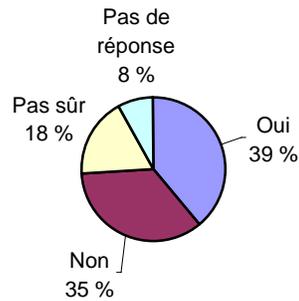


L'état physique et l'entretien des routes rurales dominent dans les opinions exprimées sur la sécurité routière.

10.5 Partie E : Questions économiques

21. *Le transport des matières premières et des produits agricoles s'est-il amplifié sur les routes rurales par rapport à la situation passée?*

Question E.21



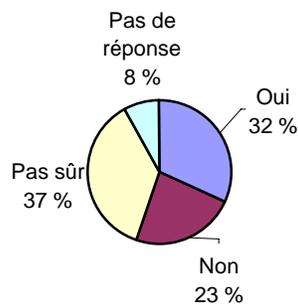
22. *L'état actuel des routes rurales ontariennes a-t-il un effet négatif sur le secteur agricole?*

Question E.22



24. *L'état actuel des routes rurales ontariennes a-t-il un effet négatif sur le secteur du tourisme?*

Question E.24



Les réponses aux trois questions précédentes démontrent que les opinions sont partagées sur la question des retombées économiques de l'état des routes rurales.

11 RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS PARMIS LES RÉPONSES AUX QUESTIONS OUVERTES PAR SUITE DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL

Puisque les questionnaires classés dans la catégorie générale ont été, au départ, envoyés aux répondants faisant partie des groupes précédemment étudiés, bon nombre des commentaires et des questions soulevées abordent des thèmes déjà répertoriés. Toutefois, ces questionnaires contiennent également des observations et des opinions originales. Cette information supplémentaire est résumée ci-après.

11.1 Opinions sur la situation du financement

- Le Sud et le Nord de l'Ontario ont des besoins de financement différents. Certains des répondants sont d'avis que les régions du Nord font face à de plus grandes difficultés de financement en raison de conditions de vie plus rigoureuses. Parmi celles-ci, on peut citer un climat hivernal plus rigoureux et une topographie qui augmente considérablement le coût de l'entretien et de la reconstruction des routes.
- La concurrence intragouvernementale : les répondants estiment que le remaniement provincial-municipal a augmenté la compétition pour des ressources financières limitées entre les services de l'administration locale au sein d'une même municipalité.
- Il se peut que les répondants du Nord de l'Ontario aient amplifié les inégalités qui existent entre les municipalités rurales et urbaines.

11.2 Facteurs contribuant à l'accroissement des coûts d'entretien

- Les répondants croient que les activités de camionnage ont un effet négatif sur l'état des routes rurales et la sécurité routière. Les répondants du groupe du sondage général ont mentionné cette préoccupation.
- Les attentes du public ont augmenté concernant l'entretien des routes mais pas le financement.

11.3 Reconnaissance des réactions des municipalités à la réduction du financement

Les répondants de ce groupe ont signalé certaines mesures prises par les municipalités pour faire face à la pénurie de fonds. Ces mesures sont perçues positivement et négativement. Parmi les réponses reçues, on peut citer :

- la sous-traitance – réaction mixte;
- le partage des ressources – réaction mixte;

- l'amélioration de la planification de l'entretien des routes;
- les innovations techniques.

11.4 Préoccupations de nature économique

Voici la liste des principales préoccupations exprimées par les répondants de ce groupe :

- Les touristes sont découragés par le mauvais état des routes et les lacunes de la signalisation routière.
- En milieu rural, les habitudes de développement résultant de l'affectation des terres ont contribué à augmenter les coûts de l'entretien des routes dans les municipalités rurales.
- L'état des routes impose des limites à une vaste gamme d'activités industrielles en Ontario rural.
- Les usagers commerciaux ne compensent pas de façon adéquate les dommages causés par les poids lourds aux routes rurales. C'est à l'égard du camionnage que cette opinion a été exprimée de la façon la plus catégorique.

12 COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU SONDAGE GÉNÉRAL

Considérées dans leur ensemble, les réponses de tous les groupes consultés permettent de comprendre en profondeur les opinions relatives à l'état des routes rurales en Ontario. Les réponses à la plupart des questions révèlent certaines préoccupations particulières. Néanmoins, peu de résultats, s'il en est, sont incontestables. Ce sont les sondages auprès des municipalités qui ont fourni le plus haut niveau de détail et les répondants municipaux ont eu tendance à présenter l'image la plus noire de la situation des routes rurales. D'autres répondants ont exprimé des préoccupations sur l'état actuel des routes, mais l'avenir les préoccupe davantage. Autrement dit, de nombreux répondants ont laissé entendre que les conditions actuelles s'aggraveront et que les problèmes s'amplifieront si les municipalités et le gouvernement provincial ne parviennent pas à résoudre la question de l'aménagement du réseau routier rural. On retire du sondage que la plupart des répondants, y compris les répondants des municipalités, s'attendent à ce que les conditions s'aggravent à court et moyen terme. Presque tous les répondants, peu importe leur point de vue, ont indiqué qu'il faut augmenter le financement si on veut améliorer l'état des routes rurales ou, tout au moins, mettre un terme à leur détérioration actuelle. Les répondants de tous les groupes autres que le celui des municipalités ne savaient pas toujours clairement d'où les fonds devraient provenir, mais bon nombre d'entre eux ont exprimé leur appui envers un financement ciblé.

13 ANALYSE COMPARATIVE : AUTRES PROVINCES CANADIENNES

13.1 Introduction

La présente section fournit des renseignements permettant une comparaison préliminaire de la situation des routes rurales en Ontario avec celle d'autres provinces canadiennes. L'analyse comprend un examen général des données démographiques provinciales, des particularités économiques, des caractéristiques du réseau routier et des problèmes que posent les routes rurales.

13.2 Caractéristiques de la population, de l'économie et des routes rurales provinciales

L'information présentée dans les tableaux suivants provient de nombreuses sources, dont :

1. les ministères des Finances des provinces (information sur le budget);
2. les bureaux de statistiques des provinces (données sur l'économie et sur l'emploi);
3. Statistique Canada (données démographiques);
4. les ministères des Transports des provinces (dépenses rattachées aux transports);
5. Transports Canada (statistiques sur le réseau routier).

Le tableau 13.1 illustre un profil sommaire de la population des dix provinces canadiennes. Les populations provinciales, les densités démographiques, les populations rurales et les populations agricoles des provinces ont toutes, à plus d'un point de vue, une incidence sur les routes rurales. La population totale et la distribution géographique de cette population déterminent partiellement l'importance du réseau routier rural dans chacune des provinces, particulièrement en rapport avec l'activité économique (tableaux 13.2 et 13.3). La Saskatchewan, par exemple, a la quatrième population rurale en importance exprimée en pourcentage de la population totale. C'est la cinquième province en superficie et le tableau 3.3 révèle que l'activité agricole représente environ 7 p. cent de son PIB. Enfin, cette combinaison de facteurs, parmi d'autres, fait en sorte que la Saskatchewan possède le plus grand réseau routier rural du pays, tel qu'il ressort du tableau 13.5.

Il convient de noter le caractère élémentaire de la mesure d'un grand nombre des caractéristiques présentées aux tableaux 13.1 à 13.5, ces données n'ayant d'autre but que d'offrir une comparaison de base entre les provinces. Une telle comparaison est toutefois sérieusement limitée. Par exemple, le produit intérieur brut peut être mesuré de différentes façons. Les chiffres correspondant au produit intérieur brut qui figurent au tableau 13.2 ont été extraits d'une variété de sources et on ne peut que supputer l'incompatibilité des méthodes utilisées pour le calcul du PIB. En outre, le tableau tient compte du fait que le calcul du PIB se fonde sur des années différentes. De même, la comparaison du budget des transports est rendue ardue par les différences de mandat entre les ministères provinciaux responsables du transport et les

différences de méthode affectant le calcul et la présentation des budgets. Enfin, certaines des caractéristiques à l'étude sont d'un usage limité relativement au degré de ruralité ou à l'importance des routes rurales pour une province donnée. Par exemple, l'Ontario a une forte densité de population mais il est évident que les hautes densités démographiques des régions urbaines du Sud de l'Ontario biaisent cette constatation. En outre, les densités de population du Sud de l'Ontario sont beaucoup plus élevées que celles des régions peu peuplées de certaines parties du Nord de la province. En résumé, les caractéristiques présentées ici ne visent qu'à fournir un certain contexte pour la question des routes rurales dans les autres provinces canadiennes.

Tableau 13.1 : Caractéristiques de la population des provinces

Caractéristique	CB	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NÉ	PE	TN
Population totale (1999)	4 203 100	2 900 000	1 027 780	1 143 509	11 669 344	7 345 390	754 969	939 931	137 980	541 000
% de la population rurale (1996)	17,9	20,5	36,7	28,2	16,7	21,6	51,2	45,2	55,8	43,1
% de la population agricole (1996)	1,8	7	14,7	7,2	2,1	1,6	1,4	1,4	5,8	0,3
Superficie (km²)	930 529	661 000	570 269	548 485	1 068 580	135 6792	72 092	528 41	5 657	370 485
Densité de population (personnes au km²)	4,52	4,39	1,8	2,08	9,16	5,41	10,47	17,79	24,39	1,46

Tableau 13.2 : Caractéristiques économiques des provinces – Produit intérieur brut

Caractéristique	Catégorie	Année	CB	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NÉ	PE	TN	Notes
PIB provincial (milliards de \$)	PIB réel au prix du marché	1999	104,3	101,96	23,43	28,72	424,4	202,94	16,66	20,87	2,944	11,259	
PIB par grand secteur industriel (milliards de \$)	Au coût des facteurs												
	Toutes les industries	1999	SO	115,4	25,12	SO	370,7	169,48	12,943	16,842	2,543	9,432	(1), (2), (3), (4)
	Production de biens		SO	48,23	9,47	SO	103,8	56,45	3,797	4,155	0,647	2,69	
	Secteur primaire		SO	26,89	5,891	SO	6,05	4,41	0,777	0,653	0,131	0,988	
	Agriculture		SO	3	1,757	SO	3,45	2,27	0,152	0,191	0,119	0,033	
	Mines, pêche, foresterie, pétrole et gaz		SO	23,89	SO	SO	SO	2,14	0,435	0,209	0,012	0,955	
	Industries manufacturières		SO	12,81	2,014	SO	74,67	26,61	1,645	1,993	0,289	0,572	
	Secteur des services		SO	67,16	5,249	SO	209,8	111,45	9,147	12,728	1,887	6,368	
	Transport et entreposage		SO	12,46	2,188	SO	10,95	7,16	0,681	0,784	0,163	0,429	(5)

(1) NB : 1997 au coût des facteurs; (2) 1999; (3) Sask. 1997 au coût des facteurs; (4) Qc. 2000; (5) La Sask. inclut les communications

Tableau 13.3 : Caractéristiques économiques des provinces – Emploi par secteur industriel

Caractéristique	Catégorie	Année	CB	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NÉ	PE	TN	Notes
Emplois par grand secteur industriel (en milliers)	Toutes les industries	2000	1 949,1	1 509,7	478,6	542,7	5 952	SO	324,2	403,7	61,3	204,9	
	Production de biens	2000	414,4	393,5	145,5	144,3	1625	SO	83,1	91,7	16,8	48,1	
	Secteur primaire	2000	85,2	158,5	87,1	44,1	124	SO	19,1	23,6	6,6	16,1	
	Agriculture	2000	29,8	81	71,4	37,3	88	SO	6,1	7,3	4	1,1	
	Mines, pêche, foresterie, pétrole et gaz	2000	55,4	77,5	15,7	6,8	36	SO	13	16,3	2,6	15	
	Industries manufacturières	2000	205,4	128,6	23,6	64,5	1129	SO	40,8	43,5	6,2	18,1	
	Secteur des services	2000	1534	1106,7	190,1	398,4	4328	SO	123,2	312	44,5	156,8	
	Transport et entreposage	2000	114,4	88,8	22,2	34,7	283	SO	23,4	18,8	2,2	10,8	

Tableau 13.4 : Caractéristiques des dépenses relatives à un échantillon de routes provinciales

Caractéristique	Catégorie	Année	CB	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NÉ	PE	TN	Notes
Budget provincial (milliards de \$)	Budget des dépenses 1999-2000	1999	24,383	16,238	4,846	6,398	48,696	34,618	4,283	5,031	0,852	3,237	(1)
Dépenses pour les routes provinciales (milliards de \$)		1999	1,075	0,677	0,242	0,255	1,613	1,227	0,304	0,146	0,068	0,115	
Dépenses pour les routes provinciales en % du budget prov.		1999	4,4	4,2	5	4	3,3	3,5	7,1	2,9	8	3,6	
Population (millions)		1999	4,20	2,90	1,01	1,14	11,67	7,35	0,75	0,94	0,14	0,54	
Dépenses par habitant (routes prov.) (\$)		1999	255,95	230	239,60	223,68	138,22	168,08	405,33	155,32	485,70	212,96	
Dépenses pour les routes locales (milliards de \$)		1999	0,694	0,795	0,257	0,213	1,923	1,432	0,099	0,124	0,010	0,079	
Dépenses par habitant (routes locales) (\$)		1999	165,24	224,14	254,46	151,06	164,78	194,83	132	131,90	71,43	146,30	

(1) Les chiffres du budget pour le Manitoba et Terre-Neuve s'appliquent à l'an 2000.

Tableau 13.5 : Caractéristiques des réseaux routiers provinciaux

Caractéristique	Catégorie	Année	CB	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NÉ	PE	TN	Notes
Longueur totale des routes publiques (km)	Deux voies ou équivalent	1999	65 728	181 437	201 903	87 868	167 891	119 878	21 884	25 992	5 687	13 081	
Kilomètres de routes publiques par 1 000 pers.	Deux voies ou équivalent	1999	15,64	62,56	196,59	76,84	15,31	16,32	28,98	27,65	40,62	24,18	
Longueur des routes sous contrôle prov. (km)	Deux voies ou équivalent	1999	42 729	18 292	26 200	21 628	28 458	29 344	18 480	23 371	5 128	8 747	
Routes sous contrôle prov. par 1 000 pers.	Deux voies ou équivalent	1999	10,17	6,31	25,49	18,90	2,56	4	24,48	24,86	36,62	16,17	
Longueur des routes sous contrôle local (km)	Deux voies ou équivalent	1999	21 399	159 172	172 522	64 500	137 037	90 000	3 185	2 330	502	4 127	
Routes sous contrôle local par 1 000 pers.	Deux voies ou équivalent	1999	5,09	54,89	167,82	56,38	11,74	12,25	4,22	2,48	3,59	7,63	
Longueur des routes sous contrôle fédéral (km)	Deux voies ou équivalent	1999	2 050	3 972	3 181	1 740	2 346	534	219	291	57	207	

Tableau 13.6 : Classement des provinces pour les caractéristiques sélectionnées

Classement	CB	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NÉ	PE	TN
Population totale	3	4	6	5	1	2	8	7	10	9
% de la population rurale	9	8	5	6	10	7	2	4	1	3
% de la population agricole	6	3	1	2	5	7	8	8	4	9
Superficie totale	3	4	5	6	2	1	8	9	10	7
Densité de population	5	7	9	8	4	6	3	2	1	10
PIB agricole	SO	2	1	SO	7	4	5	6	3	8
PIB du secteur primaire	SO	2	1	SO	8	7	4	6	5	3
Emploi (secteur agricole)	7	4	1	2	8	SO	5	6	3	9
Emploi (secteur primaire)	8	3	1	4	9	SO	6	7	2	5
Dépenses par habitant (routes prov.)	5	3	4	6	10	8	2	9	1	7
Longueur des routes sous contrôle local	6	2	1	5	3	4	8	9	10	7
Longueur des routes sous contrôle local par 1 000 pers.	7	3	1	2	5	4	8	10	9	6
Dépenses par habitant (routes locales)	4	2	1	6	5	3	8	9	10	7

1 = élevé, 10 = faible

Le tableau 13.6 présente le classement des provinces pour chacune des caractéristiques retenues dans les tableaux précédents. En l'absence d'information pour l'une des caractéristiques d'une province, cette dernière n'était pas incluse dans le classement pour la caractéristique en question. Voici certaines observations sur le classement relativement aux routes rurales :

- La Saskatchewan vient au cinquième rang pour ce qui est de la population rurale proportionnelle, mais au premier rang du pourcentage de la population classée comme agricole (selon la définition que donne Statistique Canada de la résidence agricole).
- Il n'est pas étonnant de constater que l'Ontario s'est classé comme la province la moins rurale sur le plan démographique. Toutefois, il se classe au milieu de l'échelle quant au pourcentage des résidents des régions rurales qui vivent dans une ferme.
- La Saskatchewan vient au premier rang pour ce qui est de la proportion du PIB provincial dérivé de l'activité agricole.
- Il existe de légères divergences quant à l'importance de la contribution de l'agriculture au PIB, d'une part, et de la contribution de l'agriculture à l'emploi, d'autre part.
- L'importance relative des industries primaires de l'Alberta et de la Saskatchewan, par rapport à l'ensemble de l'économie, est très proche; elles sont légèrement plus importantes pour l'économie de la Saskatchewan. Néanmoins, il convient de noter que la composante agricole de l'ensemble du secteur primaire est plus forte en Saskatchewan qu'en Alberta. Pour les provinces comme l'Ontario et le Québec, l'agriculture et d'autres activités du secteur primaire sont importantes, mais les activités du secteur primaire, en ce qu'elles contribuent au PIB, sont moins importantes que le secteur manufacturier et qu'une variété d'activités du secteur des services.
- Les sommes dépensées pour les activités de transport provincial varient considérablement pour des motifs évidents. En ce qui a trait aux dépenses par habitant consacrées au réseau routier provincial, l'Île-du-Prince-Édouard est la province qui a dépensé le plus en 1999 et l'Ontario, le moins. Le tableau 13.5 révèle que l'Île-du-

- Prince-Édouard compte, en kilomètres, la plus faible proportion du réseau routier sous contrôle local, par rapport à l'ensemble du réseau.
- La situation, pour ce qui est des sommes dépensées aux fins de l'aménagement des routes locales, est quelque peu différente. Alors que, comme on pouvait s'y attendre, l'Île-du-Prince-Édouard est la province qui a dépensé le moins, l'Ontario s'est classé au milieu de l'échelle pour ce groupe. La Saskatchewan a dépensé, par habitant, le plus d'argent pour ses routes locales; cette province est dotée du réseau de routes locales le plus étendu.
 - Un nombre important de facteurs exercent une influence sur les sommes dépensées pour les routes provinciales et locales de sorte qu'il n'est pas à conseiller de pousser la comparaison au-delà d'un certain niveau superficiel. Parmi ces facteurs, on peut citer :
 - l'étendue géographique de l'entité;
 - le terrain ou la topographie de l'entité;
 - la densité de population et les habitudes de peuplement;
 - la nature de l'activité économique au sein de l'entité;
 - la division des responsabilités entre les paliers de gouvernement au sein d'une entité administrative donnée.

13.3 La question des routes rurales dans les autres provinces

Il existe des questions non résolues et des préoccupations touchant aux routes rurales dans les autres provinces canadiennes. Certaines d'entre elles correspondent à la situation ontarienne dans le sens où elles dérivent, en fin de compte, des problèmes de financement et des questions relatives à la source et à la responsabilité de ce financement. Tout comme l'Ontario, bon nombre des provinces ont subi un remaniement des rôles et des responsabilités provinciales et municipales et la plupart d'entre elles se sont lancées dans des programmes d'austérité financière relative au cours des quelques dernières années. La présente section tente de souligner des questions, préoccupations et autres développements relatifs aux routes rurales dans le reste du Canada. L'information provient d'une variété de sources, notamment :

1. les ministères provinciaux des Transports;
2. les bureaux statistiques provinciaux;
3. les associations municipales des provinces;
4. Transports Canada;
5. le *Transport Institute*, Université du Manitoba;
6. la Fédération canadienne des municipalités;
7. la *Coalition to Rebuild Canada's Infrastructure*.

13.3.1 Les provinces de l'Ouest

En dépit de leur situation financière similaire et de la tendance commune au remaniement de la prestation de services entre les paliers provinciaux et municipaux, il existe certaines variations dans les différentes parties du pays quant à l'étendue et au type de participation provinciale à l'aménagement des routes rurales. Dans les provinces de l'Ouest, la Colombie-Britannique et

l'Alberta ont toutes deux participé plus directement à l'aménagement des routes rurales jusqu'à tout récemment – ces provinces ont directement contribué, de façon substantielle, au financement de l'entretien des routes rurales.

13.3.1.1 La Colombie-Britannique

La Colombie-Britannique s'est lancée dans une restructuration et un processus de remaniement municipal qui aura pour conséquence le transfert aux municipalités de la responsabilité d'un plus grand nombre de routes rurales. Entre-temps, cette transition a été accompagnée de subventions d'aide temporaire. En surface, tout au moins, il ne semble pas que les municipalités nourrissent une préoccupation commune à l'endroit du remaniement même ou du caractère adéquat du financement transitoire (par opposition à la récente situation en Ontario).

Les investissements fédéraux dans le réseau des principales routes de la Colombie-Britannique et la nécessité d'instaurer un programme national d'aménagement général des routes semblent constituer un enjeu majeur dans cette province. Néanmoins, toute discussion relative à l'adoption d'une politique nationale pour les routes les plus importantes dépasse la portée du présent sondage.

13.3.1.2 L'Alberta

Tout comme la Colombie-Britannique et la plupart des autres provinces, l'Alberta a remanié les rôles et responsabilités des gouvernements locaux. Toutefois, en ce qui a trait aux routes rurales, elle semble avoir emprunté une avenue opposée lorsqu'elle a déterminé les responsabilités pour les routes secondaires. En effet, le gouvernement provincial a récemment repris en charge les routes secondaires qui relevaient antérieurement des municipalités. C'est l'augmentation du trafic sur un grand nombre de ces routes et la possibilité de libérer les fonds municipaux pour combler d'autres besoins criants en matière de transport routier qui justifient ce transfert.

13.3.1.3 La Saskatchewan

Tel qu'indiqué précédemment, la Saskatchewan dispose du plus grand réseau de routes rurales au pays. L'entretien de ce réseau d'envergure représente mille et un défis pour cette province. L'un des défis tient à l'augmentation du trafic commercial sur ces routes par suite d'un important remaniement de la politique fédérale de transport des céréales, dont on traitera ci-après. Le dépeuplement important des zones rurales de la province en réaction à de graves problèmes socio-économiques représente un autre défi pour la Saskatchewan. La province et les municipalités tentent donc d'entretenir de manière satisfaisante un réseau routier rural accueillant un trafic commercial croissant mais desservant une proportion sans cesse déclinante de l'ensemble de la population de la province. L'agriculture a été particulièrement touchée en raison des coûts sans cesse croissants du transport des céréales auxquels faisaient face les producteurs et de l'augmentation des taxes locales imposée par des municipalités qui tentaient de répondre à l'achalandage croissant du réseau routier (*NCTP*, 1998). Les communautés rurales de

la Saskatchewan prétendent en outre que l'état des routes a, elle aussi, des répercussions socio-économiques puisqu'il freine les autres formes de développement économique dans les zones rurales (ibid.).

13.3.1.4 Le Manitoba

Le Manitoba tombe au milieu de l'échelle des dix provinces en ce qui concerne la taille du réseau routier local et l'importance des dépenses par habitant pour les routes locales (1999). Les récents commentaires des municipalités manitobaines laissent entendre qu'elles sont préoccupées par le niveau de financement disponible pour les routes rurales. Il n'est pas clair que cela provienne exclusivement de la question du transport des céréales (ci-dessous) ou que le financement reste un problème en l'absence de cette complication. Les municipalités du Manitoba ont réussi à obtenir certains fonds pour leurs routes par l'intermédiaire de l'Entente relative au programme d'infrastructure Canada-Manitoba.

13.3.1.5 La question du transport des céréales par camion

[TRADUCTION] La consolidation des stations de livraison du grain et l'abandon du transport ferroviaire ont eu un effet considérable sur les routes provinciales et municipales dans bon nombre des régions de l'Ouest canadien. Les gouvernements provinciaux et municipaux constatent que l'augmentation des distances de camionnage et l'évolution de la nature du trafic ont des répercussions sans précédent sur les routes.

Le réseau routier rural a été conçu et construit pour accueillir une logistique du transport des céréales différente du système actuel. Les types de camions, les habitudes de circulation et le volume du grain transporté par camion étaient considérablement différents il y a vingt à trente ans qu'ils ne le sont aujourd'hui. Une fraction considérable du réseau routier rural, particulièrement les artères collectrices et les routes municipales, n'est pas assez robuste pour accueillir le volume de céréales transporté par camion, les types de camions et les nouvelles habitudes de conduite que la logistique « plus efficiente » s'appliquant aux céréales est en train de promouvoir.

Impact of Grain Truck Hauls on Saskatchewan Road
(Gouvernement de la Saskatchewan, 1998)

Tel que le laisse entrevoir la citation précédente, la façon dont les céréales sont transportées, tant au sein qu'à l'extérieur des provinces productrices, a changé de manière significative. Ce changement résultait non seulement d'une évolution du rapport entre le transport routier et ferroviaire, mais aussi de la politique délibérée du gouvernement fédéral. Celle-ci a mis fin aux importantes subventions que ce palier de gouvernement versait aux provinces pour le transport ferroviaire des céréales. À leur tour, les chemins de fer ont fermé d'importants tronçons de leurs lignes ferroviaires dans l'Ouest et la distribution des céréales dépend de plus en plus du transport par camion.

La question du transport des céréales a touché toutes les provinces de l'Ouest, mais elle a eu des effets particulièrement importants en Saskatchewan puisque cette province est la plus grande productrice de céréales au pays.

En vue de compenser les municipalités rurales pour la détérioration des routes, les provinces productrices de céréales ont exercé des pressions pour obtenir des subventions du gouvernement fédéral et une part de l'augmentation des profits accumulés par les compagnies de chemin de fer par suite de la rationalisation du trafic ferroviaire (*Western Provinces*, 1999). Même si le gouvernement fédéral a réagi en octroyant certaines subventions, on ne sait pas avec certitude si les municipalités rurales touchées ont tenu les fonds reçus pour adéquats. Les communiqués de presse et les documents émanant de la Saskatchewan et du Manitoba portent à croire qu'au moins dans les premiers temps de la crise du transport des céréales, les municipalités rurales s'attendaient à une aide plus substantielle et pressaient leur gouvernement provincial de collaborer avec elles pour obtenir d'autres subventions fédérales (*SARM*, 1998).

Même si l'aide fédérale et la coopération fédérale-provinciale et municipale en matière d'aménagement des routes rurales et de transport des céréales ont persisté, les provinces de l'Ouest continuent à faire pression sur le gouvernement central en vue d'un appui plus direct (*AMM*, 2001; *SARM* 2000). Le gouvernement fédéral a annoncé récemment qu'il octroyait 175 millions de dollars pour l'aménagement des routes servant au transport des céréales dans l'Ouest du Canada (Mitchell, 2001).

Les défis que soulèvent les routes rurales par suite de l'évolution de la politique fédérale de manutention des céréales sont importants pour l'ensemble des provinces de l'Ouest. Tel que signalé, les répercussions les plus considérables se manifestent en Saskatchewan, mais elles sont loin d'être négligeables au Manitoba. La récente expansion de l'activité d'exploration et de développement au sein de l'industrie du pétrole et du gaz dans ces provinces a également amplifié les menaces qui pèsent sur le réseau routier rural.

13.3.2 Le Québec

Malheureusement, la barrière de la langue complique la collecte de renseignements sur l'état des routes rurales dans la province de Québec. Les données statistiques présentées au début de la présente section révèlent que le Québec se situe au quatrième rang des provinces pour ce qui est de la longueur totale des routes, au troisième rang des dépenses d'aménagement par habitant et au quatrième rang en ce qui a trait à l'importance de l'agriculture pour le PIB provincial. Étant donné ces statistiques, on peut s'attendre à ce que les routes locales en zone rurale soient importantes pour la province et que se posent questions et défis en la matière. Voici la liste des problèmes signalés :

1. Les municipalités du Québec viennent de faire face à un processus de restructuration en profondeur similaire à celui qu'a connu l'Ontario. La restructuration des municipalités rurales au sein de la province peut avoir entraîné des problèmes semblables à ceux qui sont ressortis du sondage sur les routes rurales en Ontario.

2. La province compte d'importantes industries d'exploitation forestière et d'extraction de minerai et le camionnage des produits de ces industries peut endommager les routes locales.
3. Il peut y avoir des problèmes liés aux usages conflictuels de ces routes; celles-ci sont utilisées à des fins touristiques, récréatives et utilitaires.
4. Comme l'Ontario et la plupart des autres provinces, le Québec a connu des restrictions financières aux paliers des gouvernements provincial et municipaux. Cela peut avoir posé des problèmes de financement des routes rurales.

13.3.3 Les Maritimes

Les trois provinces maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard) se retrouvent au bas de l'échelle pour ce qui est de la longueur totale du réseau routier local et des dépenses par habitant consacrées à leur aménagement. Cette situation découle de la taille relative de ces provinces. Cependant, les Maritimes comptent parmi les régions les plus rurales du pays (selon les mesures élémentaires utilisées dans le cadre de la présente analyse), de sorte que l'on pourrait présumer que les gouvernements provinciaux ont, par le passé, participé de façon plus active au financement et à l'administration du réseau des routes rurales. Comme le reste des provinces, les Maritimes ont connu des restructurations municipales et, à divers degrés, un remaniement des rôles et des responsabilités provinciales-municipales. Il est difficile de savoir dans quelle mesure ces processus ont affecté les routes rurales dans ces provinces.

13.3.4 Terre-Neuve

Terre-Neuve présente les mêmes caractéristiques que les Maritimes, sauf que l'inclusion du Labrador lui confère une assise terrestre beaucoup plus importante. La province a un profil de peuplement polarisé, la localité urbaine relativement importante de St. John's ayant comme contrepartie un réseau diversifié de collectivités de pêcheurs dont un grand nombre n'ont jamais été approvisionnés par route. L'évolution économique de la province s'est avérée importante en raison du déclin de la pêche à la morue et de la récente expansion du secteur du pétrole et du gaz. Les municipalités n'ont jamais disposé de grandes ressources financières et la province a contribué grandement au financement de l'aménagement du réseau routier rural. On ne peut savoir avec certitude comment ces changements économiques substantiels influenceront le financement et l'administration des routes rurales à moyen terme.

13.3.5 Questions de portée nationale

Deux questions de portée nationale ont été soulevées au palier provincial : les investissements fédéraux pour les routes d'importance nationale et la controverse entourant la taxe sur le carburant.

13.3.5.1 Investissement dans le réseau routier national

Même si les routes nationales sortent du cadre du sondage, on ne peut ignorer leur pertinence lorsqu'on discute des réseaux routiers. Les investissements ou leur absence dans l'aménagement des routes nationales ont une incidence sur les chemins locaux situés en milieu rural. Un réseau routier national en bon état réduit la circulation en transit sur les routes secondaires et les chemins locaux et permet un transport plus efficace des matières premières et des produits industriels. En outre, la question des investissements fédéraux dans les routes nationales surgit, partout au pays, dans les discussions portant sur les routes locales. En tout cas, c'est ce qui s'est produit à l'étape du sondage sur les routes locales mené dans le cadre de la présente recherche. L'obligation, pour le gouvernement fédéral, d'investir davantage dans le transport routier, particulièrement dans le réseau des routes considérées comme ayant une portée nationale, est jugée essentielle partout au pays.

13.3.5.2 Taxe sur le carburant

La taxe sur le carburant est sujette à discussion et à controverse dans tous les coins du pays. Puisque les deux plus hauts paliers de gouvernement retirent des recettes substantielles de la taxation du carburant, tous deux font l'objet de critiques. Ces critiques portent sur le niveau de taxation mais, chose plus importante encore, la plupart des usagers de la route dans tout le pays croient que cette source de revenu devrait être réservée au financement des routes à tous les paliers de l'administration. Actuellement, en dehors de l'Ontario, la controverse la plus virulente par rapport à la taxe sur le carburant semble provenir des provinces de l'Ouest. Néanmoins, on peut trouver des documents de politique, des exposés budgétaires et des résolutions préparés par un large éventail de groupes d'usagers et de gouvernements municipaux de partout au pays; il préconisent instamment d'affecter ces recettes en exclusivité à l'aménagement des routes.

14 ANALYSE COMPARÉE : ÉTATS AMÉRICAINS SÉLECTIONNÉS

14.1 Introduction

En plus des comparaisons avec la situation des routes rurales dans d'autres provinces canadiennes, on a jugé utile de procéder à la même analyse dans certains États américains limitrophes.

14.1.1 Critères de sélection des États comparatifs

Si l'on compare les facteurs pouvant influencer les caractéristiques des routes rurales ainsi que les problèmes et les enjeux ayant une incidence sur leur administration et leur usage, on constate qu'il existe, entre les États, autant de variations, sinon plus. La sélection des États soumis à examen a été moins rigoureuse que ne l'aurait exigé une étude approfondie. Toutefois, certains critères ont été utilisés, dont les suivants¹¹ :

- accessibilité à l'information pertinente;
- proximité relative par rapport à l'Ontario;
- similarité des conditions climatiques¹²;
- similarité de la topographie;
- taille et proportion du peuplement rural et la « ruralité » relative telle que perçue;
- importance relative des industries primaires (agriculture, foresterie, mines);
- importance relative des activités touristiques en zone rurale;
- importance relative des activités manufacturières en zone rurale;
- degré de similarité des tendances pour tous les points qui précèdent, y compris la démographie.

À partir des critères susmentionnés, les États suivants ont été retenus pour examen :

- 1) Minnesota (MN)
- 2) Wisconsin (WI)
- 3) Michigan (MI)
- 4) Ohio (OH)
- 5) Pennsylvanie (PA)
- 6) New York (NY)

¹¹ Ces critères ne sont pas classés. L'évaluation, pour certains d'entre eux, est plus subjective que pour d'autres. La proximité a un poids considérable parce qu'elle est directement liée à des facteurs comme le climat et la topographie.

¹² Cela exigerait au minimum une certaine ressemblance avec l'une des multiples grandes conditions climatiques qui règnent dans l'immense territoire rural de l'Ontario.

14.1.2 Mise en garde s'appliquant aux statistiques et aux mesures comparatives qui suivent

Les données statistiques disponibles concernant les États américains ont une portée et un niveau de détail qui excèdent grandement ceux des données dont on dispose pour les provinces canadiennes. Cependant, elles n'en sont pas moins entachées de nombreuses limites qu'il faut garder à l'esprit quand on les utilise, notamment à des fins comparatives.

Premièrement, l'analyse des données utilisées dans la présente étude portant sur la démographie des États, leur économie, leur réseau routier et les dépenses connexes, a été délibérément maintenue à un niveau relativement simple. On voulait seulement obtenir certaines caractéristiques permettant une comparaison générale au sein du groupe des États sélectionnés ainsi qu'entre ces États et l'Ontario.

L'homogénéité de la collecte, de l'enregistrement et de la présentation des données par les États et les gouvernements locaux paraît plus grande qu'au Canada. Toutefois, il existe certaines différences, tant en ce qui touche la collecte que la présentation des données, qui peuvent devenir significatives si on tente de procéder à une analyse plus approfondie et plus exhaustive.

La plupart des données relatives au réseau routier et aux dépenses sont tirées des statistiques annuelles fournies par la *Federal Highway Administration (FHWA)*. Ces données sont nombreuses et très homogènes d'un État à l'autre. Toutefois, la *FHWA* elle-même est loin d'avoir établi une base de comparaison légitime de l'information sur la situation routière. En fait, elle a élaboré des tableaux pour aider les chercheurs à déterminer ce qu'ils appellent des « États homologues » – des États où il n'existe qu'un nombre limité de barrières à une analyse comparative valable. Étant donné la nature relativement simple de l'analyse décrite dans la présente étude et les prétentions limitées des résultats de l'analyse, le critère des États homologues de la *FHWA* a été remplacé par les critères établis aux fins du présent sondage.

En résumé, les données fournies dans la présente étude et l'analyse qui en résulte ne devraient pas être utilisées à des fins dépassant l'intention convenue de la recherche, à savoir fournir un examen sommaire de la situation des routes rurales en Ontario – un sondage qui inclut une brève comparaison de l'état des routes dans un échantillon sélectionné d'États américains.

14.2 Commentaires généraux sur les États sélectionnés

- Tous les États partagent une frontière avec l'Ontario, même s'ils en sont tous séparés par les Grands Lacs, à l'exception du Minnesota.
- Considérés collectivement, les États sélectionnés représentent approximativement les variations climatiques que l'on connaît à l'intérieur des frontières ontariennes, bien qu'il n'y ait aucune correspondance avec les conditions subarctiques de l'Extrême-Nord ontarien.

- Il existe une diversité considérable dans le groupe en ce qui a trait à l'étendue physique, la population totale, la répartition rurale-urbaine de la population et l'activité économique.
- Tous les États comptent au moins une agglomération urbaine majeure qui domine la campagne avoisinante et qui a engendré des conditions qui sont propres au milieu périurbain (tout comme en Ontario).
- Dans tous les États, l'activité économique du secteur primaire est dépassée par l'activité des secteurs manufacturiers et des services. Néanmoins, l'activité économique demeure importante en milieu rural.

14.3 Information statistique pertinente pour les États sélectionnés

Tableau 14.1 : Caractéristiques de la population sélectionnée – États comparatifs

Caractéristique	Unité	Année	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Population totale (1)		2000	4 919 000	5 364 000	9 938 000	11 353 000	12 281 000	18 976 000
% de la population rurale (2)	%	1990	30,1	34,3	29,5	25,9	31,1	15,7
Nbre de fermes (plein temps) (3)		1997	44 047	39 030	22 043	31 022	25 635	18 246
Superficie (4)	Mille carré	2000	79 610	54 130	56 804	40 948	44 817	47 214
Densité de population	Personnes par mille carré	2000	61,8	98,8	175	277,3	274	401,9

Sources : (1) U.S. Census Bureau; (2) U.S. Census Bureau : *Table of Urban and Rural Population 1900-1990 (1995)* (tableau des populations urbaines et rurales); (3) USDA – *Census of Agriculture* (recensement agricole); (4) Profil des États.

Tableau 14.2 : Classement des États – Caractéristiques démographiques sélectionnées

Caractéristique	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Population totale (1)	6	5	4	3	2	1
% de la population rurale (2)	3	1	4	5	2	6
Nbre de fermes (plein temps) (3)	1	2	5	3	4	6
Superficie (4)	1	3	2	6	5	4
Densité de population	6	5	3	2	4	1

Le Minnesota se classe au premier rang des États sélectionnés pour sa superficie et il compte la plus petite population. New York est de loin l'État le plus peuplé et il se classe au quatrième rang au niveau de la superficie. En dépit de sa taille (la plus grande) et de sa population (la plus petite), le Minnesota est dépassé par le Wisconsin pour ce qui est de la proportion de la population rurale par rapport à la population totale. Ces deux États sont au premier rang quant au nombre de fermes exploitées à temps plein. Il n'est pas étonnant de constater que New York se classe au dernier rang quant à la proportion de la population rurale et au nombre de fermes exploitées à temps plein.

Tableau 14.3 : Produit intérieur brut des États – Étude comparative

Secteur	Année	MN	WI	MI	OH	PA	NY
PIB des États (milliards de \$ US)	1998	161,392	157,761	294,505	341,070	364,039	706,886
PIB par grand secteur industriel							
Toutes les industries	1998	161,392	157,761	294,505	341,070	364,039	706,886
Production de biens	1998	116,77	51,747	94,511	104,623	90,83	100,578
Secteur primaire	1998	3,322	2,849	3,606	4,668	4,222	3,287
Agriculture, pêche et foresterie	1998	2,674	2,849	2,470	3,505	3,887	2,806
Mines, pétrole et gaz	1998	0,557	0,307	1,136	1,163	1,178	0,481
Industries manufacturières	1998	29,092	41,875	78,513	86,163	71,999	75,907
Secteur des services	1998	33,357	27,337	56,618	62,619	81,255	162,042
Transport, entreposage et services publics	1998	12,477	11,806	19,873	26,464	32,844	57,152

Source : United States Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis

Tableau 14.4 : Pourcentage du PIB pour un ensemble de secteurs

Secteur	Année	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Production de biens	1998	72,35	32,80	32,09	30,67	24,95	14,23
Secteur primaire	1998	2,06	1,81	1,22	1,37	1,16	0,46
Agriculture, pêche et foresterie	1998	1,66	1,81	0,84	1,03	1,07	0,40
Mines, pétrole et gaz	1998	0,35	0,19	0,39	0,34	0,32	0,07
Industries manufacturières	1998	18,03	26,54	26,66	25,26	19,78	10,74
Secteur des services	1998	20,67	17,33	19,22	18,36	22,32	22,92
Transport	1998	7,73	7,48	6,75	7,76	9,02	8,09

Tableau 14.5 : Classement des États – Contributions du PIB de certains secteurs industriels sélectionnés au PIB total des États

Secteur	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Toutes les industries	5	6	4	3	2	1
Secteur primaire	3	6	4	1	2	5
Agriculture, pêche et foresterie	5	3	6	2	1	4
Transport	5	6	4	3	2	1

New York se classe au premier rang pour ce qui est du produit intérieur brut (PIB). L'Ohio et la Pennsylvanie dominent dans le domaine des contributions du secteur primaire au PIB. Cela résulte vraisemblablement de l'extraction du charbon, du gaz naturel et du pétrole qui se poursuit dans ces deux États. Malheureusement, l'agriculture est combinée avec la pêche et la foresterie dans ces statistiques. Néanmoins, on présume que l'agriculture serait dominante par rapport aux deux autres activités dans tous les États, quant à sa valeur à titre de sous-catégorie notable de l'activité économique.

Tableau 14.6: Emploi selon les principaux secteurs industriels – Étude comparative

Secteur	Année	MN	WI	MI	OH	PA	NY	Notes
(Millions de personnes)								
Toutes les industries	1990	2,192	2,386	4,166	4,931	5,434	8,371	
Production de biens	1990	0,609	0,814	1,315	1,509	1,547	1,764	
Secteur primaire	1990	0,099	0,112	0,083	0,114	0,129	0,106	(1)
Industries manufacturières	1990	0,400	0,584	1,026	1,396	1,087	1,227	
Secteur des services	1990	1,584	1,573	2,851	2,971	3,887	6,606	
Transport	1990	0,102	0,090	0,139	0,250	0,242	0,433	

Notes : (1) Les industries primaires comprennent l'agriculture, les pêches, la foresterie, l'exploitation minière et le pétrole et le gaz.

Source : U.S. Census Bureau; DP-3 Labour Force Statistics and Employment Characteristics; 1990 Summary Tape File 3 (STF-3). Données échantillonnées.

Tableau 14.7 : Emplois sectoriels en tant que pourcentage de l'emploi total

Secteur	Année	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Production de biens	1990	27,78	34,12	31,57	30,60	28,47	21,07
Secteur primaire	1990	4,52	4,69	1,99	2,31	2,37	1,27
Industries manufacturières	1990	18,25	24,48	24,63	23,13	20	14,66
Secteur des services	1990	72,26	65,93	68,43	60,25	71,53	78,92
Transport	1990	4,65	3,77	3,34	5,07	4,45	5,17

Tableau 14.8 : Classement des États – Contribution des secteurs industriels sélectionnés à l'emploi total

Secteur	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Toutes les industries	6	5	4	3	2	1
Production de biens	6	5	4	3	2	1
Secteur primaire	5	2	6	4	1	3
Industries manufacturières	6	5	3	1	4	2
Secteur des services	4	5	3	6	2	1
Transport	5	6	4	2	3	1

Tableau 14.9 : Classement des États – Contribution des secteurs industriels sélectionnés en tant que pourcentage de l'emploi total

Secteur	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Secteur primaire	2	1	6	4	3	5
Industries manufacturières	5	3	2	1	4	6
Secteur des services	2	5	4	6	3	1
Transport	3	5	6	2	4	1

Les statistiques de l'emploi révèlent quelques résultats inattendus. D'abord, en dépit des statistiques sur la population et le PIB qui laissent entendre que l'activité du secteur primaire est relativement importante pour l'économie du Minnesota (ce qui est le cas, comme le montre le classement ci-dessus), cet État n'est précédé que par New York quant à la contribution du

secteur des services à la totalité de l'emploi. Le Wisconsin se classe au premier rang pour ce qui est de l'importance relative de l'emploi dans le secteur primaire.

Il est aussi quelque peu étonnant que l'État de New York se classe au dernier rang pour ce qui est de l'importance relative de l'activité manufacturière par rapport au total de l'emploi. On aurait cru que l'ensemble du secteur des services dominerait dans cet État étant donné l'activité du secteur des affaires et du secteur public qui règne à New York et dans ses environs. Néanmoins, il fallait également s'attendre à ce que les manufactures aient eu un plus grand poids comme génératrices d'emplois.

Dernier point significatif : l'importance de l'emploi attribuable aux transports dans l'État de New York et dans l'Ohio (État classé au deuxième rang).

14.3.1 Un coup d'œil aux caractéristiques du réseau routier et des dépenses relatives aux routes pour les États sélectionnés : nombres absolus et relatifs

Le tableau 14.10 fournit des renseignements sur les caractéristiques du réseau routier et des dépenses relatives aux routes pour les États retenus dans le cadre de la présente analyse. Ces données dérivent à la fois des documents du budget des États et des statistiques compilées par la *Federal Highway Administration (FHWA)*. Les données sur les routes fédérales, des d'État et locales, disponibles auprès de la *FHWA* sont détaillées et seule une fraction de cette information a été utilisée aux fins de la présente comparaison. Toutes les caractéristiques ont été retenues parce qu'on peut s'attendre à ce qu'elles permettent de déterminer l'importance du transport routier pour chacun des États ou de cerner les défis que ces derniers auront à relever pour entretenir leur réseau routier, qu'il s'agisse du réseau public ou des routes locales.

Le tableau 14.11 classe, en valeurs absolues, une partie des caractéristiques du tableau 14.10. Un rang élevé de classement (1 = élevé, 10 = bas), pour ces caractéristiques, peut indiquer une augmentation de l'importance des problèmes associés à l'entretien d'un réseau routier à haut rendement, alors qu'un rang élevé, pour les autres caractéristiques pourrait amplifier ces problèmes. D'autres, enfin, sans avoir d'effet positif ou négatif, pourraient tout simplement étoffer la comparaison et faciliter la compréhension des réalités administratives auxquelles sont confrontées les différentes instances. La section suivante énumère les caractéristiques du tableau 14.10 accompagnées de notes expliquant leur signification pour l'analyse comparative.

Budget du ministère des Transports des États – Il s'agit simplement d'une mesure des sommes dépensées par chaque État pour l'ensemble du secteur des transports (qui comprend des activités autres que le transport routier), pour l'administration, le fonctionnement et l'investissement dans les immobilisations. Ce nombre absolu ne sert qu'à titre indicatif. Les dépenses pour le secteur des transports deviennent plus significatives quand on les compare à des éléments tels que l'ensemble des dépenses gouvernementales, la proportion des dépenses des gouvernements que représentent les transports, les dépenses par habitant ou les dépenses par mille de route.

Budget du ministère des Transports en pourcentage du budget des États – Tel qu'indiqué

ci-dessus, il s'agit d'une meilleure mesure comparative que les dépenses absolues. On s'attendrait à ce que les États classés au sommet de l'échelle dans cette catégorie comptent les plus grands réseaux, en longueur et en volume. Autrement dit, un État disposant d'une grande superficie de territoires agricoles peut avoir un grand réseau et exiger ainsi une part plus substantielle des fonds de l'État qu'un État dont le territoire rural est proportionnellement moins étendu. Toutefois, un État hautement urbanisé peut faire face à des dépenses de transport routier proportionnellement plus élevées. Son réseau routier total peut être sensiblement plus petit, mais son volume de circulation, sensiblement plus grand. Tout comme pour les autres caractéristiques, les dépenses proportionnelles devraient être prises en compte dans le contexte des autres facteurs.

Longueur totale des routes publiques, des routes sous contrôle de l'État ou des routes locales – Les réseaux les plus étendus exigent de plus grandes dépenses, quel que soit le palier de gouvernement dont ils relèvent.

Sommes dépensées pour les routes locales – Il s'agit du total absolu des sommes dépensées par les gouvernements locaux pour l'aménagement des routes locales dans chaque État au cours d'une année donnée.

Dépenses par habitant consacrées aux routes locales – Les sommes dépensées pour les routes locales par personne, ce qui constitue une mesure brute du fardeau que représentent l'entretien et le fonctionnement du réseau routier local pour les contribuables.

Dépenses des États et subventions pour les routes sous contrôle local – Financement des routes locales, en chiffres absolus, dans chacun des États.

Dépenses des États et subventions par mille de route sous contrôle local – Une mesure plus significative des dépenses de l'État parce qu'elle est en relation avec la taille du réseau routier local. Cette mesure est néanmoins limitée parce que d'autres attributs du réseau (volume de circulation, terrain, climat, etc.) ont une incidence sur le total des dépenses et influencent par conséquent la signification de l'ensemble du financement général de l'État.

Tableau 14.10 : Caractéristiques des réseaux routiers et des dépenses – États sélectionnés pour la comparaison

Caractéristique	Unités	Année	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Budget des États	(milliards de \$ US)	1999	21,546	19,288	31,993	31,312	37,267	108,784
Budget du DOT des États (1)	(milliards de \$ US)	1999	3,311	1,855	2,68	2,396	4,047	5,254
Budget du DOT en % du budget de l'État	%	1999	15,4	9,6	8,4	7,7	10,9	4,8
Population		1999	4 776 000	5 250 000	9 864 000	11 251 000	11 994 000	18 197 000
Budget du DOT des États par habitant	\$ U.S.	1999	693	353	272	213	337	289
Longueur totale des routes publiques (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1999	131 996	111 906	121 722	116 371	119 384	112 659
Milles de routes publiques par 1 000 pers.	Milles	1999	27,6	21,3	12,3	10,3	10	6,2
Longueur des routes sous contrôle de l'État (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1999	11 939	11 753	9 726	19 294	40 102	15 027
Longueur des routes sous contrôle de l'État par 1 000 pers. (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1999	2,5	2,2	1	1,7	3,3	0,8
Dépenses pour les routes sous contrôle de l'État	\$ US	1998	710 000 000	743 000 000	282 000 000	1 573 000 000	2 741 000 000	3 040 000 000
Dépenses par habitant pour les routes sous contrôle de l'État.	\$ US	1999	149	408	99	139	223	160
Dépenses par mille de route sous contrôle de l'État	\$ US	1999	59 469	63 218	28 994	81 528	68 351	202 303
Longueur des routes sous contrôle local (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1999	116 789	99 311	109 914	94 231	74 620	96 167
Longueur des routes sous contrôle local par 1 000 pers. (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1999	24,5	18,9	11,1	8,4	6,2	5,3
Dépenses pour les routes sous contrôle local	\$ US	1998	1 765 952 000	1 587 369 000	1 349 630 000	1 351 303 000	1 204 906 000	4 300 305 000
Dépenses par habitant pour les routes sous contrôle local	\$ US	1999	370	302	137	120	100	236
Dépenses par mille de route sous contrôle local	\$ US	1999	15 121	15 984	12 279	14 340	16 147	44 717
Dépenses des États et subventions pour les routes sous contrôle local	\$ US	1999	584 434 000	497 500 000	1 012 754 000	1 041 789 000	200 737 000	694 882 000
Dépenses des États et subventions par mille de route sous contrôle local	\$ US	1999	38 651	31 125	82 479	72 648	12 432	15 540
Pourcentage des routes locales qui sont rurales	%	1999	87,3	85,4	74,2	71,4	71,6	63,5
Longueur des routes sous contrôle fédéral (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1999	1 935	709	2 083	97	945	27
Fonds fédéraux utilisés pour les routes locales	\$ US	1999	63 241 000	903 000	242 000	11 000	2 770 000	251 758 000
Fonds fédéraux par mille de route locale	\$ US	1999	541,50	9,09	2,20	0,12	37,12	2,617,93

Notes : (1) Les ministères des Transports des États sont responsables des autres fonctions de transport. Sources : *State Budget Documents; FHWA Statistical Tables.*

Tableau 14.11 : Classement des États – Caractéristiques sélectionnées du réseau routier et des dépenses

Caractéristique	MN	WI	MI	OH	PA	NY
Budget du <i>DOT</i> des États (1)	3	6	4	5	3	6
Budget du <i>DOT</i> en % du budget de l'État	1	2	4	5	3	6
Budget du <i>DOT</i> des États par habitant	1	2	5	6	3	4
Longueur totale des routes publiques (2 voies ou l'équivalent)	1	6	2	4	3	5
Milles de routes publiques par 1 000 pers.	1	2	3	4	5	6
Longueur des routes sous contrôle local (2 voies ou l'équivalent)	1	3	2	5	6	4
Longueur des routes sous contrôle local par 1 000 pers. (2 voies ou l'équivalent)	1	2	3	4	5	6
Dépenses pour les routes sous contrôle local	2	3	5	4	6	1
Dépenses par habitant pour les routes sous contrôle local	1	2	4	5	6	3
Dépenses par mille de route sous contrôle local	4	3	6	5	2	1
Dépenses des États et subventions pour les routes sous contrôle local	4	5	2	1	6	3
Dépenses des États et subventions par mille de route sous contrôle local	3	4	1	2	6	5
Pourcentage des routes locales qui sont rurales	1	2	3	5	4	6
Fonds fédéraux utilisés pour les routes locales	2	4	5	6	3	1
Fonds fédéraux par mille de route locale	2	4	5	6	3	1

14.3.2 Constatations

L'État du Minnesota se démarque de ses homologues en ce qui a trait au classement selon ces caractéristiques. Il s'est classé au premier rang pour les caractéristiques suivantes :

1. budget du *DOT* en pourcentage du budget de l'État;
2. budget du *DOT* des États par habitant;
3. longueur totale des routes publiques;
4. longueur des routes publiques par 1 000 personnes;
5. longueur des routes sous contrôle local;
6. longueur des routes sous contrôle local par 1 000 personnes;
7. dépenses par habitant pour les routes sous contrôle local;
8. pourcentage des routes locales qui sont rurales.

L'État du Wisconsin se classe probablement au deuxième rang, au total, d'après les caractéristiques utilisées dans cette analyse, bien que la situation soit moins évidente que pour le Minnesota. Le Wisconsin s'est classé premier, deuxième ou troisième pour les caractéristiques suivantes :

1. budget du *DOT* en pourcentage du budget de l'État (2);
2. budget du *DOT* des États par habitant (2);
3. longueur des routes publiques par 1 000 personnes (2);
4. longueur des routes sous contrôle local (3);
5. longueur des routes sous contrôle local par 1 000 personnes (2);
6. dépenses pour les routes sous contrôle local (3);
7. dépenses par mille de route sous contrôle local (3);
8. pourcentage des routes locales qui sont rurales (2).

14.3.3 Inférences à partir du classement

Étant donné les limites signalées au début de l'analyse, il faut être prudent quand on tire des conclusions d'après les données et le classement. Il n'est toutefois pas interdit de formuler certaines conclusions générales.

Par exemple, au Minnesota, il est évident que les services de transport en général revêtent une grande importance. On ne peut toutefois pas conclure que le transport routier est nécessairement plus important pour le Minnesota que pour les autres États parce que les *DOT* des États ont la responsabilité des investissements et de la surveillance pour les autres modes de transport. Néanmoins, étant donné la taille relative du réseau routier, il est probable que les services de transport routier se classent, dans cet État, à un niveau élevé des priorités par rapport aux autres États sélectionnés. L'importance des transports ressort clairement aussi du classement des sommes dépensées pour le transport, en pourcentage du budget total de l'État.

En outre, le classement révèle que le Minnesota a le réseau routier local le plus étendu de tous

les États à l'étude. De même, le montant des sommes dépensées pour les routes locales est le plus élevé du groupe. Cela ne prouve cependant pas le bien-fondé du budget affecté à l'aménagement des routes locales par le Minnesota. En ce qui concerne l'appui direct de l'État à l'aménagement de ces routes, le Minnesota s'est classé au quatrième rang et au troisième rang pour ce qui est du soutien direct par mille de route. Cela laisse entendre qu'en ce qui a trait au fardeau des dépenses que leur impose le réseau routier local, les gouvernements locaux du Minnesota assument une plus grande part des responsabilités que les gouvernements locaux du Michigan (classé au premier rang).

Le fait que le Minnesota se soit classé au premier rang en pourcentage de toutes les routes locales de nature rurale est vraisemblablement l'indicateur le plus significatif de l'importance des routes rurales dans cet État.

Étant donné la proportion relativement élevée des routes locales situées en milieu rural, l'étendue du réseau routier total et du réseau routier local ainsi que l'importance relative des sommes dépensées pour l'ensemble du réseau routier (le Minnesota se situait également au deuxième rang des sommes dépensées pour les routes rurales), on s'attendrait à ce que les problèmes causés par les routes rurales, s'il y a lieu, soient plus évidents ici. En fait, à partir de cette analyse comparative limitée, on s'attendrait à ce que le Minnesota, par rapport à tous les autres États, connaisse des problèmes au moins aussi graves que ceux auxquels sont confrontés la Saskatchewan et l'Ontario.

14.4 Comparaison des États sélectionnés avec l'Ontario

Aux tableaux 14.12 et 14.13, les valeurs fournies pour l'Ontario à partir de l'analyse provinciale qui précède ont été amalgamées à celles des États américains afin qu'on puisse établir la comparaison ordonnée présentée aux tableaux 14.14 et 14.15. On ne peut pas comparer directement toutes les caractéristiques provinciales avec celles des États américains. Les unités canadiennes ont donc été converties, au besoin, en unités américaines. À nouveau, il faut faire preuve de prudence parce qu'il peut y avoir des différences dans la façon de recueillir et de présenter les données pour les diverses caractéristiques. En général, les données conviennent à une comparaison générale.

14.4.1 Caractéristiques démographiques et économiques

Les deux premiers tableaux présentent les données démographiques et économiques et se passent de commentaires. Toutefois, nous avons formulé certaines observations sur des caractéristiques sélectionnées :

- L'Ontario a, de loin, la plus grande superficie de terres et occupe le troisième rang du groupe sur le plan démographique. Toutefois, la province se classe cinquième pour ce qui est du PIB total de la province (ou de l'État).

- Si on examine le PIB par secteur, l'Ontario se classe au troisième rang de l'ensemble du secteur primaire. Mais, par rapport à l'agriculture, la pêche et la foresterie, la province se classe au septième rang¹³.
- Quelle que soit la façon de l'examiner (PIB par secteur, PIB comme pourcentage du total, emplois par secteur et pourcentage de l'emploi total), le transport vu sous l'angle de l'activité économique n'a pas autant d'importance relative, en Ontario, que dans les États américains sélectionnés. Il peut s'agir d'une constatation étonnante compte tenu du volume de circulation en Ontario et du fait qu'une grande partie des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis transitent par la frontière ontarienne.

14.4.2 Sommes dépensées pour les routes et caractéristiques du réseau routier

- L'Ontario dispose du quatrième budget général en importance, mais du plus petit budget des transports. En ce qui concerne les sommes affectées aux transports, proportionnellement au budget total, l'Ontario se retrouve également au dernier rang du groupe, tout comme pour les dépenses de transport par habitant.
- Il peut paraître surprenant, étant donné la taille de la province, que l'Ontario ait le plus petit réseau de routes publiques. Pour ce qui est des routes sous contrôle de l'État ou de la province, l'Ontario se classe au troisième rang après la Pennsylvanie et l'Ohio.
- Après le Wisconsin, l'Ontario vient au deuxième rang des dépenses par mille de route, sous contrôle de l'État ou de la province.
- La province se classe au cinquième rang en ce qui a trait aux sommes dépensées pour les routes locales et au sixième rang des dépenses par habitant et des dépenses par mille de route sous contrôle local.

¹³ Malheureusement, les données sur l'agriculture n'étaient pas séparées dans l'analyse américaine. Les valeurs relatives à l'agriculture sont disponibles à partir du recensement agricole de l'*USDA* mais l'inclusion, dans le présent document, de l'année et du format des données, ne s'est pas faite sans problème.

Tableau 14.12 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : caractéristiques démographiques et économiques

Caractéristique	Unité	MN	WI	MI	OH	PA	NY	ON
Population totale (1)		4 919 000	5 364 000	9 938 000	11 353 000	12 281 000	18 976 000	11 669 344
% de la population rurale (2)	%	30,1	34,3	29,5	25,9	31,1	15,7	16,7
Superficie (4)	Mille carré	79 610	54 130	56 804	40 948	44 817	47 214	4 125 790
Densité de population	Personnes par mille carré	61,8	98,8	175	277,3	274	401,9	28,28
PIB par secteur								
Toutes les industries	(milliards de \$ US)	161,392	157,761	294,505	341,070	364,039	706,886	240,970
Secteur primaire	(milliards de \$ US)	3,322	2,849	3,606	4,668	4,222	3,287	3,93
Agriculture, pêche et foresterie	(milliards de \$ US)	2,674	2,849	2,470	3,505	3,887	2,806	2,24
Transport	(milliards de \$ US)	12,477	11,806	19,873	26,464	32,844	57,152	7,12
% du PIB								
Secteur primaire	%	2,06	1,81	1,22	1,37	1,16	0,46	1,63
Agriculture, pêche et foresterie	%	1,66	1,81	0,84	1,03	1,07	0,40	0,93
Transport	%	7,73	7,48	6,75	7,76	9,02	8,09	2,95
Emploi par secteur								
Toutes les industries	Millions (1990)	2,192	2,386	4,166	4,931	5,434	8,371	5,592
Secteur primaire	Millions (1990)	0,099	0,112	0,083	0,114	0,129	0,106	0,124
Transport	Millions (1990)	0,102	0,090	0,139	0,250	0,242	0,433	0,088
% de l'emploi par secteur								
Secteur primaire	Millions (1990)	4,52	4,69	1,99	2,31	2,37	1,27	2,22%
Transport	Millions (1990)	4,65	3,77	3,34	5,07	4,45	5,17	1,57%

Tableau 14.13 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : caractéristiques du réseau routier et des dépenses

Caractéristique	Unité	MN	WI	MI	OH	PA	NY	ON
Budget des États	(milliards de \$ US)	21,546	19,288	31,993	31,312	37,267	108,784	31,654
Budget du DOT des États (1)	(milliards de \$ US)	3,311	1,855	2,68	2,396	4,047	5,254	1,049
Budget du DOT en % du budget de l'État	%	15,4	9,6	8,4	7,7	10,9	4,8	3,3
Population		4 776 000	5 250 000	9 864 000	11 251 000	11 994 000	18 197 000	11 670 000
Budget du DOT des États par habitant	\$ US	693	353	272	213	337	289	90
Longueur totale des routes publiques (2 voies ou l'équivalent)	Milles	131 996	111 906	121 722	116 371	119 384	112 659	104 322
Milles de routes publiques par 1 000 pers.	Milles	27,6	21,3	12,3	10,3	10	6,2	9,5
Longueur des routes sous contrôle de l'État (2 voies ou l'équivalent)	Milles	11 939	11 753	9 726	19 294	40 102	15 027	17 683
Longueur des routes sous contrôle de l'État par 1 000 pers. (2 voies ou l'équivalent)	Milles	2,5	2,2	1	1,7	3,3	0,8	1,6
Dépenses pour les routes sous contrôle de l'État	\$ US	710,000,000	743 000 000	282 000 000	1 573 000 000	2 741 000 000	3 040 000 000	1 500 000 000
Dépenses par habitant pour les routes sous contrôle de l'État	\$ US	149	408	99	139	223	160	90
Dépenses par mille de route sous contrôle de l'État	\$ US	59 469	63 218	28 994	81 528	68 351	202 303	84 827
Longueur des routes sous contrôle local (2 voies ou l'équivalent)	Milles	116 789	99 311	109 914	94 231	74 620	96 167	85 152
Longueur des routes sous contrôle local par 1 000 pers. (2 voies ou l'équivalent)	Milles	24,5	18,9	11,1	8,4	6,2	5,3	7,3
Dépenses pour les routes sous contrôle local	\$ US	1 765 952 000	1 587 369 000	1 349 630 000	1 351 303 000	1 204 906 000	4 300 305 000	1 250 000 000
Dépenses par habitant pour les routes sous contrôle local	\$ US	370	302	137	120	100	236	108
Dépenses par mille de route sous contrôle local	\$ US	15,121	15,984	12,279	14,340	16,147	44,717	14,680

Tableau 14.14 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : classement selon les caractéristiques démographiques et économiques

Caractéristique	Unité	MN	WI	MI	OH	PA	NY	ON
Population totale (1)		7	6	5	4	2	1	3
% de la population rurale (2)	%	3	1	3	5	2	7	6
Superficie (4)	Mille carré	2	4	4	7	6	5	1
Densité de population	Personnes par mille carré	6	5	4	2	3	1	7
PIB par secteur								
Toutes les industries	(milliards de \$ US)	6	7	4	3	2	1	5
Secteur primaire	(milliards de \$ US)	5	7	4	4	2	5	3
Agriculture, pêche et foresterie	(milliards de \$ US)	5	3	6	2	1	4	7
Transport	(milliards de \$ US)	5	6	4	4	2	1	7
% du PIB								
Secteur primaire	%	1	2	5	4	6	7	3
Agriculture, pêche et foresterie	%	2	1	6	4	3	7	5
Transport	%	4	5	6	3	1	2	7
Emploi par secteur								
Toutes les industries	Millions (1990)	7	6	5	4	3	1	2
Secteur primaire	Millions (1990)	6	3	7	5	1	4	2
Transport	Millions (1990)	5	6	4	3	3	1	7
% de l'emploi par secteur								
Secteur primaire	Millions (1990)	2	1	6	5	3	7	4
Transport	Millions (1990)	3	5	6	2	4	1	7

Tableau 14.15 : L'Ontario en comparaison avec les États sélectionnés : classement selon les caractéristiques du réseau routier et des dépenses

Caractéristique	Unité	MN	WI	MI	OH	PA	NY	ON
Budget des États	(milliards de \$)	6	7	3	5	2	1	4
Budget du DOT des États (1)	(milliards de \$)	3	6	4	5	2	1	7
Budget du DOT en % du budget de l'État	%	1	3	4	5	2	6	7
Population		7	6	5	4	3	1	3
Budget du DOT des États par habitant	\$	1	2	5	6	3	4	7
Longueur totale des routes publiques (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1	6	2	4	3	5	7
Milles de routes publiques par 1 000 pers.	Milles	1	2	3	4	5	7	6
Longueur des routes sous contrôle de l'État (2 voies ou l'équivalent)	Milles	5	6	7	2	1	4	3
Longueur des routes sous contrôle de l'État par 1 000 pers. (2 voies ou l'équivalent)	Milles	2	3	6	4	1	7	5
Dépenses pour les routes sous contrôle de l'État	\$	6	5	7	3	2	1	4
Dépenses par habitant pour les routes sous contrôle de l'État	\$	4	1	6	5	2	3	7
Dépenses par mille de route sous contrôle de l'État	\$	6	5	7	3	4	1	2
Longueur des routes sous contrôle local (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1	3	2	5	7	4	6
Longueur des routes sous contrôle local par 1 000 pers. (2 voies ou l'équivalent)	Milles	1	2	3	4	6	7	5
Dépenses pour les routes sous contrôle local	\$	2	3	6	4	7	1	5
Dépenses par habitant pour les routes sous contrôle local	\$	1	2	4	5	7	3	6
Dépenses par mille de route sous contrôle local	\$	4	3	5	7	2	1	6

14.5 Taxes sur le carburant

14.5.1 Taux de la taxe sur le carburant dans les États sélectionnés

Aux États-Unis comme au Canada, la taxe sur le carburant des véhicules est collectée par le gouvernement fédéral et par les gouvernements des États. Le tableau 14.16 indique les taux de taxation de 1998 et 1999 pour l'essence et le carburant diesel dans les États sélectionnés.

Tableau 14.16 : Taux de taxation du carburant des véhicules par État :
essence et carburant diesel – 1998-1999

État	Essence		Carburant diesel	
	%		%	
	1998	1999	1998	1999
Michigan	19	19	15	15
Minnesota	20	20	20	20
New York	22,65	29,30	21,85	27,95
Ohio	22	22	22	22
Pennsylvanie	25,90	25,90	30,80	30,80
Wisconsin	25,40	25,40	25,40	25,40
Moyenne pour l'État	19,96	19,29	20,15	19,96

Source : Tableau MF-205 de la FHWA

14.5.2 Prix moyen de l'essence et total des taxes : Canada et États-Unis (juin 2001)

Tableau 14.17 : Taxes sur l'essence et prix de l'essence au Canada et aux États-Unis –
juin 2001

Pays	Taxes (1)	Prix à la pompe
Canada	0,3040 \$	0,729/litre
États-Unis	0,1126 \$	0,433/litre

Taxes fédérale et provinciale sur le carburant des véhicules

La différence entre les prix de l'essence et du carburant diesel au Canada et aux États-Unis est largement fonction du taux général de taxation du carburant des véhicules automobiles. Le prix du pétrole brut est établi essentiellement à l'échelle mondiale et il n'y a, entre les deux pays, que très peu de différence quant au prix de ce produit (environ 0,01 \$ en juin 2001). Le taux de taxation en Ontario est d'environ 40 p. cent du prix de gros du carburant alors qu'il est d'environ 26 p. cent aux États-Unis (M.J. Ervin and Associates, 2001b). Les coûts du raffinage fluctuent, de même que les marges de profit à différents paliers de vente, mais la différence globale entre les deux pays pour ces facteurs est minime. Les prix du carburant aux États-Unis ont augmenté récemment, mais le taux de taxation nettement moins élevé (même s'il varie considérablement d'un État à l'autre) signifie que les prix américains restent nettement en dessous de ceux de l'Ontario et du Canada en général.

Ce qui différencie l'Ontario et les États sélectionnés tient à l'usage des recettes dérivées de la taxe sur le carburant, tant au niveau des États que du palier fédéral. On trouve, dans la présente étude, diverses allusions au fait que les recettes provenant de la taxe sur le carburant, aux niveaux provincial et national, ne sont en aucune façon affectées à l'aménagement des routes (ni à toute autre dépense liée au transport, comme le financement du transport public). Dans les États sélectionnés, et aux États-Unis en général, les recettes de la taxe sur le carburant recueillies au niveau des États sont presque exclusivement affectées au paiement des travaux d'aménagement des routes, qu'il s'agisse d'entretien ou d'amélioration des immobilisations. Les tableaux 14.18 et 14.19 présentent les débours des recettes fiscales sur le carburant consentis par les États sélectionnés pour l'aménagement du réseau routier. Les données révèlent que les États sélectionnés affectent plus de sept milliards de dollars dérivés des recettes fiscales à l'aménagement des routes, y compris presque deux milliards de dollars pour les routes locales.

14.5.3 Participation du gouvernement fédéral au financement des routes rurales

Le gouvernement fédéral des États-Unis participe très activement à l'élaboration de politiques, à la recherche et au financement de tous les modes de transport (*FHWA*, 1999i). Même si la plupart des programmes de financement des routes gérés par les organismes fédéraux ne s'appliquent pas en particulier aux routes locales en milieu rural (comme cela a parfois été le cas dans le passé), les gouvernements locaux tirent un profit substantiel de ces programmes pour au moins deux raisons. La première est que le gouvernement fédéral offre une aide importante aux gouvernements des États pour les aider à entretenir et à construire les routes nationales et les routes des États. On peut avancer que sans cette aide fédérale, les gouvernements des États ne pourraient pas se permettre d'investir dans l'aménagement des routes locales dans la mesure où ils le font présentement. Le fait que le gouvernement fédéral investisse dans le domaine de la recherche technique et administrative profite, en fin de compte, aux trois paliers de gouvernement.

Là encore, les répercussions directes de l'intervention du gouvernement fédéral sur les gouvernements locaux peuvent s'avérer difficiles à mesurer, mais on a assisté, au cours des dernières années, à un engagement renouvelé du gouvernement fédéral envers les investissements dans le secteur du transport routier. Contrairement à ce qui se passe au Canada, le gouvernement fédéral américain joue un rôle extrêmement important dans le domaine des politiques, de la recherche et du financement des routes – une influence qui s'étend, de différentes façons, aux administrations locales des régions rurales.

Tableau 14.18 : Disposition de la taxe sur le carburant selon les États – 1999

(en milliers de dollars US)

ÉTATS	REÇUS DISPONIBLES POUR DISTRIBUTION 1/	POUR LA COLLECTE DE LA TAXE SUR LE CARBURANT ET DES DROITS 2/	FONDS NETS DISTRIBUÉS 3/	POUR LES ROUTES 4/ ADMINISTRÉES PAR LES ÉTATS			
				MISE DE FONDS ENTRETIEN ET ADMINISTRATION	POLICE DE LA ROUTE ET SÉCURITÉ	SERVICE DE LA DETTE	TOTAL
Michigan	1 047 969	7 820	1 040 149	335 761	10 401	32 289	378 451
Minnesota	593 159	4 435	588 724	314 572	40 445	8 387	363 404
New York	1 476 786	-	1 476 786	576 797	134 098	569 479	1 280 374
Ohio	1 463 957	4 300	1 459 657	615 648	146 491	105 099	867 238
Pennsylvanie	1 678 629	18 236	1 660 393	1 204 583	163 799	88 604	1 456 986
Wisconsin	783 383	1 025	782 358	299 104	37 604	36 389	373 097
Totaux	7 043 883	35 816	7 008 067	3 346 465	532 838	840 247	4 719 550

Source : Tableau MF-2 de la FHWA

Notes :

1/ Voir le tableau MF-1 pour obtenir les détails des recettes. Les différences entre les montants établis et le volume net ajusté de taxation sont attribuables à des différences d'échéancier et aux fonds en transit.

2/ Inclut certaines estimations.

3/ La distribution inclut à la fois les affectations particulières et la part de la taxe sur le carburant établie au prorata.

4/ Inclut les dépenses pour les routes de campagne qui sont sous contrôle de l'État.

Tableau 14.19 : Disposition de la taxe sur le carburant selon les États – 1999 (suite)
(en milliers de dollars US)

ÉTAT	POUR LES ROUTES ET LES RUES LOCALES			AUX FINS DU TRANSPORT EN COMMUN	À DES FINS GÉNÉRALES (PAR POUR LES ROUTES)						
	DÉPENSES DIRECTES PAR ÉTAT	TRANSFERTS AUX ADMINISTRATIONS LOCALES	TOTAL		À DES FINS LOCALES ET GÉNÉRALES (PAS POUR LES ROUTES) 5/	ÉTAT (PAS POUR LES ROUTES) 6/	DANS LE FONDS GÉNÉRAL			NET	TOTAL
							ÉTAT À DES FINS GÉNÉRALES	CONTREBALANCÉ PAR LES FONDS GÉNÉRAUX DÉPENSÉS POUR LES ROUTES 7/			
Michigan	32 882	529 299	562 181	99 517	-	-	-	-	-	-	-
Minnesota	-	225 307	225 307	13	-	-	-	-	-	-	-
New York	18 187	33 263	51 450	123 222	-	21 740	320 696	(320 696)	-	-	-
Ohio	156 102	396 612	552 714	30 182	-	9 523	-	-	-	-	-
Pennsylvanie	-	145 623	145 623	57 784	-	-	-	-	-	-	-
Wisconsin	68 818	252 400	321 218	55 789	-	32 254	-	-	-	-	-
Totaux	275 989	1 582 504	1 858 493	366 507	-	63 517	320 696	(320 696)	-	-	-

Source : Tableau MF-2 de la FHWA

Notes :

5/ Il se peut que certaines affectations de fonds à des fins locales générales aient été utilisées en partie pour les autres routes.

6/ N'inclut que les affectations faites à des fins autres que l'aménagement des routes.

7/ L'allocation des recettes brutes provenant de l'utilisation des routes au fonds général des États a été réduite grâce à l'attribution de crédits pour les routes à même les fonds généraux de l'État. Ces montants sont amalgamés aux affectations destinées à l'aménagement du réseau routier sous contrôle des États.

8/ Dans ces États, la plupart des recettes provenant des usagers des routes sont ajoutées au fonds général des États. Pour une discussion du financement des États à même le budget consolidé, voir le texte « Highway Finance » sous la rubrique « Funds Attributable to Highway Users ».

14.6 Questions et défis que soulève l'aménagement des routes rurales et tendances dans les États ayant servi à la comparaison

Lorsqu'on prend du recul, on n'a pas l'impression que les routes rurales posent, dans les États ayant servi à la comparaison, des problèmes de l'ampleur de ceux qui se manifestent en Ontario (à partir des sondages sur les routes et de l'information de source indirecte), pas plus que dans d'autres provinces comme la Saskatchewan.

En raison des contraintes de temps et d'argent qui ont pesé sur l'étude des États américains, on n'a pu y recueillir, par sondage, des renseignements du même ordre que ceux recueillies en Ontario. Par conséquent, les enjeux liés aux routes rurales aux États-Unis se sont avérés plus difficiles à cerner – on y est parvenu de manière approximative en consultant l'Internet. Compte tenu de ces limitations, il a fallu s'en tenir à un échantillon des défis, tendances et enjeux les plus généraux pouvant affecter l'aménagement des routes rurales dans les États sélectionnés. En voici la description.

14.7 Enjeux et défis

14.7.1 Population vieillissante

Tous les États retenus pour l'analyse font face à un vieillissement de la population – un phénomène que connaît également l'Ontario¹⁴. Ce vieillissement a des implications pour tous les modes de transport, y compris les déplacements sur les routes rurales. Parmi les effets directs, on peut citer la diminution du nombre de milles parcourus (sans tenir compte des autres changements démographiques), la nécessité de mettre l'accent sur les transports publics (y compris les façons novatrices de régler la question du transport public en milieu rural), et même l'urgence croissante de réexaminer certains points comme le tracé des routes et la signalisation en vue d'accommoder les conducteurs de longue date (Rogers, 1999; Johnson et Beale, 2001). Les effets indirects comprennent les pressions économiques résultant du manque de relève en main-d'œuvre. Le rendement global de l'économie de l'État est important pour le transport sur les routes rurales parce qu'il dépend, entre autres, des recettes de la taxe sur le carburant et de la capacité générale des gouvernements d'investir dans le réseau routier.

¹⁴ La preuve de l'importance du vieillissement de la population pour les tendances dans le domaine des transports ressort clairement des documents fournis par plusieurs des États ayant participé à l'analyse comparative. Par exemple, le *DOT* du Minnesota insiste fortement sur ce phénomène dans son analyse des tendances dans le domaine des transports (*MN/DOT*, 2000).

14.7.2 Évolution démographique : concentration urbaine, croissance de la zone périurbaine et stagnation et déclin dans les zones rurales sélectionnées

Un pourcentage croissant de la population, dans chacun des États sélectionnés, essaime vers les grands conglomérats urbains. Par exemple, la majorité de la population du Minnesota vit maintenant dans la zone métropolitaine des villes jumelles*, ce qui a pour effet qu'un très fort pourcentage de la population de l'un des États les plus ruraux du groupe (selon quelques-unes des mesures) est concentré dans une vaste zone urbaine (MNDOT, 2000). Cette tendance est influencée notamment par la tendance au vieillissement susmentionnée. Les répercussions de cette urbanisation croissante sur le transport rural sont multiples et complexes.

Tout d'abord, l'expansion de l'urbanisation ne signifie pas que les régions rurales des États font automatiquement face à une stagnation ou à un déclin démographique. En réalité, plusieurs études établissent une croissance de la population rurale aux États-Unis – dans des comtés qui font souvent partie des zones périurbaines entourant les principaux centres urbains.

Deuxièmement, les preuves de l'évolution démographique sont complexes et prêtent à confusion. Avant les années 1980, les régions rurales américaines avaient subi l'essaimage et le déclin de leur population. Cette tendance s'est renversée au cours des années 1980 jusqu'au début des années 1990, années au cours desquelles les gens migraient vers les zones rurales pour une multitude de raisons économiques et sociales. Des preuves récentes portent à croire que cette tendance s'est ralentie, sinon inversée, vers la fin des années 1990 et au début du 21^e siècle (Johnson et Beale, 2001).

Troisièmement, la situation actuelle est telle qu'on assiste à une augmentation de la concentration démographique proportionnelle dans les grands centres urbains, à une croissance concomitante de la population dans les zones rurales, à la périphérie des villes, et à une croissance lente mais continue, voire à une stagnation ou, pire, à un déclin des populations dans les régions rurales éloignées de l'influence urbaine.

Comme on peut s'y attendre, l'accroissement de la population dans les municipalités des zones périurbaines affecte les routes rurales dans ces secteurs, un phénomène d'envergure grandissant qui n'est pas sans rappeler la situation de l'Ontario. Ce phénomène donne lieu à une diversité de problèmes qui affectent les routes rurales, y compris une saturation en termes de volume, une détérioration rapide et des usages conflictuels. Pour les municipalités rurales éloignées qui font face à une stagnation ou à un déclin démographique, ces enjeux sont différents. Elles sont confrontées, au premier chef, à l'obligation d'entretenir l'infrastructure routière pour un nombre réduit d'usagers et de financer l'entretien (tout au moins partiellement) à partir d'une assiette fiscale déclinante ou stagnante.

Ces changements interreliés ont tous des répercussions sur la prestation de services routiers dans les régions rurales, quelle que soit leur proximité avec les principales zones

* *NDT* : en anglais *Twin Cities*; il s'agit de Minneapolis et St. Paul.

urbaines. Les services routiers demeurent indispensables dans les régions rurales. Toutefois, l'urbanisation croissante signifie que la demande en matière de transport urbain (routier et autre) continue à alourdir le fardeau des investissements généraux des États dans le domaine des transports. Pour les municipalités rurales situées à la périphérie des villes, il s'agit surtout de répondre à une demande croissante au moyen de fonds limités.

Les résultats de l'analyse au Minnesota laissent également entendre qu'un pourcentage croissant du total des milles parcourus par les véhicules s'applique à des routes autres que les routes nationales et les grands axes routiers des États (*MNDOT*, 1998a). Une partie de cette évolution est liée à l'expansion des populations urbaines (qui a pour conséquence d'augmenter le nombre total de milles parcourus sur les rues et les routes urbaines locales), et les données disponibles indiquent que les routes d'importance secondaire dans ces États portent une part de plus en plus importante du fardeau total. En fait, des renseignements similaires portant sur les déplacements, fournis par les différentes administrations, indiquent que les routes de comté et les routes locales absorbent une proportion déclinante du nombre total de milles parcourus par les véhicules (*MNDOT*, 1998a). Toutefois, ce déclin du fardeau proportionnel ne correspond pas à une diminution du nombre total de milles parcourus par les véhicules sur les routes locales en milieu rural.

14.7.3 Concentration urbaine de l'activité économique

L'urbanisation croissante s'accompagne d'une concentration continue de l'activité économique dans les centres urbains. Une fois de plus, cette activité, y compris sa situation géographique, a une incidence importante sur le transport routier. Cela s'avère de deux façons : en identifiant l'administration, urbaine ou rurale, qui dispose, par l'intermédiaire de la taxation, d'une économie propre à soutenir l'investissement public; et en exerçant, par l'intermédiaire du transport des biens et services, une influence sur les routes rurales. Comme en Ontario, on peut avancer que la circulation commerciale, avec ses effets marqués sur les routes rurales, provient d'une activité économique qui profite à d'autres municipalités urbaines éloignées. Le fait que la taxe sur le carburant collectée au niveau de l'État profite à tous, y compris aux municipalités locales des régions rurales, représente, dans les États sélectionnés, un important facteur atténuant qu'on ne retrouve pas en Ontario. Ironiquement, les changements ayant une incidence sur l'économie peuvent avantager les régions rurales. L'accroissement de l'activité manufacturière a contribué à la concentration de l'activité économique dans les zones urbaines. Toutefois, deux tendances permettent aux régions rurales d'en tirer de plus grands profits. L'une est la montée généralisée de ce qu'on a appelé l'économie de l'information. En théorie, la barrière des distances qui, dans le passé, a empêché le développement économique rural est moins contraignante dans ce secteur d'activité. Cela n'est vrai que s'il existe une infrastructure des communications favorisant ce type d'activité – en pratique, les régions rurales ont tendance à être dépassées par les centres urbains pour ce qui est de la modernisation de l'infrastructure des communications. La diversification continue et la spécialisation de l'activité manufacturière constituent la deuxième tendance qui peut profiter aux régions rurales. Au Canada et aux États-Unis, ces régions peuvent s'approprier, pour leurs produits manufacturés, des niches dans lesquelles

l'éloignement des marchés n'a pas autant d'importance, et c'est ce qui se passe dans les faits.

14.7.4 Évolution des modes de transport des biens agricoles

Ce phénomène s'applique en particulier à l'évolution de la situation du transport des céréales au Minnesota. La situation n'y est pas étrangère à celle des provinces de l'Ouest – la rationalisation des lignes ferroviaires augmente le fardeau supporté par les routes, particulièrement les routes locales des régions rurales. Les coûts du transport assumés par les agriculteurs augmentent généralement alors que les prix des céréales sont instables. Les municipalités locales sont aux prises avec des coûts croissants d'entretien et d'amélioration du réseau routier en raison de l'augmentation de la circulation commerciale. Compte tenu des limites à leur capacité de payer, les municipalités locales sont tentées de renvoyer le fardeau de l'augmentation des coûts aux contribuables, dont la majorité sont des agriculteurs. Le fait que les gouvernements des États contribuent déjà davantage à l'aménagement des routes locales que dans la plupart des provinces canadiennes peut être source de différences entre les États et l'Ouest canadien.

14.8 Autres tendances ayant une incidence sur les routes rurales dans les États sélectionnés

14.8.1 Programmes reconnus de mesure du rendement

Tous les États sélectionnés pour l'analyse disposent de programmes bien établis de mesure du rendement, tout au moins au niveau des ministères des Transports. On ne sait pas avec certitude quelles méthodes les services des routes des gouvernements locaux utilisent pour mesurer le rendement. Toutefois, étant donné le haut niveau d'intervention des États dans l'aménagement des routes locales, à la fois au niveau du financement et de la planification que des autres activités de soutien, il est vraisemblable que la mesure du rendement soit une composante courante de l'administration des routes locales. Les activités de mesure du rendement peuvent réduire les problèmes d'administration des routes locales et améliorer leur état *pourvu* qu'elles aient les caractéristiques suivantes :

1. Les mesures du rendement au niveau local sont adaptées aux exigences, aux activités et aux pratiques administratives du palier local.
2. Les mesures du rendement sont appropriées, mesurables et administrables.
3. Les mesures du rendement sont effectuées et dirigées conformément aux procédures établies.
4. Les résultats des mesures du rendement sont suivis de mesures de redressement.
5. Le budget des routes permet de combler les lacunes dans un délai raisonnable.

Sans ces caractéristiques, la mesure du rendement n'est rien d'autre qu'un exercice bureaucratique détournant temps et argent de l'entretien du réseau routier.

14.8.2 Préoccupations à propos de l'état des routes et des ponts ruraux dans les États sélectionnés

Une grande partie de l'information vient du palier fédéral et des États. La présente analyse comparative n'a pu tirer profit d'un sondage auprès des groupes d'utilisateurs tel que cela a été le cas pour la recherche sur les routes rurales en Ontario. Toutefois, on dispose, dans le dossier des routes rurales, de certaines données et d'une information de portée nationale quant aux opinions des intervenants sur l'état des routes rurales et des ponts. Malheureusement, étant donné sa nature fragmentaire, cette information peut prêter à confusion.

Les usagers des routes rurales dans tous les États ont exprimé leur préoccupation quant à la qualité et l'état des routes et des ponts. Néanmoins, on a assisté, aux États-Unis, à des changements récents dans la situation du transport. Une partie de cette évolution a provoqué, chez les fonctionnaires fédéraux américains, un regain d'intérêt pour les transports en général et le transport routier en particulier. Cela s'est manifesté dans le TEA-21, un projet de loi fédéral sur les transports qui a pris force de loi en 1998 (*STPP*, 1998). Le projet de loi TEA-21 se démarque de la *1991 Intermodal Surface Transportation Act (ISTEA)*, mais il apporte plusieurs améliorations par rapport à son prédécesseur.

En termes très simples, on peut dire que le TEA-21 témoigne de l'engagement renouvelé du gouvernement fédéral d'investir de manière substantielle dans tous les modes de transport aux États-Unis. Même si l'engagement financier global a une portée très large, il peut s'adapter à l'évolution de la situation fiscale et des politiques fédérales (en fonction des remaniements gouvernementaux, par exemple). En outre, à l'heure actuelle, les engagements annuels sont modestes en comparaison avec le financement fédéral du secteur des transports.

Le projet de loi TEA-21 a ses détracteurs et il est, de toute évidence, critiquable à plus d'un point de vue. Une étude détaillée de ce projet de loi déborde du cadre de la présente étude. Toutefois, elle a de l'importance pour deux raisons. La première, c'est que le TEA-21 prévoit un financement supplémentaire pour les routes. Même si ces fonds ne peuvent pas être affectés directement aux routes rurales, la marge de manœuvre qu'ils offrent aux gouvernements des États peut avoir des retombées positives indirectes sur les chemins locaux. La deuxième tient au fait que le projet TEA-21 se démarque des politiques en vigueur en matière de transport routier. Une bonne partie du nombre limité de critiques portant sur les routes locales et les routes de l'État, dévoilées au cours de la présente recherche, ont été formulées vers la fin des années 1990, avant l'élaboration du projet de loi TEA-21 ou au début de sa mise en application. Même si des recherches beaucoup plus approfondies s'imposent, on a le sentiment qu'au moins quelques-unes des questions soulevées dans le cadre de ces critiques ont été résolues ou sont sur le point de l'être. En fait, là où l'information est disponible, les données sur la condition des routes et des ponts des États sélectionnés laissent entendre que des améliorations significatives y ont été apportées depuis la fin des années 1990.

Il importe de noter que ces améliorations, pour autant qu'elles aient eu lieu et qu'elles soient importantes, ne peuvent être tenues pour le résultat exclusif du projet de loi TEA-21.

Néanmoins, l'évolution des politiques relatives au transport qui résulte de ce projet de loi a sans nul doute joué un rôle dans les progrès réalisés. Sous de nombreux aspects, les États concernés peuvent s'être trouvés dans la position où sont l'Ontario et d'autres provinces canadiennes – ils étaient confrontés à une infrastructure de transport gravement détériorée, y compris les routes rurales, sans accès à aucun plan d'action immédiat pouvant apporter les correctifs requis. Dans les États sélectionnés, le TEA-21 et le changement de politique concomitant (à tous les niveaux) ont constitué l'un des facteurs de progrès pour ce qui est de l'infrastructure routière.

Enfin, il faut reconnaître que le TEA-21 doit les succès remportés, s'il en est, presque entièrement au fait que le gouvernement fédéral venait de renouer avec les surplus fiscaux.

14.9 Sommaire et conclusions de l'analyse comparative des États sélectionnés

14.9.1 Sommaire

En général, les États à l'étude profitent de nombreux facteurs, notamment :

1. Les dépenses du gouvernement des États en matière de transport représentaient environ 9,5 p. cent du budget total des États en 1999. Celles de l'Ontario représentaient 3,3 p. cent du budget total. Il ne s'ensuit pas que les dépenses de ces États sont adéquates ou appropriées, ni que celles de l'Ontario ne le sont pas. Cependant, le plus haut niveau de dépenses dans les États sélectionnés laisse entendre que le niveau général de financement des États pour les routes (sans oublier leurs investissements importants pour les routes locales) est plus élevé qu'en Ontario. On peut présumer qu'en général, l'état des routes pourrait être meilleur et le nombre de projets d'immobilisations moins élevé qu'en Ontario. Tel que susmentionné, il existe une variation considérable dans l'ensemble des caractéristiques des États comparés, y compris celle du réseau routier local en milieu rural.
2. Quel que soit le niveau des sommes dépensées par les États pour le transport, le fait que les recettes de la taxe sur le carburant dans les États américains sont directement affectées à l'entretien et à la construction des routes, y compris des routes locales, représente une importante amélioration par rapport à l'Ontario (et aux autres provinces). Les usagers de la route, autant dans le secteur du transport privé que commercial, ont tout au moins la certitude que les droits d'utilisation que représente la taxe sur le carburant des véhicules automobiles servent à défrayer les dépenses gouvernementales encourues pour les usages taxés – ce qui n'est certainement pas le cas en Ontario ou ailleurs au Canada.
3. Les gouvernements des États et les gouvernements locaux profitent directement et indirectement de l'intervention substantielle du gouvernement fédéral dans le domaine du transport routier. Le financement direct du gouvernement fédéral pour les routes locales en milieu rural est très limité, mais le gouvernement exerce une influence positive sur l'aménagement de ces routes en appuyant de façon notable le

réseau de l'État et en investissant pour promouvoir l'innovation et la recherche techniques et administratives. Enfin, une seule chose contribue à l'administration et à la gestion des routes dans toutes les administrations concernées : le montant considérable de données recueillies et analysées par des organismes tels que la FHWA.

14.9.2 Conclusions

Un certain nombre de conclusions peuvent être tirées de cette étude comparative, en dépit de sa nature quelque peu superficielle. Notamment :

1. Aucun des États du groupe sélectionné ne peut servir de base à une comparaison rigoureuse avec l'Ontario. Toutefois, considéré de manière globale, ce groupe représente une base appropriée pour certaines comparaisons préliminaires fondées sur les critères de sélection de ces États.
2. Il existe une variété extraordinaire d'un État à l'autre en ce qui a trait aux caractéristiques suivantes : démographie, activité économique, réseau routier et sommes affectées aux routes.
3. Même si les divers paliers de la structure administrative s'occupant de la gestion des routes dans les États sélectionnés sont semblables à ceux de l'Ontario, la relation entre ces paliers de gouvernement diffère à plus d'un point de vue. Le gouvernement fédéral intervient beaucoup plus à la fois dans l'administration et le financement des routes. Sur le plan administratif, il joue un rôle important dans la collecte des données statistiques (par l'intermédiaire de la FHWA), dans la dissémination des meilleures pratiques et technologies et dans l'influence qu'il exerce sur la politique générale en matière de transport. Les gouvernements des États financent directement les routes locales, tout au moins partiellement, et la plupart disposent d'un ou de deux programmes visant à améliorer le réseau local. En outre, les gouvernements des États jouent un rôle actif et important dans l'affectation des terres et la planification des transports – activités qui ont une incidence directe sur l'entretien et le développement du réseau routier local.
4. Même si les opinions bien étayées sur l'état actuel des routes rurales sont rares dans la présente recherche, on peut se risquer à présumer que l'état des routes n'a pas atteint le niveau de crise auquel est confronté l'Ontario (tout au moins tel que perçu par les répondants au sondage). En outre, on a l'impression que l'état des routes s'est amélioré au cours des dernières années. En fait, les États et les gouvernements locaux semblent bénéficier d'un financement accru (même si c'est discutable) et semblent recevoir davantage en termes de coopération intergouvernementale et de partage de l'information.
5. Toute tentative de pousser l'analyse au-delà du niveau superficiel atteint ici exigerait que l'on obtienne une foule de renseignements de sources directe et indirecte. Sans aucun doute, on peut en apprendre davantage sur l'expérience américaine dans le domaine des routes rurales que ce dont on peut se servir pour comprendre et résoudre les problèmes auxquels fait face l'Ontario.

14.10 Implications pour les routes rurales ontariennes

À partir de la recherche sur l'état des routes rurales dans les États américains sélectionnés, on peut tirer certaines conclusions pour les routes rurales canadiennes, notamment les suivantes :

1. L'amélioration de l'état des routes rurales exige un financement important – financement que ne peut fournir l'assiette fiscale locale.
2. Les gouvernements des États ou des provinces et les gouvernements locaux tirent profit de l'affectation des recettes de la taxe sur le carburant à l'aménagement des routes même si les avantages que peuvent en retirer les gouvernements locaux sont indirects.
3. Les routes, à tous les niveaux, tirent profit d'une intervention musclée du gouvernement fédéral, que ce soit sous forme d'orientations stratégiques solides, de transferts technologiques ou de la prise en charge de divers rôles dans le domaine de la gestion de l'information et de la statistique ou du financement.
4. Les gouvernements locaux tirent profit d'une aide fournie par l'État (ou la province) pour l'aménagement des routes, que ce soit sous forme de planification, de transfert technologique, d'aide technique, de financement ou d'une combinaison quelconque de ces rôles.

15 Sommaire et conclusions

15.1 Sommaire

Le présent document expose les résultats d'une analyse des routes rurales en Ontario. La recherche s'est fondée sur deux hypothèses de base. La première est qu'il existe un besoin de mettre à jour et de fournir de l'information sur la situation actuelle du réseau routier rural en Ontario. La deuxième est que l'état actuel des routes rurales en Ontario soulève questions et préoccupations. Cette deuxième hypothèse est fondée sur des preuves anecdotiques laissant entendre que les usagers des routes de tous genres sont concernés par l'état des routes rurales ontariennes et préoccupés par le fait que le réseau routier rural subit diverses pressions et se détériore. En outre, on a présumé que l'état des routes rurales a ou aura bientôt des répercussions négatives sur l'activité socio-économique, dans la partie rurale de l'Ontario. Par exemple, lorsque la circulation sur un pont a été soumise à d'imposantes restrictions, ou que le pont a été fermé, il a pu en résulter des inconvénients pour les conducteurs qui l'empruntent, pour les familles d'agriculteurs qui vivent le long de cette route et cela peut avoir un effet dévastateur sur leur vie et sur leurs relations sociales.

Les travaux de recherche ont commencé par la définition des principaux groupes d'utilisateurs des chemins ruraux. L'examen préliminaire des enjeux actuels a été effectué au moyen de contacts directs avec les parties concernées et grâce à un examen des documents produits par ces groupes. Cette documentation comprenait des communiqués de presse, des énoncés de politique, des présentations de budget et des rapports de recherche à partir desquels on a pu répertorier bon nombre de grandes questions et de secteurs de préoccupation. À leur tour, des questions préliminaires ont servi à l'élaboration des questionnaires complets qui ne visaient pas seulement les organismes représentant les groupes d'utilisateurs et leurs sous-groupes, mais également des groupes et organismes concernés par l'état des routes rurales en Ontario.

Les résultats combinés de ces sondages ont produit un volume considérable d'informations statistiques de base (réponses aux questions fermées) et une information qualitative détaillée (réponses aux questions ouvertes) fondée sur l'opinion éclairée des répondants. L'analyse de l'information quantitative a été traduite en diagrammes simples alors que l'information qualitative a été synthétisée et présentée sous forme de thèmes ou de préoccupations pour chacun des groupes ayant répondu au sondage.

Les résultats des sondages ont, pour la plupart, confirmé l'hypothèse originale à propos de l'état actuel du réseau routier rural en Ontario. En outre, l'information glanée à partir des sondages a fourni des détails sur l'ampleur et l'importance relative des enjeux dans le secteur routier. Enfin, le sondage a permis le relevé préliminaire des différences qui se manifestent dans les enjeux liés aux routes à différents niveaux. Cela inclut les différences régionales, les différences entre les paliers municipaux (paliers supérieur et inférieur), les différences fondées sur la population, les différences entre les groupes d'utilisateurs à propos de l'importance des questions en cause et, jusqu'à un certain point, les différences dans la perception des causes et des relations de cause à effet entre les principaux enjeux liés aux

routes rurales.

Parallèlement au processus du sondage, les auteurs ont mis en contexte la situation actuelle en Ontario en effectuant un sondage comparatif de la situation des routes rurales dans les autres provinces canadiennes et dans un échantillon sélectionné d'États américains, et en examinant, le cas échéant, les rôles, responsabilités et influences du palier fédéral dans chacun des pays.

En dernier lieu, les auteurs ont procédé à un bref examen du rôle et des limites de l'innovation comme moyen d'améliorer ou de prévenir les problèmes qui peuvent affecter les routes rurales.

15.2 Conclusions

La présente recherche a fait appel à une méthodologie d'analyse par sondage et, à ce titre, elle représente un survol de la situation actuelle des routes rurales en Ontario ainsi que du contexte ayant permis à cette situation de se manifester et de se maintenir. Selon cette démarche, les conclusions que l'on peut tirer sont de portée très large et servent, au mieux, à orienter la recherche future et la discussion des grandes politiques. La gamme des conclusions potentielles est également très large et celles que nous avons consignées ici comprennent un sous-ensemble des conclusions que l'on peut tirer de la recherche. Voici quelques-unes des grandes conclusions dérivant du sondage.

15.2.1 Préoccupations et enjeux relatifs aux routes rurales en Ontario

1. Les usagers des routes et les prestataires de services routiers doivent relever d'importants défis. Un des écueils de l'analyse, dans ce type de recherche, est qu'elle peut être biaisée par le nombre relativement restreint d'intervenants que les résultats concernent particulièrement et dont le rôle principal est de promouvoir la modernisation du réseau routier, quel que soit son état. Néanmoins, les renseignements de sources directes et indirectes résultant des sondages sont tels qu'on a peine à contester la validité des préoccupations que soulève l'état des routes rurales, même pas de certaines d'entre elles. Un nombre suffisant de groupes d'usagers et d'autres organismes ont fait ressortir suffisamment de questions et de préoccupations du même ordre pour que l'on puisse conclure que le réseau routier local ontarien est en crise.
2. Les problèmes que posent les routes rurales en Ontario ne peuvent être examinés hors contexte. Ils sont, partiellement du moins, le résultat de politiques et de changements aux trois paliers de gouvernement. Le même groupe d'usagers qui se sont dits préoccupés par l'état des routes rurales en Ontario ont également cerné divers problèmes affectant le réseau des routes provinciales et attiré l'attention sur la pénurie des investissements fédéraux destinés à l'aménagement d'importants axes routiers nationaux dans tout le pays, telle qu'ils la percevaient. En général, ces

- intervenants ont prétendu qu'un changement de mentalité s'impose dans le domaine du financement de l'aménagement des routes par les deux paliers supérieurs de gouvernement. Un changement qui, à leur avis, finirait par profiter au réseau routier rural parce que les lacunes seraient reconnues et qu'on pourrait adopter un point de vue global (tenant compte, p. ex., de la totalité du réseau routier).
3. Les enjeux, préoccupations et défis signalés par les intervenants représentent toutes les facettes du fonctionnement, de l'entretien et de la construction des routes rurales. Cela englobe des thèmes tels que :
 - a. la détérioration des routes;
 - b. la détérioration des activités d'entretien et des budgets;
 - c. les enjeux liés à la sécurité routière en milieu rural;
 - d. les préoccupations causées par le transfert des routes par la province;
 - e. les préoccupations quant aux normes municipales d'entretien des routes;
 - f. la détérioration des ponts;
 - g. les usages conflictuels des routes rurales;
 - h. les retombées économiques de la détérioration des routes dans tous les secteurs.
 4. L'évolution de l'état des routes rurales ontariennes qui ressort de cette recherche est caractérisée par un large consensus : on trouve des similarités dans les deux groupes représentant les usagers du réseau routier et les prestataires de services routiers (les municipalités et les diverses associations provinciales). Toutefois, il existe des différences d'un groupe à l'autre dans la perception de l'importance des enjeux et dans la perception des relations de cause à effet entre les diverses questions soulevées.
 5. La problématique dominante, en ce qui a trait aux routes rurales en Ontario, est le manque de financement. La plupart des répondants dans la majorité des groupes ont indiqué qu'il faut augmenter les fonds pour résoudre les questions liées à l'amélioration des routes actuelles et pour assurer, à long terme, l'entretien adéquat des routes rurales.
 6. La question du financement est complexe. Les municipalités rurales semblent n'avoir que peu de marge de manœuvre quand il s'agit d'affecter une plus grande part des recettes à l'entretien des routes locales. Cette situation a été exacerbée par le remaniement provincial-municipal et par le retrait correspondant de la plus grande part du financement provincial direct du réseau routier local. Les municipalités et autres groupes d'usagers ont presque universellement demandé qu'une partie des taxes fédérales-provinciales soit affectée aux dépenses d'entretien des routes locales. La province continue de résister à ce genre d'affectation exclusive. Le problème se complique du fait que la réaffectation des revenus de la taxation sur le carburant à l'aménagement des routes, provinciales ou locales exigerait un examen approfondi du financement des services dans les autres provinces. En effet, les recettes considérables de la taxation du carburant alimentent le fonds général des provinces qui sert à une vaste gamme de dépenses. Enfin, les arrangements visant l'adoption d'un mode de financement novateur, applicables au niveau de la province ou des

grandes zones urbaines, ne conviennent pas dans le contexte du financement du réseau routier rural.

15.2.2 Analyse comparative : autres provinces canadiennes

Il existe des similarités et des différences entre l'Ontario et les autres provinces canadiennes en ce qui a trait à la « situation » actuelle des routes rurales et à la gamme et à la portée des questions connexes. L'analyse comparative des provinces a permis de tirer les conclusions suivantes :

1. Les données préliminaires laissent entendre que les provinces de l'Ouest en général, et la Saskatchewan en particulier (et peut-être le Manitoba), ont le plus en commun avec l'Ontario pour ce qui est de la gravité des problèmes que posent les routes rurales, telle que perçue. Les enjeux, dans ces provinces, sont souvent liés à l'évolution de la politique fédérale sur le transport des céréales. Ces changements de politique ont amené une restructuration importante et une consolidation du secteur ferroviaire de l'Ouest, en plus d'accroître le coût des transports. L'augmentation significative du trafic commercial sur les routes rurales est l'un des résultats de cette politique. Les municipalités rurales, particulièrement en Saskatchewan, font face à une augmentation des coûts d'entretien, combinée à des difficultés dans le secteur agricole et souvent à un essaimage des populations. Ces facteurs sont en train de saper la capacité des municipalités rurales d'entretenir leur réseau routier de manière adéquate.
2. Toutes les provinces sont concernées par l'importance des investissements fédéraux dans le transport routier. Alors que le débat sur les investissements porte principalement sur les routes d'importance nationale, la question a des implications pour les routes au niveau provincial pour au moins deux raisons. La première tient au fait qu'une augmentation significative de l'investissement fédéral peut libérer des recettes provinciales pour l'aménagement des routes provinciales et locales. La deuxième est que la politique fédérale pourrait stimuler l'investissement dans le réseau routier, comme cela a été le cas aux États-Unis avec l'*ISTEA* et le projet de loi TEA-21.
3. Dans la plupart des provinces, les gouvernements locaux et les groupes d'utilisateurs souhaitent vivement que les recettes provinciales provenant de la taxe sur le carburant soient affectées à l'entretien des routes, et ce à tous les niveaux.
4. Les questions relatives aux routes rurales semblent moins importantes dans les provinces de l'Atlantique.
5. La plupart des provinces ont subi un remaniement provincial-municipal ainsi que des fusions au cours des dernières années. Dans la plupart des cas, ces changements ont précédé ceux de l'Ontario. Dans d'autres, ils sont toujours à l'étude ou en sont au stade de la mise en œuvre et la situation évolue. Toutefois, il ne semble pas que les

autres gouvernements provinciaux aient mis un terme à leurs engagements dans le domaine de l'aménagement des routes locales au point où cela s'est produit en Ontario. En outre, dans au moins un cas, le processus de remaniement a amené des changements qui sont à l'opposé de la situation ontarienne. Il s'agit de l'Alberta, où certaines routes de comté servant essentiellement de routes secondaires ont été, dans les faits, reprises par la province, ce qui a libéré les ressources des gouvernements locaux pour l'entretien des autres routes locales. Il existe des exemples (tel qu'en Colombie-Britannique) où les transferts des routes du niveau provincial au niveau local ont suivi le modèle ontarien. Il n'y a aucune indication claire permettant d'établir que ces transferts ont provoqué le même débat sur les conditions routières et sur le caractère plus ou moins adéquat des arrangements financiers consécutifs au transfert.

6. Malheureusement, la recherche portant sur l'état des routes rurales au Québec, qui pourrait se rapprocher de la situation en Ontario, a été entravée par la barrière linguistique et on n'a recueilli que peu de renseignements pour cette province.

15.2.3 Analyse comparative : États américains sélectionnés

Le sondage sur l'état des routes, mené auprès des États américains sélectionnés, a révélé certaines similarités mais aussi des différences importantes par rapport à l'Ontario et entre les États-Unis et le Canada en général; ces divergences ont trait au financement et à l'administration des routes rurales. Voici la liste des similarités et différences constatées :

1. Le degré de ressemblance entre les États sélectionnés et l'Ontario varie considérablement. Tous ont au moins quelques grandes caractéristiques en commun avec cette province, qu'il s'agisse du climat, de la population, des composantes de l'économie ou de la variété des régions topographiques.
2. En général, les États semblent dépenser plus qu'en Ontario, par personne, pour l'aménagement des routes, y compris des routes locales.
3. Sans doute, la plus importante différence entre le Canada et les États-Unis tient au fait que le gouvernement fédéral et les gouvernements des États (du moins ceux qui sont à l'étude) affectent la plus grande part des recettes provenant de la taxe sur le carburant aux dépenses d'aménagement du réseau routier.
4. Même si les données sont plus abondantes au niveau national, la situation des routes rurales a été critiquée aux États-Unis. Une grande partie de l'information limitée recueillie dans le cadre de la recherche laisse entendre que les critiques de l'état des routes rurales et de leur entretien ont probablement diminué depuis l'adoption du projet de loi fédéral sur le transport TEA-21. Bien qu'il ait moins d'importance en termes de financement supplémentaire qu'il ne semble au premier abord, ce projet de loi et son prédécesseur (l'*ISTEA*), représentent bien le leadership exercé par le gouvernement fédéral dans le domaine du transport routier – une influence qui se propage au niveau des États et des gouvernements locaux. En général, tout porte à

croire que la question du financement des routes a refait surface dans les États sélectionnés et aux États-Unis en général. Cela ne permet cependant pas de conclure qu'il n'existe pas de problèmes liés à l'aménagement des routes rurales. Par exemple, certaines données indiquent que l'État situé le plus à l'Ouest de l'échantillon sélectionné, le Minnesota, est confronté à des enjeux que l'on retrouve dans les provinces de l'Ouest. Tous les États semblent se débattre avec les problèmes de la zone urbaine rurale – des problèmes qu'affronte également le Sud de l'Ontario.

5. L'appui et la participation du gouvernement fédéral et des États à l'aménagement du réseau routier rural sont importants et s'étendent au-delà du financement. Les régions rurales, dans la plupart sinon dans tous les États, tirent profit de l'importante planification coopérative du gouvernement des États et des gouvernements locaux dans le domaine de l'affectation des terres, du développement économique et des transports. En outre, il semble qu'il y ait un transfert technologique significatif du gouvernement fédéral vers les États et les gouvernements locaux. En général, on a l'impression que le transport routier est considéré de manière plus globale aux États-Unis qu'en Ontario et au Canada.

15.2.4 Disponibilité des données et de l'information

L'examen des routes rurales s'est avéré global, tant pour les thèmes abordés dans le domaine de l'aménagement des routes rurales que pour ceux concernant les régions géographiques, thèmes inclus à des fins de mise en contexte. Tous les sous-thèmes tireraient avantage d'une étude plus approfondie et plus ciblée. Néanmoins, la recherche actuelle révèle plusieurs limitations et considérations importantes quant à la disponibilité des données et de l'information relatives au réseau routier rural. En voici la liste :

1. Il est extrêmement difficile d'obtenir, au niveau de la province, des données économiques comparatives qui soient homogènes sur le plan de la collecte, de l'analyse et de la présentation. Les données sur les budgets provinciaux présentent le même genre de défi. Les données des gouvernements locaux n'existent tout simplement pas ou diffèrent quant au type d'information recueillie ou quant à la plus récente année visée¹⁵.
2. Au contraire, les données sur les routes accessibles aux États-Unis, y compris au niveau local, sont étoffées – frisant parfois la surabondance. Une grande partie de cette information est synthétisée et analysée par la *Federal Highway Administration (FHWA)*, un organe du ministère des transports fédéral¹⁶. Néanmoins, les

¹⁵ Les statistiques financières municipales ont été recueillies pour quatre provinces : la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick. Même si toutes comportaient un nombre significatif de données utiles, leur comparaison aurait exigé un grand effort d'homogénéisation des caractéristiques à comparer. Par conséquent, cette information n'a pas été utilisée dans la présente analyse.

¹⁶ Aux États-Unis, d'autres groupes et organismes jouent un rôle important dans la collecte et l'analyse de l'information sur les routes. Considérés dans leur ensemble, ces groupes et organismes produisent un volume considérable de données et de renseignements utiles.

gouvernements des États et les gouvernements locaux jouent un rôle significatif dans la collecte de ces données parce qu'ils recueillent l'information nécessaire et la transfèrent à la *FHWA*. On pourrait prétendre que le Canada et les provinces canadiennes pourraient tirer des enseignements de la pratique américaine, pour ce qui est de la collecte des données sur le réseau routier. Aux États-Unis, le rôle du gouvernement fédéral est vital. Toutes les données utilisées dans le cadre de la présente étude, y compris celles de la *FHWA*, sont accessibles sur l'Internet. Même si on tient compte des coûts considérables qu'entraînent la collecte et l'analyse de cette information, une pratique similaire pourrait certainement profiter à un pays comme le Canada où le transport routier est tellement vital pour l'économie nationale. Même si Transports Canada recueille un volume considérable d'informations, des statistiques similaires à celles qui sont accessibles aux États-Unis ne le sont pas ici. Il faut prendre cette critique avec un grain de sel, puisque nous reconnaissons les interventions d'organismes tels que l'*Ontario Good Roads Association*, qui a consacré des efforts considérables à recueillir et normaliser les données sur les routes municipales en Ontario. Toutefois, cette information elle-même n'est pas accessible publiquement et librement.

15.3 Observations finales

À la fois les usagers et les fournisseurs de routes rurales en Ontario sont confrontés à des défis de taille. La demande s'accroît au moment même où les municipalités rurales subissent de graves contraintes dans leur capacité d'entretenir et d'améliorer leur réseau routier. Même si une augmentation des ressources financières ne peut résoudre directement toutes les préoccupations en jeu et tous les problèmes cernés dans la présente étude, il semble bien que les municipalités rurales aient besoin de plus d'argent. En outre, toute nouvelle source de financement doit être stable pour que les municipalités rurales puissent planifier le genre de programmes d'entretien et de reconstruction à moyen et long terme qui permettront d'améliorer de manière significative l'état des routes rurales en Ontario.

Bibliographie

B.C. Ministry of Finance and Corporate Relations. 2000. 2000/01 Estimates.

Bradley, The Hon. Judy, Saskatchewan Highways and Transportation; Hon. Glen Findlay, Manitoba Highways and Transportation; Hon. Harry Lali, British Columbia Transportation and Highways; Hon. Walter Paszkowski, Alberta Transportation and Utilities. 1999. Réponse des provinces de l'Ouest au rapport Estey, lettre, le 8 février.

B.C. Ministry Of Transportation And Highways. 2000a. *Federal Highway Funding: How much has been spent in British Columbia in recent years?* Transportation Topics. N° 8. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse <http://www.th.gov.bc.ca/bchighways>, novembre.

BC STATS (Ministry of Finance & Corporate Relations). 2000. Employment by Industry (based on NAICS) for British Columbia:1987 – 2000.

-----, 2000b. Lali to urge for federal transportation funding Communications Branch press release. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse <http://www.th.gov.bc.ca/bchighways>, le 2 octobre.

Brown, Dennis M. *Will Increased Highway Funding Help Rural Areas?* Préparé pour la Food and Rural Economics Division, Economic Research Service, U.S. Department of Agriculture. Agriculture Information Bulletin Number 753.

Burgess, Patricia et Thomas Bier. 1998. *Public Policy and "Rural Sprawl": Lessons from Northeast Ohio*. Un document de travail préparé pour le Lincoln Institute of Land Policy.

Canada. Secrétaire d'État (Développement rural). *Ensemble bâtissons notre avenir : Plan d'action rural*. La Conférence rurale nationale, avril 2001.

Canaran, Naserine. 1996a. OGRA's leadership in municipal transportation. *Municipal World*, juin.

-----, 1996b. Pay for your say or stay out, mayor tells province. *Municipal World*, juin.

Comité directeur du projet de mise à jour de l'étude sur la politique routière nationale, 1998. *The National Highway System: Condition and Investment Needs Update 1997*. Préparé pour le Conseil des sous-ministres chargés des transports et de la sécurité routière, mars.

- Crockatt, Michael A. et Dr. Barry E. Prentice. *Infrastructure Banks: Innovative Financing For Tapped-Out Transport Budgets*. Préparé pour le Transport Institute, Université du Manitoba.
- Desana, James. 1997a. Rationalization Process Makes Sense for Michigan's Roads. Lettre du directeur du Michigan Department Of Transportation.
- , 1997b. The ABC's Of Competition and Privatization. Lettre du directeur du Michigan Department Of Transportation.
- Dittmar, Hank and Donald D.T. Chen. 1966. *Crying Wolf*. Publié par Surface Transportation Policy Project (STPP). Révisé, deuxième édition en octobre.
- Federal-Provincial-Territorial Working Group on Private-Public Partnerships. 1999. *Context of Private-Public Partnerships for Highways In Canada*, mars.
- Fédération canadienne des municipalités (FCM). 2000. Resolution on national transportation. Tel que présenté en juin 2000, Conférence annuelle de la FCM.
- Fédération des contribuables canadiens (FCC). 2000a. Tax Rates by Province – 2000.
- , Canada's gas taxes = highway robbery. Rapport sur une étude nationale préparée pour le 2nd Annual Gas Tax Honesty Day, le 18 mai 2000. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.taxpayer.com.
- Fuller, Anthony M. 1994. *Sustainable Rural Communities in the Arena Society*. Dans John M. Bryden, éditeur, *Towards Sustainable Rural Communities: The Guelph Seminar Series*.
- Government of Saskatchewan. 2000. Saskatchewan gross domestic product at market prices, consolidated income account 1990-1999. Saskatchewan Provincial Economic Accounts 2.0.
- Government of Saskatchewan. 1998. *Impact of Grain Truck Hauls on Saskatchewan Roads: A Submission By The Government of Saskatchewan to the Estey Grain Review Phase II*. Présentation fondée sur des recherches effectuées et sur un rapport préparé par Ray Barton Associates, le 29 septembre.
- Heggie, Ian G. 1999. *Cost Sharing Arrangements Used By Selected Local Government Road Agencies*. Préparé pour le Transport Institute, Université du Manitoba, mars.
- Hicks, Brian. 1996. *Aperçu historique de la participation du gouvernement fédéral à l'infrastructure routière*. TP 12799F. Transports Canada – Direction de la politique et des programmes routiers, Projet spécial d'infrastructure, juin.

- Institut de la statistique du Québec. 2001a. Produit intérieur brut au coût des facteurs par industrie, aux prix de 1992, saisonnier, février 2001. Direction des comptes et des études économiques, le 22 mai.
- . 2001b. Produit intérieur brut au coût des facteurs par industrie, aux prix de 1992, saisonnier, janvier 2001. Direction des comptes et des études économiques, le 27 avril.
- Johnson, Kenneth M and Calvin L. Beale. 2001. *The Rural Rebound: Recent Nonmetropolitan Demographic Trends in the United States*. Préparé pour la Loyola University-Chicago, Chicago, IL; et le U.S. Department of Agriculture, Washington, DC.
- Kirbyson, Brad. 1999(?). *National Transportation Investment Strategy (NTIS)*. Préparé pour l'Association of Manitoba Municipalities.
- Melville, Jim. 2000. Vanclief announces federal funding for Saskatchewan highways. Prairie Farm Rehabilitation Administration. Communiqué, le 16 juin.
- Merrall, Dennis. 1997a. OGRA asks for municipal access to new revenue source. *Municipal Routes*. 43 (Avril).
- . 1997b. Glimmer of hope in highway transfers. *Municipal Routes*. 42 (Mars).
- Michigan Department of Finance. 1999. Fiscal Year 1999 Budget Department Budget Schedules.
- . 1999. Agency Capital Budget Request - Fiscal Years 1998-2003. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.dot.state.mn.us.
- Michigan Department of Transportation (MDOT). 1999. Transportation Funding Made Easier. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.mdot.state.mi.us.
- Ministère des Transports de l'Ontario (MTO). 1998. Maintenance 2001 Project - Second Year of Operation, 1997-1998 Season. Fact Sheet.
- Ministère des Transports de l'Ontario (MTO). 1999. Maintenance 2001 Project - Third Year of Operation, 1998-1999 Season. Fact Sheet.
- Ministère des Transports de l'Ontario (MTO). 2000. Maintenance 2001 Project - Third Year of Operation, 1999-2000 Season. Fact Sheet.
- Ministère des Finances du Nouveau-Brunswick. 1999(?)a. Budget du Nouveau-Brunswick 1999-2000.

- .1999b. L'économie du Nouveau-Brunswick – 1999 : Rapport présenté à l'Assemblée législative. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.gov.nb.ca/finance, février.
- Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick. 1999(?). *Les transports au Nouveau-Brunswick : Rapport annuel*. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.gov.nb.ca/transportation.
- Ministry of Municipal Affairs. 2000(?). *Managing Changes to Local Government Structure in British Columbia: A Review and Program Guide*. Préparé par la Local Government Structure Branch pour le Local Government Restructure Program. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.marh.gov.bc.ca.
- Minnesota Department of Finance. 1998. The Governor's 1998-2003 Strategic Capital Budget Plan Executive Summary and Requests for Each Agency. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse <http://www.finance.state.mn.us/bis>, janvier.
- Minnesota Department Of Transportation (MnDOT). 2000. Moving Minnesota From 2000 to 2020: Minnesota Statewide Transportation Plan. Janvier. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.dot.state.mn.us.
- , 1998. Minnesota Transportation Trends (présentation en PowerPoint). Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.dot.state.mn.us.
- , 1997. Local Roads (présentation en PowerPoint). Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.dot.state.mn.us.
- National Association of Development Organizations (NADO). 1999(?). *Minnesota's Regional Development Program*. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse <http://www.nado.org>.
- Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities. 2001. Présentation au Comité d'examen de la *Loi sur les transports* au Canada, février.
- New York Department of Transportation (NYDOT). 1999. STIP – Statewide Transportation Improvement Program, Summary For Federal Fiscal Years October 1, 1999 – le 30 septembre 2002.
- , 1998. Department Budget 1998-1999.
- North Central Transportation Planning Committee. 1998. Présentation au juge Willard Estey, Secrétariat de l'examen du transport du grain.
- Nova Scotia Department of Finance. 1999. Nova Scotia Statistical Review. Statistics Division, décembre, 16^e édition. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse <http://www.gov.ns.ca/finance/statistics>.

- Obee, William. 1997. Maintenance standards for municipal roads and bridges. *Municipal Routes*. 45 (juin).
- Ohio Department of Transportation. 2000(?). Department of Transportation. Fy 2000 - 2001 Budget Appropriations By Fund. [H.B. 163 (Highway) and H.B. 283 (Grf)].
- Olson, Paul M. 2000. *Smart Growth Needed in Rural Minnesota*. Commenté par le président de la Blandin Foundation.
- Ontario Trucking Association (OTA). 1998. Why a competitive and productive trucking industry is essential to the Ontario economy.
- , 1997. National highway study reconfirms roads and truckings' importance to the future of Canada. May.
- Pennsylvania Department of Community and Economic Development. 2000. *Shared Municipal Services Program*. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.state.pa.us, septembre.
- Prince Edward Island Department of The Provincial Treasury 2000. *Twenty-Sixth Annual Statistical Review 1999*. Préparé par l'Economics, Statistics And Federal Fiscal Relations Division, mai.
- Richardson, Sheila. 1997. OGRA asks for municipal access to new revenue source. *Municipal Routes*. 42 (mars).
- Rogers, Carolyn C. 1999. *Growth of the Oldest Old Population and Future Implications for Rural Areas*. *Rural Development Perspectives*, vol. 14, n° 3.
- Saskatchewan Association Of Rural Municipalities (SARM). 1998. SARM advised no more money for rural roads in 1998. Communiqué, le 24 avril.
- Saskatchewan Bureau of Statistics. 2000. Saskatchewan gross domestic product at market prices, consolidated income account 1990-1999. Saskatchewan Provincial Economic Accounts 2.0.. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.gov.sk.ca/bureau.stats, novembre.
- , 1999. *Economic Review 1999*. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.gov.sk.ca/bureau.stats, décembre, numéro 53.
- Saskatchewan Ministry of Highways And Transportation. 2000. Sonntag calls on feds to fund rural roads. Communiqué, le 23 juin.
- Saskatchewan Ministry of Municipal Affairs. 2000. *Municipal Governance for Saskatchewan in the 21st Century. Options 2000: A Framework for Municipal*

- Renewal*. Task Force on Municipal Legislative Renewal: Summary of final reports, août.
- SG Hambros. 1999a. *Public-Private Partnerships for Highways: Experience, Structure, Financing, Applicability and Comparative Assessment. Objective One - Final Report*. Préparé pour le Conseil des sous-ministres chargés des transports et de la sécurité routière, mars.
- , 1999b. *Public-Private Partnerships for Highways: Experience, Structure, Financing, Applicability and Comparative Assessment. Objective Two Final Report*. Préparé pour le Conseil des sous-ministres chargés des transports et de la sécurité routière, mars.
- , 1999c. *Public-Private Partnerships for Highways: Experience, Structure, Financing, Applicability and Comparative Assessment. Objective Three Final Report*. Préparé pour le Conseil des sous-ministres chargés des transports et de la sécurité routière, mars.
- Smither, Michael J. 1996. “Who Does What” panel – wide ranging recommendations. *Municipal World*. (décembre).
- South Central Transportation Planning Committee (SCTPC). 1998. Submission to the Review of the Grain Transportation And Handling System, avril.
- Statistique Canada. 2000. *Coup d’oeil sur le Canada*, 2^e édition.
- Statistique Canada. 2000(?) PIB réel de la C.-B. au coût des facteurs 1984-1999 : Système de comptabilité nationale. Catalogue n° 15-203-XIB
- Statistique Canada. 1999(?) Chiffres de la population urbaine et rurale pour les provinces et les territoires, Recensement de 1996 – données complètes.
- Statistique Canada. 1999(?). Population agricole, 1991 et 1996, toutes les provinces, Recensement agricole - Population, Catalogue n° 93F0038XIE.
- Summers, Diana. 1996. OGRA responds to transportation issues in Bill 86. *Municipal Routes*. 33 (janv./févr.).
- The Ohio Office of Budget and Management Division of State Accounting. 1999. State of Ohio The Ohio Budgetary Financial Report for the Fiscal Year Ended June 30, 1999.
- United States Department of Agriculture (USDA). 1998. *The Future Adequacy of Rural Roads*. In, *Agricultural Transportation Challenges for the 21st Century: A Framework for Discussion*. Document de travail préparé par le personnel de l’USDA avant le sommet du même nom.

----- State Agricultural Statistics Services (All states); USDA, National Agricultural Statistics Service. 1997. Census of Agriculture State Profiles. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse www.usda.gov/nass.

United States Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, Regional Economic Analysis Division. Gross State Product Data (All comparative states), septembre.

United States Department of Transportation. Bureau of Transportation Statistics. 2000. *National Highway Statistics, 1999*.

----- 1999. *National Highway Statistics, 1998*.

----- 1998. *National Highway Statistics, 1997*.

United States Department of Transportation. Federal Highway Administration (FHWA). 2001. *Your State's Share: Attributing Federal Highway Revenues To Each State*.

----- 1999. TEA-21 Delivers: One-Year Anniversary, juin.

----- 1999. *Highway Statistics 1998*.

----- 2000. *Highway Statistics 1999*.

Walzer, Norman and Steven C. Deller. 1996. *Rural Roads and Bridges: Condition and Status of Roads*. Prepared for: Illinois Institute for Rural Affairs Western Illinois University, Macomb, Illinois; Department of Agricultural Economics; University of Wisconsin, Madison, Wisconsin; United States Department of Agriculture, Agricultural Marketing Service, Transportation and Marketing Division, septembre.

Wisconsin Department of Administration, Division of Executive Budget and Finance. 1999. State of Wisconsin Budget in Brief. February. Publié sur le World Wide Web et accessible à l'adresse

17 Annexe A : Détails sur le financement accessible par l'intermédiaire de l'initiative DCRPLO (développement des collectivités rurales et des petites localités de l'Ontario)

La santé et la sécurité publiques sont au premier rang des priorités de l'initiative DCRPLO lors du premier cycle d'investissement.

Durant le premier cycle de financement de l'initiative DCRPLO, la priorité absolue du gouvernement sera d'investir dans des projets qui visent la santé et la sécurité publiques.

Qui peut faire une demande?

Toutes les municipalités du palier supérieur ou inférieur de l'Ontario peuvent présenter une demande à l'exception des municipalités de la région métropolitaine de Toronto, de la nouvelle ville de Hamilton, de la région de Waterloo, de la nouvelle ville d'Ottawa, de la nouvelle ville du Grand-Sudbury, de la région du Niagara, de la ville de Thunder Bay, de la ville de London et de la ville de Windsor. Ces grandes zones urbaines pourront se prévaloir de l'initiative *SuperBuild's Millennium Partnerships*. Nonobstant l'inadmissibilité des grandes zones urbaines, les municipalités ayant une population de moins de 100 000 habitants, et faisant partie de l'une des municipalités régionales de la région métropolitaine de Toronto ou des huit autres grandes zones urbaines énumérées ci-dessus, sont autorisées à poser leur candidature à l'initiative DCRPLO. Les conseils de services locaux du Nord de l'Ontario sont également admissibles. Dans certaines circonstances, le demandeur principal peut être un organisme non gouvernemental ou un organisme du secteur privé en lieu et place de la municipalité elle-même. Le conseil municipal doit alors entériner la demande et la placer en tête de liste de ses priorités en matière de santé et de sécurité publiques.

Par l'intermédiaire de l'initiative DCRPLO, la province :

- aidera les municipalités à améliorer leurs infrastructures dans les zones agricoles et rurales de l'Ontario, dans les petites municipalités et les petites villes;
- résoudra divers problèmes d'infrastructure en mettant l'accent sur ses priorités en matière de santé et de sécurité (projets d'égouts ou d'épuration des eaux liés à la santé, ponts);
- encouragera le lancement de projets d'infrastructure à plus grande échelle ainsi que la coopération intermunicipale;
- investira les fonds du gouvernement pour aider les municipalités à déboursier les sommes leur permettant de relever divers défis.

Critères de l'initiative DCRPLO

En vue de se qualifier pour des investissements provinciaux, les propositions doivent :

- démontrer qu'il y a une demande ou un besoin pour le projet;
- préciser l'état du bien;
- démontrer le coût-efficacité de la solution proposée;
- démontrer la qualité du plan financier, y compris la présentation d'un plan permettant de recouvrer l'ensemble des coûts de fonctionnement et d'immobilisation grâce à l'imposition de droits, le cas échéant.

Autres considérations

- Montant de la contribution des partenaires du secteur privé ou d'autres partenaires du secteur public.
- Innovation – nouvelles et meilleures façons d'aménager l'infrastructure (p. ex., projets intermunicipaux).
- Plan de gestion financière solide et à long terme.
- Les projets prioritaires désignés par suite des inspections du ministère de l'Environnement seront traités automatiquement comme la priorité absolue de la municipalité.
- La capacité de payer de chaque municipalité sera prise en considération lorsqu'on déterminera la part de financement de la province.
- Les propositions doivent s'axer sur des investissements qui améliorent le développement économique et la qualité de vie tout en mettant l'accent sur la santé et la sécurité. À titre d'exemple, on peut citer :
 - l'épuration des eaux et les égouts;
 - les ponts municipaux;
 - les barrages municipaux et les égouts pluviaux;
 - les routes, les ponts et les traversiers comme importantes voies d'accès sur le plan économique et régional.

18 Annexe B : Questionnaires du sondage

Les trois questionnaires qui suivent sont représentatifs des questionnaires envoyés aux répondants. Le sondage comprenait des questionnaires destinés aux associations municipales (très semblables au questionnaire des municipalités), des questionnaires envoyés aux fédérations agricoles (très semblables au questionnaire du secteur agricole et agroalimentaire) et des questionnaires destinés aux chambres de commerce (très semblables à celui du secteur du développement économique et du tourisme).

18.1 Sondage sur les routes rurales – Questionnaire des municipalités

Routes rurales : Aux fins de la présente recherche, les « routes rurales » sont celles qui ne sont pas situées en zone urbaine et ne font pas partie du réseau routier provincial (les routes récemment transférées en zone rurale sont considérées comme des routes rurales). Essentiellement, les routes rurales sont des routes administrées par les municipalités, les comtés ou les régions non urbaines.

A. Informations générales

1. Quelle est la longueur totale de votre réseau routier?
2. À votre avis, combien de kilomètres de route, sur ce total, sont situés en région rurale?
3. Combien de kilomètres :
sont en asphalte?
ont un revêtement amélioré?
sont en gravier?

B. Restructuration municipale

(Les paliers supérieurs des municipalités sont priés d'axer leurs commentaires sur leur entité administrative en général. Les paliers inférieurs sont priés d'axer leur commentaires sur leur expérience locale).

4. Votre municipalité a-t-elle subi une fusion ou une restructuration de services (ou en a-t-elle discuté)?
 Oui Non
5. Dans l'affirmative, la question des dépenses relatives aux routes, de la rationalisation du réseau routier, du niveau des normes de service, etc. a-elle fait partie des discussions?
 Oui Non
6. Si une fusion a résulté des débats sur la restructuration, a-t-on réalisé des économies dans la prestation des services routiers?
 Oui Non Pas sûr Trop tôt pour le dire
7. Si les responsabilités des services routiers ont été restructurés en dehors du cadre des fusions ou en plus d'une fusion, les dépenses en matière de réseau routier ont-elles été réduites?
 Oui Non Pas sûr Trop tôt pour le dire

8. Si les dépenses ont été comprimées ou si on s'attend à ce qu'elles le soient dans l'avenir, décrivez comment cette compression a été ou sera effectuée.
9. Si vous vous attendiez à une réduction des dépenses mais que cela ne s'est pas produit, expliquez pourquoi.
10. Envisage-t-on d'autres fusions ou restructurations de services?
 Oui Non Pas sûr

C. Transferts de routes

4. Certains tronçons du réseau routier provincial ont-ils été transférés sous votre responsabilité?
 Oui Non
5. Dans l'affirmative, combien de kilomètres ont été transférés?
6. En quel état ces tronçons de route étaient-ils lorsque votre municipalité en a assumé la responsabilité?
 Excellent Bon Mauvais Médiocre
7. Étiez-vous satisfait des critères utilisés pour déterminer les transferts de route?
 Oui Non Pas d'opinion
8. À votre avis, les indemnités provinciales versées à votre municipalité pour le transfert des routes étaient-elles adéquates?
 Oui Non
9. Dans la négative, expliquez pourquoi vous estimez que l'indemnisation n'était pas adéquate.
10. À votre avis, l'entretien, l'amélioration et la reconstruction des tronçons de route transférés imposeront-ils un fardeau excessif à votre municipalité dans l'avenir?
 Oui Non Pas sûr
11. Si vous avez répondu oui à la question précédente, décrivez les défis que vous aurez à relever.
12. Vous attendez-vous à recevoir des indemnités ou des fonds supplémentaires pour entretenir les tronçons de route transférés?
 Oui Non Pas sûr

D. État des routes

1. En général, comment décririez-vous l'état du réseau routier rural dont vous avez la responsabilité?

Excellent Bon Acceptable Mauvais Médiocre

2. Au cours des dix dernières années, l'état de votre réseau routier a-t-il changé de façon significative?
- Oui, il s'est amélioré. Oui, il s'est détérioré. Aucun changement notable
 Pas sûr
3. Si vous avez constaté des changements notables, pourquoi cela s'est-il produit?
- Programmes provinciaux
 Élargissement de l'assiette fiscale
 Innovation dans les pratiques administratives, les procédés d'entretien, etc.
 Autre (décrivez)
4. Vous attendez-vous à ce que l'état de votre réseau routier change de manière significative au cours des cinq prochaines années?
- Oui, amélioration Oui, détérioration Aucun changement notable prévu
5. Le financement à long terme de l'entretien et de l'amélioration de votre réseau routier vous préoccupe-t-il?
- Oui Non Pas sûr
6. Pensez-vous qu'une portion de la taxe sur le carburant devrait être affectée au réseau routier en Ontario?
- Oui Non Pas sûr
7. Dans l'affirmative, pensez-vous qu'elle le sera un jour?
- Oui Non Douteux Pas sûr
8. Pouvez-vous suggérer d'autres modes de financement ou de programmes provinciaux susceptibles d'aider les municipalités à entretenir et améliorer leurs routes rurales?

E. Structures de pont

1. Combien de structures de pont y a-t-il dans votre réseau routier?
2. Combien de structures de pont doivent-elles être remplacées ou subir des réparations d'envergure?
3. Y a-t-il dans votre réseau des structures de pont fermées ou soumises à des restrictions de poids significatives en raison de leur mauvais état actuel?
- Oui Non

4. Êtes-vous préoccupé par le financement du remplacement ou de la réparation des ponts?
 Oui Non
5. Êtes-vous en mesure de vous acquitter des travaux d'entretien, de réparation ou de remplacement des ponts qui s'imposent?
 Oui Non Pas sûr
6. Pensez-vous qu'un programme provincial devrait assurer la réparation et l'entretien des ponts?
 Oui Non Pas d'opinion
7. Si vous êtes d'avis qu'un programme provincial s'impose, comment ce programme devrait-il être financé et comment les fonds devraient-ils être déboursés?
8. À quel niveau de priorité classeriez-vous les structures de pont en milieu rural dans votre entité administrative?
 Très élevé Élevé Moyen Bas Très bas

F. Normes d'aménagement des routes

1. Comment coteriez-vous les nouvelles normes d'entretien des routes en Ontario?
 Excellentes Acceptables Laissent à désirer
 Inacceptables
2. Si les nouvelles normes vous préoccupent, décrivez vos préoccupations.

G. Sécurité

2. La composante rurale de votre réseau routier soulève-t-elle, à votre avis, des préoccupations particulières?
 Oui Non Pas sûr
3. Dans l'affirmative, indiquez le type de préoccupation et fournissez des détails, si possible.
 Volume du trafic Excès de vitesse État du revêtement Visibilité
 Tracé Usage conflictuel Carrefours Autre (décrivez)
4. Pensez-vous que votre municipalité a les ressources nécessaires (budget, personnel) pour s'occuper des questions de sécurité?
 Oui Non Pas sûr

H. Enjeux économiques

1. Par rapport au passé, assiste-t-on actuellement à une augmentation de la circulation des matières premières et des produits agricoles sur les routes rurales?
 Oui Non Pas sûr
2. Le nombre de personnes qui utilisent les routes rurales pour accéder à diverses activités touristiques a-t-il augmenté par rapport au passé?
 Oui Non Pas sûr
3. Par rapport au passé, assiste-t-on actuellement à une augmentation de la circulation d'autres matières premières et produits industriels?
 Oui Non Pas sûr
4. Si vous faites face à une augmentation de l'utilisation des routes rurales, quelle en est l'incidence sur l'administration et l'entretien de votre réseau routier rural?

I. Innovation

2. Dans le cadre de l'administration de votre réseau routier rural, avez-vous récemment fait appel à des pratiques que vous considérez comme novatrices?
 Oui Non Pas sûr
3. Dans l'affirmative, indiquez et décrivez le type de pratique novatrice.
 - Gestion; prise de décision; systèmes d'inventaire
 - Nouveaux procédés
 - Nouveaux matériaux
 - Nouvel équipement
 - Autre

J. Autre

1. Veuillez décrire ou commenter toute autre question qui concerne les routes rurales dans votre entité administrative ou en Ontario en général.

18.2 Sondage sur les routes rurales – Agro-industrie

Routes rurales : Aux fins de la présente recherche, les « routes rurales » sont celles qui ne sont pas situées en zone urbaine et ne font pas partie du réseau routier provincial (les routes récemment transférées en zone rurale sont considérées comme des routes rurales). Essentiellement, les routes rurales sont des routes administrées par les municipalités, les comtés ou les régions non urbaines.

A. Questions relatives aux routes rurales, du point de vue de votre entreprise ou de votre industrie

- 1) Quelles sont, à votre avis, les problèmes les plus urgents en ce qui a trait aux routes rurales en Ontario en général, et dans votre comté, région ou district, en particulier? Pouvez-vous citer ces problèmes et les décrire?
- 2) Pensez-vous qu'on s'occupe de ces questions? Dans l'affirmative, comment? Sinon, que faut-il faire?
- 3) Que vous ayez ou non signalé des problèmes, quelle priorité accorderiez-vous aux routes rurales du point de vue de votre industrie?
 Très élevée Élevée Moyenne Basse Très basse
- 4) Du point de vue de votre industrie, est-il établi que votre municipalité éprouve des difficultés à entretenir son infrastructure de routes rurales en raison d'un manque de fonds réservés?
 Oui Non Pas sûr
- 5) Si vous êtes au courant de telles difficultés, décrivez-les.

B. État des routes rurales ontariennes

- 6) À votre avis, quel est l'état général de l'infrastructure des routes rurales en Ontario et/ou dans votre région, comté ou district?
 Excellent Bon Satisfaisant Mauvais Inacceptable
- 7) Votre réseau routier rural a-t-il subi des modifications importantes au cours des dernières années? Y a-t-il eu amélioration ou détérioration?
 Oui, amélioration Oui, détérioration Aucun changement notable
- 8) Selon vous, quelle seront les répercussions, sur les routes rurales, de la récente annonce de financement des infrastructures?

C. Ponts

9) À votre avis, quel est l'état des structures de pont des routes rurales en Ontario et/ou dans votre comté, région ou district?

Excellent Bon Satisfaisant Mauvais Inacceptable

10) S'il y a eu détérioration, quelle en est la nature? Les ponts ont-ils été soumis à de nouvelles restrictions de poids en raison de leur détérioration ou d'un entretien inapproprié?

11) Pensez-vous que les travaux d'entretien des ponts ruraux seront suffisants à long terme?

Oui Non Pas sûr

12) Si des travaux d'amélioration et de modernisation des ponts ruraux sont nécessaires, comment, à votre avis, devraient-ils être financés?

D. Questions de sécurité

13) Quelles sont, à votre avis, les préoccupations les plus graves que soulève la sécurité routière en milieu rural? (Fournissez des commentaires supplémentaires au besoin.)

- a) État du revêtement
- b) Visibilité
- c) Entretien en hiver
- d) Volume de trafic
- e) Usages conflictuels
- f) Vitesse
- g) Signalisation
- h) Tracé (p. ex., pente, trace des virages, lignes de visibilité)
- i) Autre (précisez)

14) Le niveau de sécurité a-t-il changé récemment? Dans l'affirmative, comment?

15) Vous attendez-vous à ce que les conditions s'améliorent ou se détériorent dans un avenir rapproché?

Oui, amélioration Oui, détérioration Aucun changement notable

16) Dans un avenir lointain?

Oui, amélioration Oui, détérioration Aucun changement notable

E. Préoccupations de nature économique

17) Par rapport au passé (disons au cours des vingt dernières années), les exploitants agricoles ontariens se servent-ils davantage des routes rurales pour transporter leurs produits?

Oui Non

18) Par rapport au passé, assiste-t-on actuellement à une augmentation de la circulation des matières premières et des produits agricoles sur les routes rurales?

Oui Non

19) L'état actuel du réseau routier rural ontarien a-t-il des répercussions négatives sur le secteur de l'agriculture?

Oui Non

20) S'il y a des répercussions négatives, quelle en est la nature? Comment faire pour les réduire?

21) L'état actuel des routes compromet-il le succès économique des autres industries dans la partie rurale de l'Ontario?

Oui Non

22) S'il y a des répercussions négatives, quelle en est la nature? Comment faire pour les réduire?

23) Dans la partie rurale de l'Ontario, les routes rurales, le transport routier et l'économie agricole sont-ils sources de nouvelles préoccupations? Quelles sont-elles?

18.3 Sondage sur les routes rurales – Développement économique et tourisme

Routes rurales : Aux fins de la présente recherche, les « routes rurales » sont celles qui ne sont pas situées en zone urbaine et ne font pas partie du réseau routier provincial (les routes récemment transférées en zone rurale sont considérées comme des routes rurales). Essentiellement, les routes rurales sont des routes administrées par les municipalités, les comtés ou les régions non urbaines.

Un grand nombre d'entreprises dans une vaste gamme de secteurs industriels dépendent du réseau routier rural pour le transport de leurs matières premières et de leurs produits et pour la prestation de services. Ne perdez pas de vue l'importance de ce réseau pour votre industrie ou votre entreprise lorsque vous répondrez aux questions qui suivent.

A. Questions relatives aux routes rurales du point de vue de votre entreprise ou de votre industrie

- 1) Quelles sont, à votre avis, les questions ou préoccupations que soulève l'état des routes rurales dans votre comté, région ou district?
- 2) Pensez-vous qu'on s'en occupe? Dans l'affirmative, comment? Sinon, que faut-il faire?
- 3) Du point de vue de votre industrie, est-il établi que votre municipalité éprouve des difficultés à entretenir son infrastructure de routes rurales en raison d'un manque de fonds réservés?
 Oui Non Pas sûr
- 4) Pensez-vous que, par rapport aux routes urbaines, les routes rurales ont été plus affectées par les changements apportés au financement et par le manque de fonds réservés?
 Oui Non Pas sûr
- 5) Dans l'affirmative, pourquoi?

B. État des routes rurales ontariennes

- 6) À votre avis, quel est l'état général de l'infrastructure routière rurale dans votre région, comté ou district?
 Excellent Bon Satisfaisant Mauvais Inacceptable
- 7) Votre réseau routier rural a-t-il subi des modifications importantes au cours des dernières années? Y a-t-il eu amélioration ou détérioration?

Oui, amélioration Oui, détérioration Aucun changement notable

8) Selon vous, quelle seront les répercussions, sur les routes rurales, de la récente annonce de financement des infrastructures?

C. Ponts

9) À votre avis, quel est l'état des structures de pont sur les routes rurales en Ontario et/ou dans votre comté, région ou district?

Excellent Bon Satisfaisant Mauvais Inacceptable

10) S'il y a eu détérioration, quelle en est la nature? Les ponts ont-ils été soumis à de nouvelles restrictions de poids en raison de leur détérioration ou d'un entretien inapproprié?

11) Pensez-vous que les travaux d'entretien des ponts ruraux sont suffisants à court terme?

Oui Non Pas sûr

12) À long terme?

Oui Non Pas sûr

13) À votre avis, quel type de programme faut-il pour moderniser et améliorer les structures de pont en région rurale en général? Comment devrait-on financer ces travaux?

D. Questions de sécurité

14) Quelles sont, à votre avis, les préoccupations les plus graves que soulève la sécurité routière en milieu rural? (Fournissez des commentaires supplémentaires au besoin.)

- j) État du revêtement
- k) Visibilité
- l) Entretien en hiver
- m) Volume de trafic
- n) Usages conflictuels
- o) Vitesse
- p) Signalisation
- q) Tracé (p. ex., pente, trace des virages, lignes de visibilité)
- r) Autre (précisez)

15) Le niveau de sécurité a-t-il changé récemment? Dans l'affirmative, comment?

16) Vous attendez-vous à ce que les conditions s'améliorent ou se détériorent dans un avenir rapproché?

Oui, amélioration Oui, détérioration Aucun changement notable

17) Dans un avenir lointain?

Oui, amélioration Oui, détérioration Aucun changement notable

18) Si vous avez répondu oui à l'une des questions précédentes, décrivez vos préoccupations.

E. Préoccupations de nature économique

19) Par rapport au passé, assiste-t-on actuellement à une augmentation de la circulation des matières premières et produits agricoles sur les routes rurales?

Oui Non

20) Par rapport au passé, assiste-t-on actuellement à une augmentation de la circulation d'autres matières premières et produits industriels?

Oui Non

21) L'état actuel du réseau routier rural ontarien a-t-il des répercussions négatives sur n'importe quel secteur commercial ou industriel?

Oui Non

22) S'il y a des répercussions négatives, quelle en est la nature? Comment faire pour les réduire?

23) Dans la partie rurale de l'Ontario, les routes rurales, le transport routier et l'économie sont-ils sources de nouvelles préoccupations? Quelles sont-elles?