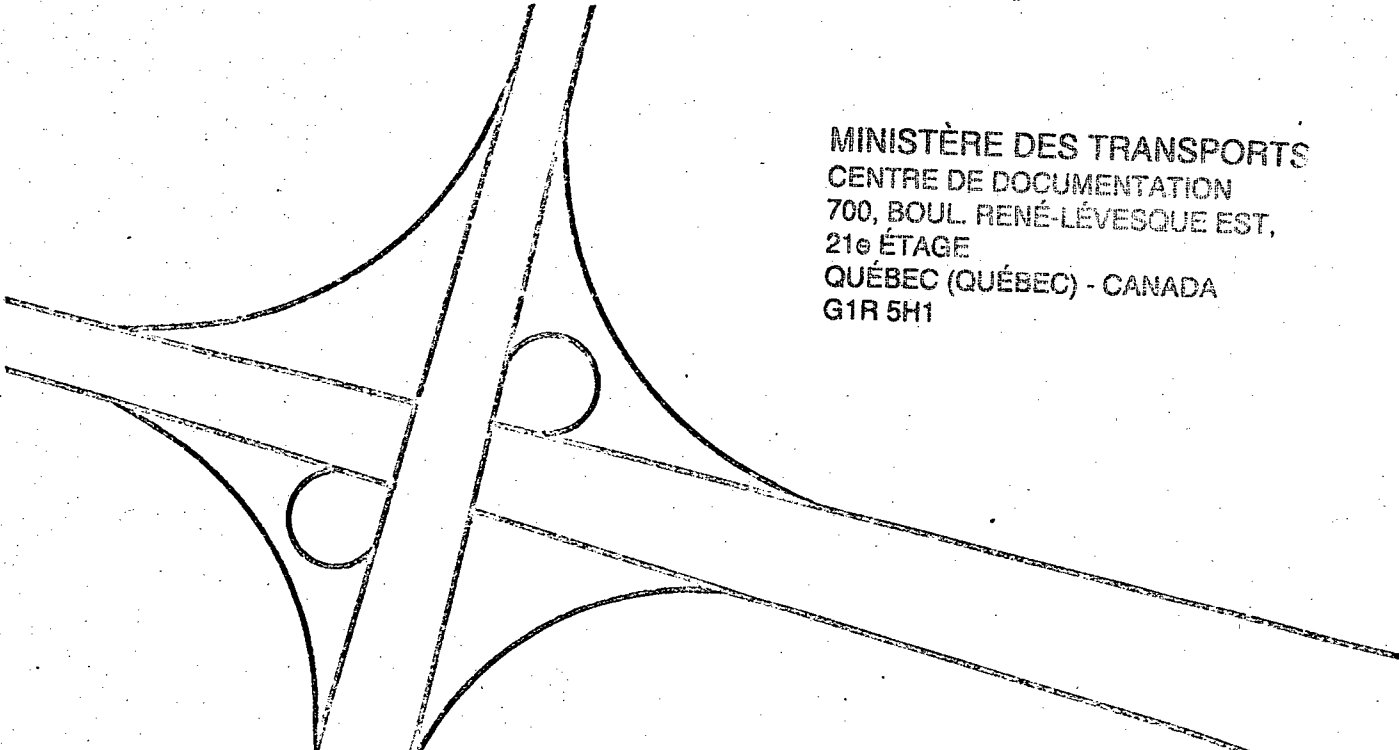


LA VOIRIE AU QUEBEC

SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

CANQ  
VO  
166  
Ex.1



MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

# LA VOIRIE AU QUÉBEC

*étude préliminaire de quelques solutions  
aux problèmes financiers et administratifs*

*Ministère de la Voirie du Québec  
Service Technique de la Circulation*

## TABLE des MATIÈRES

## LISTE DES FIGURES

## LISTE DES TABLEAUX

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| AVERTISSEMENT.....                   | 1  |
| INTRODUCTION.....                    | 3  |
| RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE.....               | 4  |
| Inventaire.....                      | 4  |
| Inventaire des immatriculations..... | 7  |
| Dépenses.....                        | 8  |
| Revenus.....                         | 9  |
| Introduction aux propositions.....   | 10 |
| Suggestions.....                     | 10 |

## DEUXIEME PARTIE : LES SOLUTIONS

- CHAPITRE I - INTRODUCTION AUX PROPOSITIONS.....13
  - A- LES OBJECTIFS.....13
    - Les PRINCIPAUX ITINÉRAIRES (ROUTES PROVIN-  
CIALES).....14
    - Les ITINÉRAIRES SECONDAIRES (ROUTES RÉGIO-  
NALES).....14
    - Les ROUTES LOCALES.....15
  - B- CLASSIFICATION DES CENTRES URBAINS ET DU  
RÉSEAU ROUTIER.....15
    - I- CLASSIFICATION DES CENTRES URBAINS.....15
    - II- CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER.....16
      - Routes provinciales.....18
      - Routes régionales.....19
      - Rues et chemins locaux.....20
- CHAPITRE II - LES RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES..21
  - A- SOURCES DE REVENUS.....22
  - B- LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX ROUTIERS.....23
    - I- LE RÉSEAU PROVINCIAL.....23
    - II- LE RÉSEAU RÉGIONAL.....25
      - Quelques méthodes de financement....26
    - III- LE RÉSEAU LOCAL.....29
  - C- IMPLICATIONS FINANCIÈRES ET ADMINISTRATIVES...30
- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....35

## TROISIÈME PARTIE, LES PROBLÈMES

|        |    |                                                      |    |
|--------|----|------------------------------------------------------|----|
| ANNEXE | 1- | HISTORIQUE DE LA VOIRIE.....                         | 38 |
|        |    | LA VOIRIE JUSQU'EN 1815.....                         | 38 |
|        |    | LA PÉRIODE 1815-1855.....                            | 39 |
|        |    | LA PÉRIODE 1855-1907.....                            | 39 |
|        |    | LA PÉRIODE 1907-1919.....                            | 40 |
|        |    | LA PÉRIODE 1919 A NOS JOURS.....                     | 41 |
| ANNEXE | 2- | CONDITION DES RÉSEAUX ROUTIERS.....                  | 43 |
|        | A- | VOIRIE PROVINCIALE.....                              | 43 |
|        |    | 1- ÉVOLUTION DU RÉSEAU ROUTIER, QUÉBEC-ONTARIO....   | 44 |
|        |    | Croissance des réseaux routiers.....                 | 44 |
|        |    | Routes améliorées et routes pavées.....              | 47 |
|        |    | Effet d'une structure administrative.....            |    |
|        |    | différente.....                                      | 49 |
|        |    | Inventaire des routes du ministère de la...          |    |
|        |    | Voirie.....                                          | 49 |
|        |    | II- ÉVOLUTION DE L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES     |    |
|        |    | AUTOMOBILES, QUÉBEC-ONTARIO.....                     | 51 |
|        |    | Densité de la circulation.....                       | 56 |
|        | B- | VOIRIE MUNICIPALE.....                               | 60 |
|        |    | ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE RUES.....                     | 62 |
| ANNEXE | 3- | ASPECT FINANCIER DE LA VOIRIE.....                   | 66 |
|        | A- | DÉPENSES.....                                        | 66 |
|        |    | 1- DÉPENSES DE VOIRIE RURALE, QUÉBEC-ONTARIO.....    | 66 |
|        |    | La Voirie et le budget provincial,.....              |    |
|        |    | Québec-Ontario.....                                  | 66 |
|        |    | Coût des routes, Québec-Ontario.....                 | 67 |
|        |    | II-, DÉPENSES DE VOIRIE MUNICIPALE, QUÉBEC-ONTARIO.. | 72 |
|        |    | III- ÉTAT DES DÉPENSES DE VOIRIE AU QUÉBEC.....      | 73 |
|        |    | Dépenses du ministère de la Voirie.....              | 77 |
|        | B- | REVENUS.....                                         | 79 |
|        |    | 1- REVENUS PROVINCIAUX, QUÉBEC-ONTARIO.....          | 79 |
|        |    | Frais d'immatriculation.....                         | 80 |
|        |    | Taxe sur les carburants.....                         | 80 |
|        |    | Vente de gazoline.....                               | 85 |
|        |    | Revenu total.....                                    | 85 |
|        |    | Revenus comparés aux dépenses.....                   | 90 |
|        |    | II- REVENUS MUNICIPAUX.....                          | 95 |

## LISTE DES FIGURES

|     |                                                                                                                                                           |    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A-  | Organisation du financement des réseaux provinciaux et régional.....                                                                                      | 27 |
| 1-  | Réseau routier rural, Québec-Ontario, 1937-1962.....                                                                                                      | 46 |
| 2-  | Évolution des routes améliorées et pavées Québec- Ontario, 1937-1962, Réseau routier rural.....                                                           | 48 |
| 3-  | Responsabilité financière du ministère de la Voirie sur l'ensemble du réseau routier rural du Québec, 1947-1962...                                        | 53 |
| 4-  | Immatriculation des véhicules automobiles, Québec-Ontario, 1937-1963.....                                                                                 | 55 |
| 5-  | Variation du nombre de véhicules automobiles par mille de routes pour le Québec et l'Ontario, 1937-1962.....                                              | 58 |
| 6-  | Réseau routier urbain, Québec-Ontario, 1937-1962.....                                                                                                     | 64 |
| 7-  | Pourcentage de la longueur des rues pavées par rapport à la longueur totale des rues, municipalités importantes du Québec et de l'Ontario, 1940-1962..... | 65 |
| 8-  | Relation entre les dépenses de voirie rurale et les dépenses nettes totales provinciales, Québec-Ontario, 1937-1961                                       | 69 |
| 9-  | Dépenses affectées à la voirie rurale, Québec-Ontario 1937-1962.....                                                                                      | 71 |
| 10- | Dépenses municipales à l'item voirie pour le Québec et l'Ontario, 1937-1962.....                                                                          | 75 |
| 11- | État des dépenses totales de voirie, Québec 1952-1962.....                                                                                                | 78 |
| 12- | Ventes de gasoline, Québec-Ontario, Canada, 1952-1963.....                                                                                                | 87 |
| 13- | Revenus provenant de l'utilisation des véhicules automobiles, Québec-Ontario, 1937-1963.....                                                              | 91 |
| 14- | Revenus par véhicule, immatriculation et taxes sur les carburants, Québec-Ontario, 1937-1963, Canada 1952-1963...                                         | 92 |
| 15- | Revenus provenant de l'utilisation des véhicules automobiles en pourcentage des dépenses affectées à la Voirie rurale, Québec-Ontario, 1937-1963.....     | 94 |

## LISTE DES TABLEAUX

|       |                                                                                                                                           |    |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A-    | Classification des agglomérations urbaines, selon l'importance de leur population, de la main-d'oeuvre et des ventes au détail, 1961..... | 17 |
| B-    | Inventaire des routes et chemins du ministère de la Voirie en fin de saison 1964.....                                                     | 32 |
| C-    | Coût moyen de l'entretien des routes selon la classe.....                                                                                 | 33 |
| D-    | Coût comparatif de l'entretien total entre les réseaux actuels et proposés, 1963-1964.....                                                | 34 |
|       |                                                                                                                                           |    |
| I-    | Inventaire du réseau routier rural, Québec-Ontario, 1937-1962.....                                                                        | 45 |
| II-   | Réseau routier rural, chemins améliorés et pavés, Québec-Ontario, 1963.....                                                               | 50 |
| III-  | Responsabilité financière du ministère de la Voirie par rapport au réseau routier du Québec, 1947-1963.....                               | 52 |
| IV-   | Immatriculation des véhicules automobiles, Québec-Ontario, 1937-1963.....                                                                 | 54 |
| V-    | Immatriculation des véhicules par mille de route, Québec-Ontario, 1937-1962.....                                                          | 59 |
| VI-   | Véhicules par mille de route provinciale, Québec-Ontario, 1952-1962.....                                                                  | 61 |
| VII-  | Inventaire du réseau routier urbain, Québec-Ontario, 1937-1962.....                                                                       | 63 |
| VIII- | Relation des dépenses de voirie rurale aux dépenses nettes totales provinciales, Québec-Ontario, 1937-1961.....                           | 68 |
| IX-   | Dépenses affectées à la voirie rurale, Québec-Ontario, 1937-1962.....                                                                     | 70 |
| X-    | Dépenses de voirie municipale, Québec-Ontario, 1937-1962.                                                                                 | 74 |
| XI-   | État des dépenses totales de voirie au Québec, 1952-1962.                                                                                 | 76 |
| XII-  | Coût moyen de l'immatriculation des véhicules automobiles, Québec-Ontario-Canada, 1953 et 1963.....                                       | 81 |
| XIII- | Taxe sur les carburants, Provinces canadiennes, 1937-1964.                                                                                | 83 |
| XIV-  | Taxe sur les carburants, Provinces canadiennes, 1952-1964.                                                                                | 84 |
| XV-   | Ventes de gasoline, Provinces canadiennes, 1952-56-61-62-63.....                                                                          | 86 |

XVI-Revenus provenant de l'immatriculation des véhicules  
et de la taxe sur les carburants, Québec-Ontario,  
1937-1963..... 88

XVII-Revenu total par véhicule dans les provinces canadien-  
nes, 1952-1963..... 89

## AVERTISSEMENT

Au cours de la présente étude, nous nous sommes inspirés d'un ouvrage écrit par M. Yves Dubé: "LES PROBLÈMES ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS DE LA VOIRIE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC", Québec 1955; étude faisant partie de l'ensemble des travaux présentés par l'Union des Municipalités de la Province de Québec, à la Commission Royale d'Enquête sur les problèmes constitutionnels.

Pour une meilleure compréhension de notre rapport, nous avons cru nécessaire de présenter un résumé du premier chapitre de l'étude de M. Dubé sur l'historique de la voirie. Pour le restant du rapport, les conclusions sont différentes; principalement lorsqu'elles découlent de comparaisons entre le Québec et l'Ontario; les changements survenus depuis 10 ans ont été importants dans les deux provinces. Nous avons remis à jour plusieurs tableaux de l'étude de M. Dubé; plusieurs furent supprimés à cause de la fragilité des statistiques ou à causes du peu d'intérêt qu'ils offraient; d'autres furent aussi ajoutés lorsqu'ils étaient nécessaires à la compréhension du problème.

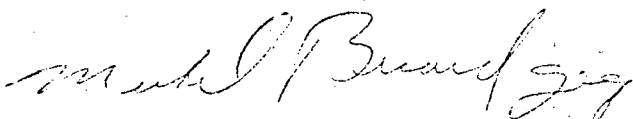
Enfin, toutes les statistiques importantes ont été portées sur graphiques afin de faciliter l'interprétation visuelle des variations.

Il importe en dernier lieu, de faire certaines remarques sur la nature, la qualité et la portée des statistiques utilisées. Plusieurs de ces statistiques sont des agrégats d'une multitude de données plus ou moins homogènes; ainsi le réseau routier est quantifié, mais rien n'est dit au sujet de la qualité des routes. En second lieu, certaines statistiques sont des approximations comportant des erreurs d'estimation systématiques ou accidentelles; comme exemple, nous savons que les dépenses municipales sont souvent mal rapportées, et parfois même omises.

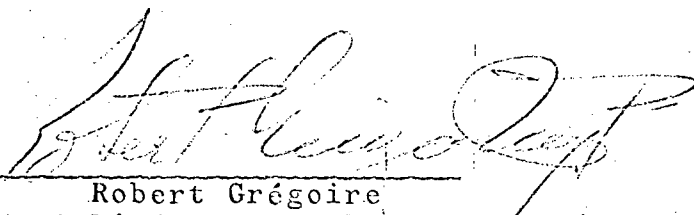
Ces deux caractéristiques des statistiques, particulièrement la première, sont d'une importance considérable quant il s'agit de comparer l'Ontario et le Québec. Une étude plus approfondie aurait demandé plus de données qu'il est impossible de recueillir dans le court temps à notre disposition.

QUÉBEC, le 2 juillet 1965.

Étude préparée par:

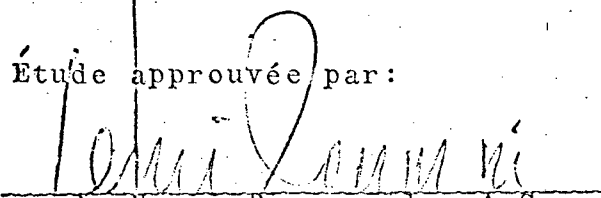


Michel Bérard,  
Géographe - économiste



Robert Grégoire  
ing. diplômé en circulation routière.  
maître en urbanisme.

Étude approuvée par:



Henri Perron, Ing. A.C.  
Directeur Service Technique  
de la Circulation

## INTRODUCTION

Le présent rapport étudie la condition de la voirie au Québec et suggère quelques solutions aux problèmes administratifs et financiers du ministère de la Voirie et des municipalités. Ce rapport se divise en trois parties.

La première partie est un résumé de l'étude dans lequel nous référons aux différentes annexes où les problèmes y sont exposés d'une façon complète et détaillée.

La deuxième partie porte sur les solutions suggérées. Nous y présentons un schéma de ce que devrait être la classification fonctionnelle du réseau routier rural et ensuite, nous situons et répartissons les responsabilités financières et administratives nécessaires au développement ordonné du réseau proposé. Ce mode de classification, universellement accepté, permet de grouper systématiquement les routes à caractères communs.

La partie des annexes est un exposé élaboré des problèmes de voirie au Québec: l'histoire, les conditions du développement, et les aspects financiers y sont esquissés; au besoin nous avons comparé la voirie du Québec à celle de l'Ontario.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

Historiquement, les faits saillants dans le domaine de la voirie au Québec, furent son développement lent et les changements fréquents dans sa législation. A l'origine, on a pratiqué une politique de grande centralisation pour ensuite passer à une période d'extrême décentralisation et enfin revenir à une centralisation peut-être différente, mais apparaissant plus forte; on acceptait ainsi des changements sociaux, économiques et politiques.

### INVENTAIRE:

#### INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER RURAL

QUÉBEC - ONTARIO  
1937 - 1962

|                         | RÉSEAU TOTAL<br>(Milles) |         | ROUTES AMÉLIORÉES<br>(Milles) |         | ROUTES PAVÉES<br>(Milles) |         |
|-------------------------|--------------------------|---------|-------------------------------|---------|---------------------------|---------|
|                         | Québec                   | Ontario | Québec                        | Ontario | Québec                    | Ontario |
| 1937                    | 35 001                   | 76 535  | 17 880                        | 56 094  | 3 298                     | 5 986   |
| 1962                    | 54 477                   | 77 143  | 43 574                        | 73 163  | 13 266                    | 20 315  |
| Augmentation<br>37 - 62 | 55.6%                    | 0.8%    | 143.7%                        | 30.4%   | 302.2%                    | 239.4%  |
| Annuelle                | 1.8%                     | --      | 3.6%                          | 1.1%    | 5.7%                      | 5.0%    |

Source : Tableau I page 45

- De 1937 à 1962, le réseau routier rural québécois augmentait de 56%; le réseau ontarien demeurait stable.
- De 1937 à 1962, le réseau de routes rurales améliorées augmentait de 144% au Québec et de 30% en Ontario.
- De 1937 à 1962, le réseau de routes rurales pavées augmentait de 302% au Québec et de 239% en Ontario.
- Le Québec et l'Ontario ont des structures administratives et financières différentes; bien que les équipements routiers étaient différents en 1937, ils sont devenus comparables en 1962.
- A l'été 1962, le ministère de la Voirie entretenait 29 953 milles de routes améliorées; soit 69% des routes rurales améliorées (page 52)
- A l'hiver 1962-1963, le ministère de la Voirie entretenait 37 660 milles de routes; soit 69% du réseau routier total. (page 52)
- Entre 1947 et 1962, le millage des routes rurales entretenues par le ministère de la Voirie l'été augmenta de 44%; cependant le ministère entretient une proportion de plus en plus faible de routes par rapport au total des routes rurales améliorées (page 52)

# IMMATRICULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES

QUEBEC — ONTARIO  
1937 - 1945 - 1956 - 1963

|                            | QUEBEC    |             |              |       | ONTARIO   |             |            |        |
|----------------------------|-----------|-------------|--------------|-------|-----------|-------------|------------|--------|
|                            | TOTAL     | AUTOMOBILES | VEH. - COMM. |       | TOTAL     | AUTOMOBILES | VEH. COMM. |        |
|                            |           |             | -            | %Tot. |           |             |            | % Tot. |
| 1937                       | 197 917   | 161 317     | 34 074       | 17.2  | 623 918   | 543 649     | 75 687     | 12.1   |
| 1945                       | 228 681   | 171 240     | 54 607       | 23.9  | 662 719   | 556 740     | 100 234    | 15.1   |
| 1956                       | 844 827   | 627 993     | 203 420      | 24.1  | 1 710 240 | 1 401 259   | 297 329    | 17.4   |
| 1963                       | 1 381 801 | 1 068 291   | 299 336      | 21.7  | 2 268 320 | 1 926 878   | 333 701    | 14.7   |
| Augmentations<br>Annuelles |           |             |              |       |           |             |            |        |
| 37-63                      | 7.7%      | 7.6%        | 8.7%         |       | 5.1%      | 5.0%        | 5.9%       |        |
| 37-45                      | 1.8%      | 0.8%        | 6.1%         |       | 0.8%      | 0.3%        | 3.6%       |        |
| 45-56                      | 12.6%     | 12.5%       | 12.7%        |       | 9.0%      | 8.8%        | 10.4%      |        |
| 56-63                      | 7.3%      | 7.9%        | 5.7%         |       | 4.1%      | 4.7%        | 1.7%       |        |

SOURCE: Tableau IV , (Page 54)

### INVENTAIRE DES IMMATRICULATIONS:-

- En 1963, le nombre de véhicules automobiles au Québec était de 6 fois plus élevé qu'en 1945. En Ontario on immatriculait 3.6 fois plus de véhicules en 1963 qu'en 1945.
- La période 1945-1956 a connu des accroissements plus grands que la période 1956-1963 au cours de laquelle Québec connu des accroissements annuels moyens de 7.3% et l'Ontario de 4.1%.
- Québec a toujours eu proportionnellement plus de véhicules commerciaux que l'Ontario; 21.7% au Québec comparé à 14.7% en Ontario, en 1963.
- En 1962, le Québec comptait 29.4 véhicules par mille de routes améliorées, et 96.6 par mille de routes pavées. L'Ontario en comptait 29.8 et 107.2 (page 57)
- En 1962, le réseau de rues urbaines (7 789 milles) représentait 12.5% du total des réseaux urbain et rural. Ce réseau desservait les trois quarts de la population (page 63)
- En 1962, 80.6% des rues étaient pavées au Québec et seulement 56.7% l'étaient en Ontario (page 63)

DÉPENSES:-

- Pour la période 1937-1961, le Québec consacrait en moyenne 29.8% du budget provincial à la voirie, et l'Ontario 30.5% (page 68)
- De 1956 à 1961, le Québec consacrait en moyenne 28.8%, et l'Ontario 33.3% (page 68)
- Les dépenses totales de voirie sont plus élevées en Ontario (page 70)
- Les dépenses par mille de routes améliorées sont plus élevées au Québec, mais elles devraient s'équilibrer aux mêmes taux qu'en Ontario d'ici quelques années (page 71)
- La voirie municipale coûte le même prix par mille au Québec et en Ontario; elle coûte deux fois plus cher que la voirie rurale (page 74)
- En 1962, 74.9% des dépenses totales de voirie étaient affectées au réseau rural (185.4 millions sur 247.7) (page 76)
- En 1962, le gouvernement provincial dépensait un montant égal à 90% des dépenses de voirie rurale. (figure 11, page 78)
- En 1962, les gouvernements municipaux dépensaient un montant égal à 106% des dépenses de voirie municipales (figure 11, page 78)
- Tous les subsides fédéraux ou autres ont dû être attribués au réseau provincial, bien que dans certains cas, ils étaient destinés aux travaux de nature urbaine (figure II page 78)

- Il semble, d'après les statistiques du gouvernement fédéral que le gouvernement provincial dépense proportionnellement de moins en moins pour la voirie rurale (figure 11, page 78)
- Le ministère de la Voirie administre une proportion toujours plus grande des argentés consacrés à la voirie par le gouvernement provincial. (figure 11, page 78)

#### REVENUS:-

- Seuls les revenus provenant des immatriculation et des taxes sur les carburants sont considérés.
- Les coûts moyens d'immatriculation n'ont pas changé au Québec au cours de la décade 1953-1963, alors qu'ils doubleraient en Ontario. Toutefois les coûts au Québec étaient parmi les plus élevés. (page 81)
- Le taux de la taxe sur les carburants n'est pas le plus élevé au Canada; il est sensiblement le même qu'en Ontario (page 83)
- Depuis 1937, l'automobiliste québécois a versé en taxe sur l'essence une moyenne de \$3.42 par année de plus que l'automobiliste ontarien (consommation moyenne de 600 gallons par an).
- De 1937 à 1950, 78.4% des dépenses faites par le gouvernement provincial ont été couvertes par les revenus. De 1950 à 1962, 85.5% l'ont été. (pages 88 et 94)
- La taxe sur les carburants est la principale source de revenus. Elle représente les trois quarts des revenus de la route et 65% des dépenses de voirie faites par le gouvernement provincial. (page 88)

- Les exemptions de taxes sur la vente des carburants sont actuellement de 10% au Québec: même en abrogeant toutes ces exemptions, on ne pourrait augmenter sensiblement les revenus. La moyenne des exemptions au Canada est de 17%, et en Ontario de 13%. (pages 86 et 87)

#### INTRODUCTION AUX PROPOSITIONS:-

- L'étude couvre les trois quarts de la population du Québec et représente près de 90% des ventes au détail (page 15)
- L'analyse tient compte de 208 agglomérations urbaines; c'est-à-dire tous les centres constitués de 1 000 habitants ou plus. (page 15)
- Les agglomérations de plus de 50 000 habitants (au nombre de 7) totalisent plus de la moitié de la population et accaparent les deux tiers des ventes au détail. (page 16)
- La classification suivante est proposée pour le réseau routier rural: (pages 18 et 20)
  - 1- Routes provinciales ( 5 500 milles)
  - 2- Routes régionales (12 000 milles)
  - 3- Rues et chemins locaux.
- Les routes provinciales et régionales relieront au moins tous les centres de 1 000 habitants et plus; les routes provinciales relieront tous les centres de 8 000 habitants et plus.
- Le réseau proposé desservira environ 85% de toute la circulation.

#### SUGGESTIONS:- (pages 21 à 36)

- La Voirie devrait s'occuper entièrement des réseaux provincial et régional; même à l'intérieur des agglomérations urbaines.
- La Voirie devrait entretenir le même réseau en été et en hiver.

- L'entretien d'été et d'hiver des routes régionales et provinciales dans les agglomérations de 8 000 habitants et plus devrait être fait par la municipalité, avec subvention de la Voirie; cette subvention serait égale au coût moyen de l'entretien de la route en milieu rural adjacent.
- Les municipalités, ou les organismes régionaux devraient être consultés par la Voirie dès les premières phases de l'élaboration des projets de voirie.
- Les rues et chemins locaux devraient être sous la seule responsabilité des municipalités.
- A cette fin, le gouvernement provincial redistribuera une partie des revenus de la taxe sur les carburants ou autres. Cette distribution devrait être guidée par les critères suivants: population, immatriculation, indice de richesse et genre de municipalité (urbaine ou rurale).
- Sujet à ce qui précède, une somme représentant de 15 à 20% des revenus provenant des frais d'immatriculation des véhicules automobiles et des taxes sur les carburants devrait être distribuée entre les municipalités pour l'aménagement des réseaux locaux.

Deuxième Partie

LES SOLUTIONS

## CHAPITRE I

### INTRODUCTION AUX PROPOSITIONS

Dans cette deuxième partie, nous nous proposons d'exposer les principales solutions aux problèmes soulevés au cours du présent travail. Nous présentons un bref aperçu des grands objectifs du ministère de la Voirie ainsi qu'une classification préliminaire des routes; la redistribution des responsabilités administratives et financières en matière de voirie y sera exposée.

#### A- LES OBJECTIFS:-

Le Québec se divise en un certain nombre de régions qui se distinguent par des caractéristiques fondamentales: agriculture, industrie primaire, industrie manufacturière ou industrie touristique.

Ces régions ont des besoins socio-économiques différents et il appartient à l'Etat de fixer et d'atteindre les grands objectifs pouvant satisfaire ces besoins. La Voirie apporte une contribution active en favorisant l'aménagement du meilleur réseau routier, lequel doit répondre aux objectifs visés.

Il importe que ces territoires soient reliés par un réseau routier convenant à la circulation, c'est-à-dire un réseau de routes sécuritaires et d'une capacité suffisante.

C'est surtout à l'intérieur et dans les environs immédiats des régions les plus dynamiques que le problème de la circulation est le plus aigu. Généralement, ces régions circonscrivent un centre urbain important, et on y rencontre les principaux problèmes de communications routières.

## LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES (ROUTES PROVINCIALES)

On a surtout besoin de grandes voies de communication entre les principaux centres urbains. Il est préférable de cesser de courir tous les villages au moyen de routes d'intérêt provincial pour construire comme on l'a déjà fait dans nombre de cas, des routes plus directes entre les centres ou agglomérations urbaines importantes.

Certaines routes provinciales actuelles devront être reclassifiées et pourraient très facilement devenir des routes régionales ou locales; de plus, quelques tronçons de routes provinciales traversant des agglomérations urbaines importantes devront être remplacés par de nouvelles routes évitant le centre des affaires. Il peut sembler regrettable de sacrifier certains tronçons de routes en faveur de voies nouvelles; toutefois, l'élimination de la circulation en transit, ou la séparation entre la circulation locale et celle à longue distance augmente la sécurité routière, favorise le décongestionnement et facilite la circulation locale. De plus, l'élimination de la circulation de passage augmente la "longévité" des rues locales et diminue d'autant la charge financière qu'ont à supporter les propriétaires fonciers des petites agglomérations.

## LES ITINÉRAIRES SECONDAIRES (ROUTES RÉGIONALES)

Dans un programme de voirie, on ne peut négliger les centres secondaires, et il est nécessaire de fournir à la population de ces centres un moyen adéquat de communication avec le réseau provincial. En effet, le développement régional est l'élément fondamental qui favorise la circulation sur le réseau provincial. Les routes régionales répondent à ce besoin. Jusqu'à maintenant, on a le plus souvent confondu les routes provinciales et régionales. Il nous apparaît avantageux de séparer complètement ces deux types de routes.

Tout comme les routes provinciales, les routes régionales doivent être aussi directes que possible, et dépendent d'une planification suivie et d'un contrôle rigoureux des normes établies.

## LES ROUTES LOCALES.

Enfin viennent les routes desservant la population riveraine et la circulation locale. De plus en plus on réalise au Québec, ou du moins on réalise mieux que des problèmes d'urbanisme se posent au niveau de nos petites et moyennes municipalités; ces problèmes devront toutefois être solutionnés au niveau municipal, et il n'appartient pas au ministère de la Voirie de planifier et de réaliser les réseaux de rues ou de chemins locaux.

Dans ce bref exposé, nous avons esquissé les besoins à long terme de la voirie tels qu'ils se présentent dans le contexte économique et social du Québec qui, depuis quelque temps est mû par un dynamisme extraordinaire. Les objectifs signalés plus haut semblent éloignés; toutefois ils sont valables. Il ne reste qu'à prendre les moyens nécessaires et utiles pour les atteindre. Ces moyens se traduisent pas la réalisation des programmes à court, moyen et long termes.

## B- CLASSIFICATION DES CENTRES URBAINS ET DU RÉSEAU ROUTIER.

Avant d'entreprendre une classification fonctionnelle du réseau routier, il est indispensable de mesurer l'importance relative des agglomérations urbaines et de délimiter le territoire directement influencé par ces dernières. A partir de cette classification, on définira le réseau routier provincial lequel doit accommoder tous les principaux mouvements de la circulation à longue distance. Le réseau régional vient ensuite s'ajouter au réseau provincial pour desservir la région qui gravite autour d'un pôle d'attraction principal. Le réseau local dessert ensuite la population éparse de ces régions.

### 1- CLASSIFICATION DES CENTRES URBAINS.

La classification des centres urbains s'est faite à l'aide de trois critères différents:

- 1- La population.
- 2- La main-d'oeuvre.
- 3- Le total des ventes au détail.

Dans cette étude, nous avons tenu compte des municipalités constituées de 1 000 habitants et plus, et nous les avons groupées selon le cas, en zones métropolitaines lorsque l'habitation nous semblait continue et contiguë. Nous avons adopté la classification du B.F.S. pour les zones métropolitaines de recensement.

Nous avons analysé 208 agglomérations urbaines comprenant plus de 350 municipalités. Ces agglomérations urbaines totalisent 74.1% de la population du Québec, 78.6% de la main-d'oeuvre totale, et 89.4% de toutes les ventes au détail.

L'étude consiste à déterminer selon chacun des critères, et pour chaque municipalité, le rang qu'elle occupe par rapport à l'ensemble des municipalités constituées. Nous avons découvert quatre groupes importants de municipalités.

Nous présentons au tableau A, un résumé de la classification. Le groupe I qui ne représente que 7 zones métropolitaines de 50 000 habitants ou plus, totalise 55% de la population et les deux tiers des ventes au détail. Le groupe II comprend 29 agglomérations dont la population varie entre 8 000 et 50 000 habitants; il représente 11% de la population et 13.5% des ventes au détail. Finalement, les groupes III et IV sont constitués de 172 agglomérations comptant moins de 8 000 habitants et ne représentent que 8.3% de la population et 9.3% des ventes au détail.

## II- CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER.

L'étude des besoins routiers permet d'établir l'ordre des priorités pour les nouvelles constructions ou pour les reconstructions. Cependant avant de pouvoir estimer les besoins, il est nécessaire de classer chacune des routes à l'intérieur d'un système fonctionnel; ce réseau prévu doit satisfaire aux besoins d'une population toujours de plus en plus dépendante de la route. Pour chacune des classes proposées plus loin, on devra fixer les normes correspondantes aux besoins de la circulation présente et future.

TABLEAU A

Classification des agglomérations urbaines, selon  
l'importance de leur population, de la main-d'oeuvre  
et des ventes au détail. 1961.

| GROUPE | LIMITE DES<br>POPULATIONS | POURCENTAGE DU QUEBEC |                   |                     | Nombre d'ag-<br>glomérations |
|--------|---------------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|------------------------------|
|        |                           | Population            | Main-<br>d'oeuvre | Ventes<br>au détail |                              |
| I      | 50 000 et plus            | 54.9                  | 60.3              | 66.6                | 7                            |
| II     | 8 000 à 50 000            | 10.9                  | 10.7              | 13.5                | 29                           |
| III    | 2 800 à 8 000             | 4.7                   | 4.5               | 6.1                 | 55                           |
| IV     | 1 000 à 2 800             | 3.6                   | 3.1               | 3.2                 | 117                          |
|        |                           | 74.1 %                | 78.6 %            | 89.4 %              | 208                          |

D'après B.F.S., Ottawa, Recensement du Canada 1961.

Cette classification fonctionnelle est la seule jugée adéquate dans la plupart des pays, lorsqu'il s'agit d'étudier les besoins des routes dont l'usage varie du service de la propriété (rues, chemins, etc...) jusqu'au service exclusif du mouvement des véhicules (autoroutes et routes à accès contrôlés). Après comparaison des diverses classifications utilisées ailleurs nous proposons la classification suivante:

- 1- Routes provinciales.
- 2- Routes régionales.
- 3- Rues et chemins locaux.

Les routes à caractère spécial, telles les routes de pénétration ou de développement, les routes touristiques, les routes conduisant à des parcs provinciaux ou nationaux etc., sont intégrées dans une des classes proposées selon la nature principale de la route.

Les caractéristiques de chacune de ces classes sont les suivantes:

#### Routes provinciales:-

Notre réseau provincial actuel est le résultat ou l'aboutissement d'un grand nombre de décisions et de programmes sporadiques antérieurs qui n'ont pas toujours été logiques, mais qui collaient aux impératifs du temps.

C'est ainsi que assez souvent, les constructions se sont faites sans tenir compte de l'intensité, de la nature et des besoins futurs de la circulation. Nous reconnaissons que des efforts isolés furent tentés, mais le manque de standardisation dans les normes conduisit aux résultats que l'on connaît: plusieurs routes provinciales ont aujourd'hui des standards nettement inférieurs à ceux exigés par le trafic qu'elles portent.

Nous proposons que les routes provinciales relient entre elles les principales agglomérations urbaines et les grandes régions du Québec. Nous proposons aussi que ces routes donnent accès aux grandes agglomérations situées dans les provinces ou états voisins. Ces grandes agglomérations au nombre de 36, <sup>A</sup> comprennent les groupes I et II présentés au tableau et englobent les centres d'une population d'au moins 8 000. Elles sont localisées sur les grands axes actuels de circulation.

Conçues d'abord pour favoriser le mouvement des véhicules, ce qui présuppose un contrôle au moins partiel des accès, ces routes pourront donner accès aux propriétés riveraines.

Quoique reliant des centres moins importants, une route pourra être assignée à cette classe si elle dessert un itinéraire ou un courant de circulation dont le caractère majeur est de nature provinciale.

Ces routes représentent l'ossature du réseau complet. Elles fixent les axes majeurs et représentent environ 10% du réseau routier actuel: soit 5 500 milles de routes y compris 1200 milles d'autoroutes et de routes à accès contrôlés; c'est 1 500 milles de moins que ce que nous considérons actuellement comme routes provinciales (les routes numérotées).

#### Routes régionales:-

Il existe une relation directe et fonctionnelle entre les routes provinciales et régionales. En effet, la route régionale est l'instrument de base qui favorise l'activité sociale et économique de la région.

Ces routes sont au milieu de la classification et sont conçues pour favoriser également l'accès à la propriété riveraine et la circulation des véhicules. Elles donnent accès au réseau provincial et relient les centres d'importance secondaire au centre principal de la région.

Les centres secondaires comprennent au moins les agglomérations urbaines mentionnées dans les groupes III et IV de la classification proposée précédemment, et auxquelles nous ajoutons les municipalités rurales de plus de 2 000 habitants. A cette classe seront ajoutés les grands collecteurs de circulation dont l'intérêt est de nature autre que locale.

Les routes régionales représenteront environ le cinquième du total des routes rurales, soit environ 12 000 milles de routes; elles correspondent dans une large mesure aux chemins municipaux de deuxième classe tels que définis par le ministère de la Voirie.

Les deux premières classes de routes comprennent environ le tiers de la longueur totale du réseau et accommodent de 85 à 90% de la circulation. Il est normal que l'attention de l'Administration et de la Législature soit davantage concentrée sur ces routes qui doivent être construites pour accommoder les volumes de circulations prévus pour une période d'environ 25 ans.

#### Rues et chemins locaux:-

Ces rues et chemins ont un très faible volume de circulation et la vitesse des véhicules y est plus lente; surtout à l'usage du propriétaire foncier, elles ne desservent pas les mouvements importants de circulation; ceci ne veut pas dire qu'elles doivent être aménagées au hasard. Trop souvent a-t-on agi au petit bonheur et gaspillé des capitaux importants, créant ainsi des charges financières inutiles pour les générations présentes et futures.

Comme nous l'avons vu plus haut, il existe des problèmes d'urbanisme, entre autres ceux engendrés par la localisation et la construction des routes provinciales et régionales. Il importera de procéder à la planification complète de tout le système de rues et de routes; les unes et les autres sont complémentaires et chaque classe de routes doit remplir la fonction pour laquelle elle est construite.

## CHAPITRE 2

### LES RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES

Les quelques pages qui précèdent visent à rappeler les principaux objectifs visés par le ministère de la Voirie et présentent la classification proposée du réseau routier rural. Dans les lignes qui suivent, nous illustrerons ce qui nous semblent les meilleurs moyens à prendre pour organiser et financer le réseau routier dans le sens des grands objectifs déjà énumérés. Nous n'aborderons pas ici les solutions pouvant toucher l'organisation interne du ministère de la Voirie; nous attribuerons des responsabilités administratives et financières aux différents gouvernements ou organismes publics: provincial, régional et local.

Le ministère de la Voirie, grâce à ses services techniques bien organisés et à ses délégués régionaux, est l'autorité compétente pour décider et accomplir des travaux de voirie.

Nous suggérons comme première étape, que le ministère de la Voirie assume également la responsabilité de la construction et de l'entretien des ponts, et qu'il ait le contrôle des travaux de voirie exécutés par les autres ministères ou autres administrations gouvernementales. Ce contrôle s'exercera dans les domaines techniques où la Voirie choisira les normes de construction à être adoptées et en surveillera l'application.

Eventuellement, il semble que le ministère de la Voirie devrait contrôler toute la construction routière faite par les autres ministères du Québec.

Néanmoins, nous estimons désirable de préconiser une certaine décentralisation administrative et financière d'une partie du réseau actuellement entretenu par la Voirie vers les gouvernements régionaux et locaux.

#### A- SOURCES DE REVENUS.

Les revenus devant servir au financement de la voirie doivent provenir principalement des individus qui bénéficient le plus du réseau routier: l'usager et le propriétaire foncier.

Parmi les revenus que l'on peut cataloguer comme taxes imposées à l'usager, deux sont particulièrement importantes: celle sur les carburants et celle sur les immatriculations des véhicules. La taxe sur les carburants est imposée en partant du principe que l'usager de la route paye une taxe proportionnelle au millage qu'il parcourt et que ce millage est proportionnel au carburant consommé. Les frais d'immatriculation permettent de mieux tenir compte de certaines caractéristiques importantes des véhicules, tel le poids, le type de véhicules, etc... Cependant une hausse induite de ces taxes à l'usager pourrait affecter les compagnies de transport routier en les forçant à augmenter leurs tarifs, ce qui pourrait les défavoriser vis-à-vis les compagnies de transport ferroviaire.

La deuxième catégorie d'individu à profiter de la route est celle des propriétaires fonciers. La taxe foncière ainsi que certaines taxes spéciales attachées à la propriété sont utilisées pour financer les dépenses de voirie au niveau des municipalités. On prétend généralement que la voirie municipale locale est un service à la propriété et ces taxes sont les principales mesures pour répondre aux besoins de cette dernière.

En plus de procurer des avantages à l'usager et aux propriétaires fonciers, les routes et les rues sont aussi des facteurs d'accroissement des richesses nationales dont chaque individu bénéficie. De ce fait, une partie des dépenses de voirie devraient être supportées par la collectivité.

Aussi croyons-nous logique que l'Etat ait puisé et puise à même le fonds consolidé, une somme plus grande que celle rapportée par les taxes sur les carburants et les immatriculations des véhicules afin de couvrir les dépenses de voirie.

Ces trois moyens de financement peuvent être employés au paiement de chaque type de voirie. Un seul problème reste à solutionner: la proportion que chacun doit payer. Nous avons vu, dans la première partie du rapport, que les revenus de la route avaient couvert 85.5% des dépenses de voirie au Québec et 91.2% en Ontario pour la période 1950-1962. Cette proportion est acceptable et un total de dépenses qui seraient de 10 à 15% supérieures aux revenus nous paraît convenable.

#### B- LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX ROUTIERS.

Le ministère de la Voirie a ses objectifs propres, et peut, en déléguant ses pouvoirs à d'autres administrations, permettre aux municipalités locales ou régionales d'atteindre des objectifs complémentaires; toutefois, il doit maintenir à tous les paliers un contrôle de toute la voirie.

Même si une certaine décentralisation semble mieux répondre au bien commun de la population du Québec, la Voirie doit contrôler, par l'intermédiaire de ses Services, l'exécution des travaux auxquels elle participe.

#### I- LE RÉSEAU PROVINCIAL

Ce réseau est l'ossature sur laquelle se greffent les principaux mouvements de la circulation à longue distance. Vu qu'il est d'intérêt général, l'Etat par l'entremise du ministère de la Voirie doit en assumer toute la responsabilité; que ce soit en milieu urbain ou rural. Il va de soi que la Voirie ne sera pas responsable des équipements accessoires en milieu urbain, tels que voies de service, aqueduc, égouts, trottoirs, etc...


 Pour ce qui a trait à l'entretien d'été et d'hiver, nous croyons que dans le cas des municipalités ou agglomérations de 8 000 habitants et plus, la Voirie devrait subventionner l'entretien, et non le faire. Nous croyons que ces municipalités sont mieux équipées pour exécuter un entretien de nature urbaine. Ainsi la Voirie pourrait octroyer ces municipalités d'une somme égale par mille au coût moyen de l'entretien fait par la Voirie en milieu adjacent.

Ainsi la municipalité est appelée à contribuer au coût de l'entretien si ce coût est supérieur à la subvention; comme cet excédent de dépenses est nécessité par le caractère urbain de ces tronçons de routes, la population locale se voit forcée à payer les services additionnels qu'elle veut bien se donner; pour cette raison, cette méthode est supérieure à celle où le ministère de la Voirie paierait toutes les dépenses d'entretien. Nous uniformiserons ainsi la part des argents investis par la Voirie dans le domaine de l'entretien à travers toutes les municipalités du Québec, tout en tenant compte des caractéristiques physiques et des besoins particuliers des régions.

De plus, ces municipalités ont la capacité financière pour supporter ces charges d'entretien puisqu'actuellement elles en défraient le coût total.

Tel que discuté antérieurement et tel que présenté en figure A, nous préconisons que le ministère de la Voirie entre en contact avec les municipalités ou avec les gouvernements régionaux dès les premières heures de l'élaboration d'un projet, et que la préparation des projets à l'intérieur des municipalités soit faite en consultation avec les intéressés. De plus, les municipalités devront s'entendre avec le ministère de la Voirie, avant d'entreprendre des travaux dans l'emprise d'une route provinciale.

Nous avons vu au chapitre précédent, que ce réseau représente environ 5 500 milles de routes, dont 1 200 milles seraient à voies divisées et à accès contrôlés.

## II- LE RÉSEAU RÉGIONAL.

Comme nous l'avons vu plus haut, environ 12 000 milles de routes devraient être classées dans ce système. Le but de ces routes est de favoriser les trajets de courtes et moyennes distances, c'est-à-dire les déplacements nécessaires à la vie quotidienne.

La création d'une autorité régionale qui coordonnerait les efforts des différents organismes de planification et de réalisation des projets d'envergure régionale, permettrait de mieux résoudre les problèmes propres aux régions; les solutions préconisées dans les plans d'aménagement reflèteraient davantage les objectifs locaux et régionaux.

Dans le passé, les difficultés administratives et financières éprouvées par les administrations de comté (municipalité de comté) nous paraissent attribuables à la faiblesse des organismes responsables et à la faible étendue des territoires où s'exerçait la juridiction: cette carence générale nous semble surtout attribuable au fait que les éléments les plus dynamiques, les cités et villes, étaient systématiquement exclues des municipalités de comté.

Un organisme régional est sur le point d'être revalorisé. La création de cet organisme permettrait une répartition des responsabilités entre les différents paliers administratifs, et accélérerait le développement ordonné des régions. Un élément fondamental non négligeable est mis en évidence: en effet, toutes les municipalités - aussi bien urbaines que rurales - seraient dans une position comparable vis-à-vis l'autorité régionale. Il n'est pas nécessaire d'analyser ici comment cette autorité serait constituée, mais elle serait en partie responsable de l'élaboration du plan directeur des routes du réseau régional. La population étant plus près de cet organisme et plus directement responsable des décisions qui y seraient prises, restreindrait les réclamations qui dépassent sa capacité financière et n'exigeraient pas des chemins construits selon des standards plus élevés que nécessaires. Les régions les plus riches et les plus dynamiques pourraient ainsi se payer des routes meilleures.

Il n'est pas souhaitable d'utiliser les revenus provenant de l'impôt foncier pour financer les routes de ce réseau; il nous semble cependant convenable que le gouvernement provincial en paie la majeure partie, puisque tous les revenus provenant de la taxe sur les carburants et sur les immatriculations des véhicules sont actuellement gardés au trésor provincial, et que plus de 80% du roulage se fait sur les routes provinciales et régionales.

C'est dans cet optique que nous essaierons de répartir entre les intéressés les charges administratives et financières créées par l'existence de routes à caractère régional.

#### Quelques méthodes de financement.

En regard de ce que nous avons dit, trois organismes pourraient contribuer au financement de ces routes: l'Etat, par le ministère des Finances ou le ministère de la Voirie, l'organisme régional, ou les municipalités. Nous voyons en figure A que les méthodes de financement deviennent très nombreuses puisque l'on peut combiner chacun de ces organismes selon des proportions et des nombres différents.

Ainsi, à une des extrémités, on voit que l'Etat peut tout prendre à sa charge, délaissant les contributions des municipalités; on garde ainsi l'avantage d'une centralisation de l'administration et on évite le dédoublement des efforts.

A l'autre extrémité, nous pouvons donner aux municipalités l'entière responsabilité des routes régionales, tout en accompagnant cette responsabilité d'une subvention prise à même les revenus provenant des taxes sur les carburants ou autres; cette dernière solution peut aussi engendrer de graves problèmes: vu qu'il n'existe pas encore d'organisme régional capable de planifier, les municipalités deviennent ainsi libres d'agir selon leur bon vouloir.

# ORGANISATION DU FINANCEMENT DES RÉSEAUX PROVINCIAL ET RÉGIONAL

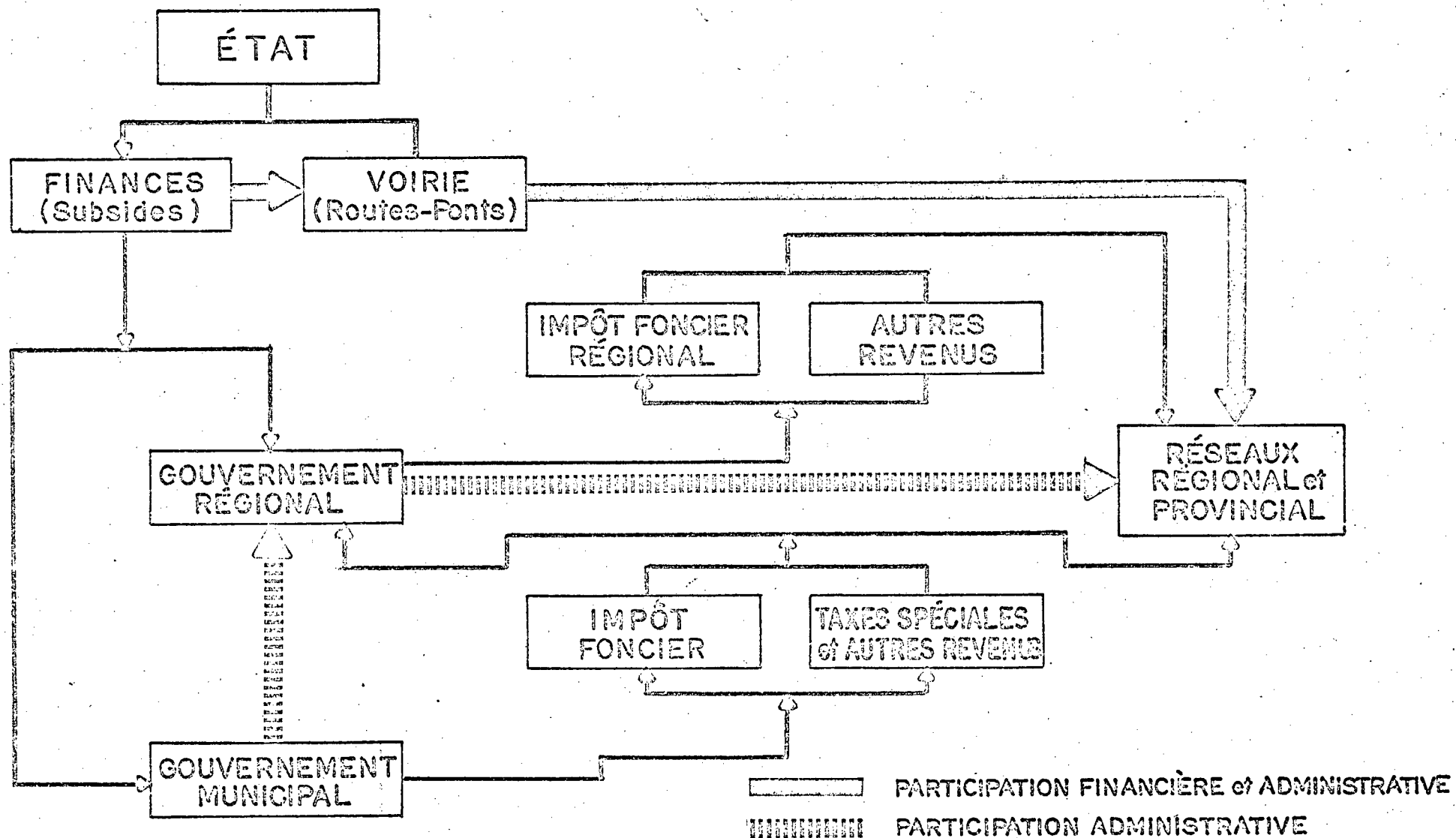


figure A

NOTE: Les traits larges indiquent les solutions proposées.

Le gouvernement central pourrait aussi se décharger d'une foule de problèmes, tout en satisfaisant les besoins locaux et régionaux, en redistribuant aux gouvernements régionaux une partie des revenus provenant de la taxe sur les carburants ou autres; nous pourrions même admettre que ces contributions de l'Etat soient globales, et que l'autorité régionale puisse en disposer selon son bon vouloir dans le domaine des travaux publics. Toutefois, il nous semble que cette solution soit utopique dans le contexte actuel du Québec. En effet, l'organisme régional est inexistant. De plus, redonner aux gouvernements régionaux ou municipaux des pouvoirs d'exécution de cette envergure, serait, nous croyons retourner à ce qui fut appelé dans le passé, la politique de bouts de chemins.

Vu que le réseau régional supporte le réseau provincial, l'Etat ne peut se permettre d'être à la merci de décisions non contrôlées; même en admettant un contrôle des sommes dépensées, il demeure que les régions riches recevraient encore des subsides même si elles sont parfois suréquipées en routes. On voit que cette politique ne serait que retarder l'échéance d'un équilibre régional en matière de voirie, instrument important de la décentralisation industrielle préconisée dans les objectifs de l'Etat.

Une subvention additionnelle aux régions sous-équipées ne peut solutionner adéquatement le problème puisqu'elle serait très compliquée d'évaluation et créerait peut-être des mésententes régionales entre certains territoires.

Nous ne présenterons pas tous les modes possibles d'administration et de financement des routes du réseau régional. Une solution simple et facile d'application semble répondre le mieux aux objectifs visés par la Voirie, ainsi qu'à ceux préconisés par les autres paliers gouvernementaux.

Devant l'inexistence d'un gouvernement régional fort et bien organisé, nous croyons qu'il serait préférable que la Voirie assume les frais de construction et d'entretien des routes régionales au même titre qu'elle le fait pour les routes provinciales, en faisant contribuer les municipalités pour les équipements urbains nécessaires. Les mêmes remarques faites au sujet de l'entretien des routes provinciales en milieu urbain s'appliquent aux routes régionales.

Nous préconisons aussi la consultation avec les municipalités lors de l'élaboration et de la construction de ces routes. Lorsque le gouvernement régional sera constitué et organisé, il aura charge de surveiller les intérêts du territoire sous sa juridiction, en agissant comme consultant auprès de la Voirie lors de l'élaboration des projets.

### III- LE RÉSEAU LOCAL

Au niveau de la voirie locale, seules les municipalités doivent être responsables de leurs rues et chemins, quoique le ministère de la Voirie pourrait en fixer les normes de construction. Les principaux revenus de ces municipalités sont les impôts fonciers et les taxes spéciales auxquels nous suggérons d'ajouter une répartition de la taxe sur les carburants ou autre. Cette répartition devrait être faite en tenant compte de certains critères tels la population, l'immatriculation des véhicules, l'indice de richesse, le type de municipalité, urbain ou rural, etc... De plus nous croyons que l'uniformisation des méthodes d'évaluation servant à prélever l'impôt foncier, rétablira la situation financière de la plupart des municipalités en leur permettant d'obtenir un rendement optimum de cette source de revenu.

Dans le cas des municipalités pauvres, nous suggérons que les dépenses encourues par la construction d'œuvres d'art importantes, tels les grands ponts, soient comblées par un subside conditionnel provenant soit d'un groupe de municipalités de la même région, ou soit du gouvernement provincial. Lorsque l'autorité régionale sera créée, elle pourra apporter une contribution à ces améliorations de nature locale.

### C- IMPLICATIONS FINANCIÈRES ET ADMINISTRATIVES.

Il importe maintenant d'examiner, au moins dans les grandes lignes, les implications administratives et financières qui pourraient survenir à la suite des changements proposés.

Le réseau à la charge de la Voirie sera diminué de 31 000 milles l'été et de 38 000 milles l'hiver à environ 18 000 milles, quelle que soit la saison, car nous ne faisons aucune distinction entre l'entretien d'été et l'entretien d'hiver. De plus, les routes que la Voirie gardera, soit les provinciales et les régionales, sont celles qui accommodent le plus de circulation et demandent un plus haut standard de construction et d'entretien. Ces 18 000 milles de routes demanderont moins de dépenses qu'actuellement, mais la Voirie concentrera ses efforts sur des routes importantes et laissera sous la responsabilité municipale un long réseau local peu dispendieux à construire et à entretenir. D'autre part, la répartition des taxes sur les carburants ou autres augmentera les revenus de l'impôt foncier des municipalités et leur permettra de subvenir à l'entretien complet du réseau local.

Ces 18 000 milles de routes à la charge de la Voirie, incluent environ 1,200 milles d'autoroutes et 1,200 milles de routes provinciales et régionales situées à l'intérieur des centres urbains importants.

Il est à noter que les propositions de ce rapport recommandent que la Voirie ne fasse l'entretien des routes provinciales et régionales que dans les agglomérations de moins de 8,000 habitants; les autres agglomérations seront subventionnées pour en faire l'entretien. Cette limite fut choisie à la suite de l'étude des centres urbains faite par le Service technique de la circulation. Ce choix allège la responsabilité d'entretien de 16 municipalités dont la population varie entre 5,000 et 8,000 habitants; par ailleurs 35 municipalités dont la population est inférieure à 5,000 se verront dans l'obligation de faire elles-mêmes, avec subvention, l'entretien des routes régionales et provinciales puisqu'elles se trouvent dans des agglomérations urbaines de plus de 8,000 habitants. Nous forçons ainsi un petit nombre de municipalités à se regrouper avec d'autres municipalités plus importantes, au moins pour les fins de l'entretien des routes provinciales et régionales.

Le tableau B illustre le capital routier dont la Voirie est actuellement responsable: 30,909 milles au 31 mars 1965. Plus de 86.3% des 7127 milles de routes provinciales sont en milieu rural, 6.5% en milieu urbain secondaire, et 7.2% en milieu urbain important.

Même si l'étude des besoins routiers est à peine amorcée, il est possible de mesurer et de quantifier approximativement les responsabilités administratives et financières des différents gouvernements. Nous présentons au tableau C le coût unitaire moyen d'entretien des routes selon le type de réseau et le genre de construction. Ces coûts unitaires moyens servent à déterminer au tableau D ce qu'il en aurait coûté au ministère de la Voirie s'il n'avait entretenu que les routes provinciales et régionales telles que définies dans ce rapport. On aurait dépensé environ 18 millions de dollars de moins à l'item entretien; si nous ajoutons les quelques 12 millions versés aux immobilisations faites sur les rues et chemins locaux, nous arrivons à un total de 30 millions. Un examen des dépenses faites par la Voirie sur le réseau local rural au cours des trois dernières années montre que ces dépenses représentent de 15 à 20% des revenus provenant des frais d'immatriculation des véhicules automobiles et des taxes sur les carburants. On rappelle qu'environ 15% du total des milles parcourus par tous les véhicules s'effectuent sur les routes et rues locales.

Si le gouvernement provincial remet aux municipalités les responsabilités administratives et financières suggérées précédemment, il devrait en même temps verser des subventions de cet ordre de grandeur.

La classification proposée ainsi que la nouvelle répartition des responsabilités administratives et financières diminue la longueur des routes entretenues par le ministère de la Voirie d'environ 47%.

En fait, nous voulons déléguer aux municipalités des pouvoirs administratifs et financiers sur environ 13,000 milles de routes à caractère local et nous prétendons que ces charges additionnelles ne dépasseront pas leur capacité financière si elles sont accompagnées des subventions. Dans la plupart des cas, les résidents de ces municipalités deviendront moins exigeants pour les standards de construction des routes locales, puisqu'ils contribueront directement aux dépenses faites sur ce réseau.

## TABLEAU B

Inventaire des routes et chemins du  
Ministère de la Voirie  
en fin de saison 1964

AUTOROUTE:

A péage : 116 milles  
 Gratuites: 162 milles  
 TOTAL DES AUTOROUTES: 278 milles

ROUTES PROVINCIALES:

Pavées : 6 157 milles  
 Gravelées: 808 milles

TOTAL : 6 965 milles

|                                                      |              |
|------------------------------------------------------|--------------|
| Dans les cités et villes de 5 000 habitants et plus  | 500 milles   |
| Dans les cités et villes de 5 000 habitants et moins | 450 milles   |
| Dans les villages, paroisses, cantons etc.           | 6 015 milles |
|                                                      | 6 965        |

TOTAL DES ROUTES PROVINCIALES: 6 965

CHEMINS MUNICIPAUX:2ième classe:

Pavés : 4 562 milles  
 Gravelés: 6 167 milles  
 TOTAL 2ième CLASSE: 10 729 milles.

3ième classe

Pavés : 2 323 milles  
 Gravelés: 10 730 milles  
 TOTAL 3ième CLASSE: 13 053 milles

TOTAL DES CHEMINS MUNICIPAUX: 23 782 milles

GRAND TOTAL: 31 035 milles  
 dont: 30 909 milles au Ministère de la Voirie.

TABLEAU C

Coût moyen de l'entretien des routes selon la classe.

NOTE: Estimé par le Service technique de la circulation.

| CLASSE DES<br>ROUTES | NOMBRE DE<br>VOIES | COÛT DE L'ENTRETIEN AU MILLE |             |             |
|----------------------|--------------------|------------------------------|-------------|-------------|
|                      |                    | Été<br>\$                    | hiver<br>\$ | total<br>\$ |
| PROVINCIALES         | 2                  | 1 780.                       | 1 220.      | 3 000.      |
|                      | 4                  | 3 200.                       | 2 450.      | 5 650.      |
| RÉGIONALES           | 2                  | 1 200.                       | 800.        | 2 000.      |
|                      | 4                  | 1 800.                       | 1 600.      | 3 400.      |
| LOCALES              | 2                  | 600.                         | 400.        | 1 000.      |

## TABLEAU D

Coût comparatif de l'entretien total entre les réseaux  
actuel et proposé.  
1963-1964

---

Coût d'entretien du réseau actuel en 1964.

|                                       |   |                  |
|---------------------------------------|---|------------------|
| Entretien d'été                       | : | 35.93            |
| Entretien d'hiver                     | : | 20.04            |
| Administration et dépenses générales: |   | <u>6.47</u>      |
|                                       |   | \$62.44 millions |

Coût d'entretien du réseau actuel auquel sont appliquées les  
définitions proposées.

|                                        |   |                  |
|----------------------------------------|---|------------------|
| Autoroutes: 162 milles à \$5 650.      | : | 0.92             |
| Provinciales: 4 300 milles à \$3 000.  | : | 12.90            |
| Régionales: 12 000 milles à \$2 000.   | : | 24.00            |
| Administration et dépenses générales : |   | <u>6.47</u>      |
|                                        |   | \$44.29 millions |

---

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Au cours de l'étude, nous avons volontairement ignoré les problèmes inhérents à la participation fédérale dans le domaine de la Voirie au Québec. Bien que la Voirie se soit prévalu de certains avantages fiscaux au cours des dernières années, il apparaît que ces avantages ne répondent pas d'une façon efficace à nos problèmes particuliers. Grâce à l'expérience acquise dans ce domaine, il semble que des subsides non conditionnels, ou une autre formule du genre, répondrait mieux aux besoins de la Voirie et aux aspirations de la population.

Le point capital des propositions est la redistribution aux municipalités des responsabilités actuellement détenues par la Voirie sur les chemins locaux. Cette redistribution est accompagnée de subsides équivalents au moins aux dépenses actuellement faites par la Voirie sur le réseau local; ces sommes représentent de 15 à 20% des revenus totaux provenant des taxes sur les carburants et des immatriculations des véhicules. Les critères suivants sont suggérés comme base à la distribution de ces argents: population, immatriculation, indice de richesse, et genre de municipalité: urbaine ou rurale.

Il en résulte une concentration des efforts du ministère de la Voirie sur les routes provinciales et régionales dont l'étendue sera de 17 500 milles. Ces routes relieront au moins toutes les municipalités urbaines de 1 000 habitants et plus, lesquelles totalisent près de 80% de la population québécoise.

La loi de la Voirie prévoit que la participation municipale aux dépenses d'entretien des routes est laissée à la discrétion du Ministre dans les cas des cités et villes de plus de 5 000 habitants; nous avons porté cette limite à 8 000 habitants pour les agglomérations urbaines. Nous suggérons que ces dernières soient chargées de l'entretien des routes provinciales et régionales à l'intérieur de leurs limites territoriales. Cet entretien sera subventionné à un taux unitaire égal au coût moyen de l'entretien fait par la Voirie en milieu adjacent.

Les municipalités ou agglomérations urbaines dont la population est inférieure à 8 000 ne seront compétentes que sur le réseau local.

Toutefois, la Voirie se doit de consulter les gouvernements locaux au cours de la planification des différents projets. Ce dialogue devra également s'établir au niveau des agglomérations importantes.

Les éléments du programme suggéré dans ce rapport exigent des études précises qui demanderont un certain temps de réalisation, tant dans les domaines techniques qu'administratifs et financiers.

Les solutions proposées contribueront à réorganiser l'administration et le financement de la Voirie dans l'optique d'un Québec qui s'industrialise rapidement; toutefois les objectifs de l'Etat et de la Voirie seront plus difficiles à réaliser sans la classification du réseau routier et sans l'étude systématique des besoins de ce réseau.

Troisième Partie

ANNEXES

LES PROBLÈMES

## ANNEXE I

HISTORIQUE DE LA VOIRIE

L'Histoire de la Voirie au Québec peut se diviser en cinq grandes périodes se rattachant plutôt à l'histoire sociale qu'à l'histoire constitutionnelle.

- 1- Le Régime français et le Régime anglais jusqu'à 1815.
- 2- La période 1815-1855.
- 3- La période de 1855-1907.
- 4- La période de 1907-1919.
- 5- La période 1919 à nos jours.

LA VOIRIE JUSQU'EN 1815.

Cette période se caractérise par la centralisation des décisions et la décentralisation de l'exécution; c'est la période des grands voyers et des corvées; le grand voyer est l'arbitre ou le juge final dans les décisions de construire les routes et dans le choix des tracés. A cette époque, le réseau comprend trois sortes de chemins: les chemins royaux, les chemins de communication ou routes, et les chemins de moulins. Au cours du régime anglais, on a dû rétablir en 1777 la classification faite sous le régime français; classification qui avait été abolie en 1766.

Ce n'est qu'en 1792, avec l'établissement d'une Chambre d'Assemblée, que la voirie devint une activité gouvernementale; en 1796, on vote une législation: "Acte pour faire réparer et changer les chemins et ponts de cette Province et pour d'autres effets". Cette loi oblige les habitants à travailler à la construction de chemins sur les terres de la couronne et dans les seigneuries non peuplées: mal accueillie, elle conduisit à des troubles et à des soulèvements et eut un effet adverse sur les conditions de la voirie.

Un système d'appel d'offres inauguré en 1806 n'ayant pas produit les résultats attendus on employa l'armée pour la construction du chemin Craig dans les Cantons-de-l'Est.

#### LA PÉRIODE 1815-1855

Après la guerre de 1812 on généralisa le système de routes à péage; les revenus servaient à solder les dépenses de voirie: l'usager payait pour les services reçus. Ces sommes étant insuffisantes, on dû aussi recourir à une politique de subsides et une somme de 65 000 livres fut votée en 1815 et en 1817. Un comité spécial de la Chambre chargé de l'administration de ces argents fixait les sites de construction et les argents à dépenser. Le Bas-Canada connut de grands progrès au cours de cette période.

En 1832, on abolissait la fonction de grand voyer et on remettait ses pouvoirs aux commissaires qui devaient désormais être élus dans chaque paroisse. Il s'ensuivit une baisse constante dans le montant des subsides et une obligation des gouvernants à concentrer les efforts sur un certain nombre de grands chemins. En 1854, on vota "L'Acte des municipalités et des chemins" dont la partie ayant trait à la voirie et restée la même dans ses grandes lignes jusqu'à nos jours.

#### LA PÉRIODE 1855-1907.

Par la loi de 1854, l'autorité centrale se libérait complètement des charges financières résultant de la construction et de l'entretien des routes secondaires; la responsabilité administrative en était dévolue aux municipalités.

Aucun développement important ne marqua cette période. Même les routes à péage souffraient de mauvais entretien et les taux exigés pour y circuler devinrent si prohibitifs qu'on en confia graduellement l'administration aux municipalités. La situation financière précaire du temps au Québec explique la politique peu libérale du gouvernement vis-à-vis le réseau routier. Ainsi en 1900, la province ne consacrait à la voirie, que \$5 000. d'un budget de quatre millions.

#### LA PERIODE 1907-1919.

Le regain d'activité économique du début du siècle devait stabiliser la situation financière du Québec et permettre une politique plus positive dans la voie du développement routier. En 1907, la Législature adoptait une loi qui n'accordait toutefois qu'à deux municipalités par comté un octroi annuel égal à la moitié des dépenses encourues pour la construction et l'entretien des chemins; cette restriction fut abolie l'année suivante. Remaniée en 1911, la loi accordait des octrois plus généreux et permettait aux municipalités de villages de se prévaloir des avantages déjà accordés aux municipalités rurales.

En 1912, le gouvernement adoptait la "Loi des bonnes routes", qui permit l'emprunt de 41 millions de dollars au cours des dix années subséquentes. Ces argents étaient soit prêtées aux municipalités, soit utilisées par le gouvernement pour la construction des grandes routes.

Le département de la voirie avait toujours été sous la juridiction du ministère de l'Agriculture; en 1914 il fut constitué en ministère indépendant; alors s'établit rapidement une politique de macadamisage des principales routes. Cet effort du gouvernement provincial ne fut pas reproduit au niveau municipal: la capacité financière des municipalités entrava la croissance des réseaux routiers locaux; souvent ces routes restaient en mauvais état.

### LA PÉRIODE 1919 A NOS JOURS.

A la fin de la première guerre mondiale, soit en 1919, le gouvernement fédéral intervint pour la première fois dans le domaine de la voirie avec sa "Loi des grandes routes du Canada". Les buts de cette loi étaient de permettre aux provinces de développer un réseau de routes interprovinciales et de libérer les municipalités d'une partie de leur responsabilité et de leurs obligations en matière de voirie. Une somme de 20 millions de dollars fut votée; le Québec en reçut 4 748 420. Les coûts des travaux étaient payés à 60% par le gouvernement fédéral, et à 40% par le gouvernement provincial.

Ces octrois fédéraux contribuèrent largement au développement rapide du réseau routier à travers le pays; aussi quant ils furent rediscutés en 1927, toutes les provinces, sauf Québec, se déclarèrent en faveur d'une aide du trésor fédéral. Le gouvernement fédéral, ne voulant pas s'aliéner le Québec, refusa de voter un nouvel octroi. Cependant, en 1931, il acceptait en principe la construction de la Route transcanadienne; ce n'est que depuis 1960 que Québec a conclu des accords permettant l'utilisation des octrois fédéraux votés à cette fin.

C'est aussi à l'époque des premiers octrois fédéraux que furent votées deux mesures provinciales ayant de grandes répercussions. La première en 1921, fut la création de routes régionales dont l'entretien devait se faire aux frais conjoint de la Province et des municipalités, alors que la province gardait à ses frais l'entretien des routes provinciales; la seconde en 1927, transférait à la Province les frais d'entretien des routes régionales. Cependant, une municipalité constituée devait contribuer de ses deniers à la construction et à l'entretien d'une route provinciale à l'intérieur de ses limites. Ces mesures étaient d'une importance politique et économique énorme. Cependant un manque de classification détaillée des routes empêchait le contrôle des décisions gouvernementales. De toute façon, ce nouveau système permit d'exécuter d'importants travaux, et de lancer le gouvernement, en 1929 dans une grande entreprise de modernisation de routes.

C'est aussi en 1929, qu'on inaugura le programme d'entretien des routes d'hiver.

Pour palier aux dépenses toujours croissantes de voirie, et à l'instar du Manitoba, Québec établissait en 1923 la taxe sur l'essence. D'un taux de 2 cents par gallon qu'elle était, elle passa à 13 cents en 1951 et à 16 cents en 1965. Cette taxe sur l'essence augmenta les revenus provenant de l'immatriculation des véhicules, mesure instituée en 1906. Aujourd'hui les taux d'immatriculation sont de 70 cents et de trois dollars par cent livres pour les automobiles de tourisme et pour les véhicules commerciaux. Ces deux sources des revenus ont contribué à faire défrayer la majeure partie des dépenses de voirie par les usagers de la route.

D'importantes lois concernant l'amélioration des chemins et des ponts publics furent aussi votées en 1938, 1945, 1951 et 1957. Il est remarquable que toutes ces lois aient laissé au gouvernement une très grande discrétion dans l'attribution des responsabilités administratives et financières. Il est urgent de procéder à l'élaboration de normes adéquates conduisant à une classification fonctionnelle et rationnelle du réseau routier du Québec. Cette classification permettra au gouvernement de procéder à l'étude d'une politique de distribution de responsabilités en matière de voirie. L'étude des besoins du réseau routier conduira ensuite à l'élaboration des programmes de construction et de réfection des routes.

## ANNEXE 2

CONDITION DES RESEAUX ROUTIERS

Le gouvernement provincial a entrepris depuis 1937 un programme de modernisation et d'extension du réseau routier; après la guerre, les régions urbaines ont dû augmenter leurs dépenses de voirie par suite de l'explosion de la population et de l'augmentation extraordinaire de la circulation routière.

Dans cette partie du rapport, on étudie les résultats de cet effort et la façon dont le programme de voirie a été accompli par les gouvernements provincial et municipaux. On y fait un inventaire de l'équipement routier et des immatriculations des véhicules automobiles; nous étudions aussi l'aspect financier de la voirie.

Une comparaison de nos problèmes avec ceux de l'Ontario nous a fourni des données utiles et intéressantes. L'intérêt qu'offre une comparaison entre l'Ontario et le Québec provient surtout des différences de structures administratives: le Québec a une structure administrative centralisée alors que sa voisine de l'ouest a une administration plutôt décentralisée et un mode de financement quelque peu différent.

A- VOIRIE PROVINCIALE.

Comme nous l'avons vu lors de l'exposé historique, le Québec n'a commencé à faire des progrès dans le domaine de la voirie qu'en 1920. Antérieurement, que ce soit par nécessité ou par négligence, ces problèmes n'avaient pas fait l'objet de beaucoup d'attention de la part des administrateurs provinciaux. Cet état de chose devait nécessairement se transformer en de lourdes conséquences financières et politiques: l'accroissement rapide des besoins on vite fait de la voirie un des problèmes publics les plus importants du Québec.

## 1- ÉVOLUTION DU RÉSEAU ROUTIER QUÉBEC-ONTARIO.

Nous présentons au tableau I, l'inventaire des réseaux routiers ruraux du Québec et de l'Ontario pour la période de 1937-1962. Cet inventaire comprend le millage total du réseau, celui des chemins améliorés et celui des chemins pavés. Nous présentons aussi le pourcentage des chemins améliorés sur le total du réseau et le pourcentage des chemins pavés par rapport aux chemins améliorés.

Nous désirons attirer l'attention du lecteur sur deux points importants de la statistique :

1) En 1957, le millage des chemins améliorés a augmenté de 5 750 milles au Québec; nous croyons que cette valeur est due à l'addition de chemins appartenant à d'autres ministères que la Voirie ou à des compagnies forestières et minières; les statistiques fédérales n'avaient pas inclus le millage de ces chemins dans les rapports précédents et nous n'en retrouvons aucune trace dans les "Rapports Annuels du ministère de la Voirie".

2) En 1958, l'Ontario soustrayait de l'ensemble de son réseau 4 690 milles de chemins non améliorés et inutilisés.

Ces deux corrections n'influencent que très peu les comparaisons faites entre le Québec et l'Ontario, puisque d'une part nous avons ajouté au réseau amélioré et que d'autre part, nous avons soustrait du réseau non amélioré.

### Croissance des réseaux routiers.

Au cours des derniers 25 ans, le Québec augmenta considérablement l'étendue de son réseau routier rural. De 35 000 milles qu'il était en 1937, il est passé à 54 477 milles en 1962, ce qui représente une augmentation d'environ 56% alors que pour la même période l'Ontario passait de 76 535 à 77 143 milles soit une augmentation de 0.8%. La figure I illustre cette croissance rapide du réseau routier rural québécois et l'état plutôt

TABLEAU I  
INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER RURAL  
QUÉBEC-ONTARIO  
1937-1962

| Année | Nombre total de milles (1) |            | Nombre de milles améliorés (2) |         | Pourcentage chemins améliorés/total |         | Nombre de milles pavés (3) |         | Pourcentage chemins Pavés/améliorés |         |
|-------|----------------------------|------------|--------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|----------------------------|---------|-------------------------------------|---------|
|       | Québec                     | Ontario    | Québec                         | Ontario | Québec                              | Ontario | Québec                     | Ontario | Québec                              | Ontario |
| 1937  | 35 001                     | 76 535     | 17 880                         | 56 094  | 51.1                                | 73.2    | 3 298                      | 5 986   | 18.4                                | 10.7    |
| 1938  | 35 127                     | 72 574     | 18 518                         | 55 379  | 52.7                                | 76.3    | -                          | -       | -                                   | -       |
| 1939  | 36 670                     | 72 600     | 19 050                         | 56 298  | 51.9                                | 77.5    | -                          | -       | -                                   | -       |
| 1940  | 38 168                     | 72 446     | 19 250                         | 56 309  | 50.4                                | 77.7    | 3 866                      | 6 847   | 20.1                                | 12.2    |
| 1941  | 38 470                     | 73 089     | 21 630                         | 57 777  | 56.2                                | 79.0    | 4 086                      | 7 144   | 18.9                                | 12.4    |
| 1942  | 40 555                     | 73 001     | 22 020                         | 56 300  | 54.3                                | 77.1    | 4 018                      | 7 178   | 18.2                                | 12.7    |
| 1943  | 41 784                     | 73 001     | 22 560                         | 56 439  | 54.2                                | 77.3    | 4 217                      | 7 239   | 18.6                                | 12.8    |
| 1944  | 41 952                     | 73 003     | 22 686                         | 56 768  | 54.1                                | 77.8    | 4 388                      | 7 407   | 19.3                                | 13.0    |
| 1945  | 39 776                     | 73 001     | 23 186                         | 57 134  | 58.3                                | 78.3    | 4 483                      | 7 709   | 19.3                                | 13.5    |
| 1946  | 40 329                     | 73 001     | 24 103                         | 57 831  | 59.8                                | 79.2    | 4 638                      | 8 054   | 19.2                                | 13.9    |
| 1947  | 40 336                     | 73 016     | 24 545                         | 58 255  | 60.8                                | 79.8    | 4 949                      | 8 509   | 20.2                                | 14.6    |
| 1948  | 40 650                     | 72 906     | 25 569                         | 58 645  | 62.9                                | 80.4    | 5 642                      | 8 908   | 22.1                                | 15.2    |
| 1949  | 40 650                     | 72 914     | 26 578                         | 58 617  | 65.3                                | 80.4    | 6 109                      | 9 460   | 22.9                                | 16.1    |
| 1950  | 41 412                     | 73 845     | 27 157                         | 60 944  | 65.5                                | 82.5    | -                          | -       | -                                   | -       |
| 1951  | 41 765                     | 74 009     | 28 087                         | 62 197  | 66.9                                | 84.0    | 6 843                      | 10 304  | 24.3                                | 16.5    |
| 1952  | 42 024                     | 74 170     | 28 932                         | 62 784  | 68.8                                | 84.6    | 7 581                      | 10 882  | 26.2                                | 14.9    |
| 1953  | 42 384                     | 73 792     | 29 397                         | 63 215  | 69.4                                | 85.7    | 7 962                      | 11 398  | 27.1                                | 18.0    |
| 1954  | 42 919                     | 74 210     | 30 175                         | 63 756  | 70.3                                | 85.9    | 8 345                      | 12 189  | 27.6                                | 19.1    |
| 1955  | 43 377                     | 74 623     | 31 436                         | 64 373  | 72.5                                | 86.3    | 8 995                      | 11 515  | 28.6                                | 17.9    |
| 1956  | 43 720                     | 75 657     | 32 088                         | 65 723  | 73.4                                | 86.9    | 9 361                      | 12 192  | 29.2                                | 18.6    |
| 1957  | 50 196 (4)                 | 76 222     | 38 678                         | 66 288  | 77.1                                | 87.0    | 10 285                     | 12 181  | 26.6                                | 18.4    |
| 1958  | 50 518                     | 72 016 (5) | 39 187                         | 67 283  | 77.6                                | 93.4    | 10 938                     | 14 108  | 27.9                                | 21.0    |
| 1959  | 52 588                     | 72 821     | 41 354                         | 68 310  | 78.6                                | 93.8    | 12 098                     | 14 436  | 29.3                                | 21.1    |
| 1960  | 53 804                     | 74 586     | 43 096                         | 69 968  | 80.1                                | 93.8    | 12 804                     | 16 171  | 29.7                                | 23.1    |
| 1961  | 53 572                     | 76 061     | 43 016                         | 72 341  | 80.3                                | 95.1    | 13 119                     | 19 931  | 30.5                                | 27.6    |
| 1962  | 54 477                     | 77 143     | 43 574 *                       | 73 163  | 80.0                                | 94.8    | 13 266                     | 20 315  | 33.5                                | 27.8    |

Source: Highway Statistics, B.F.S. Ottawa

(1) Comprend tout le réseau en dehors des villes et villages.

(2) Comprend tout le réseau moins les routes de terres.

(3) Comprend le réseau amélioré moins les chemins de gravier.

(4) Comprend 5 750 milles non donnés antérieurement.

(5) Excluant 4 690 milles de route inutilisé.

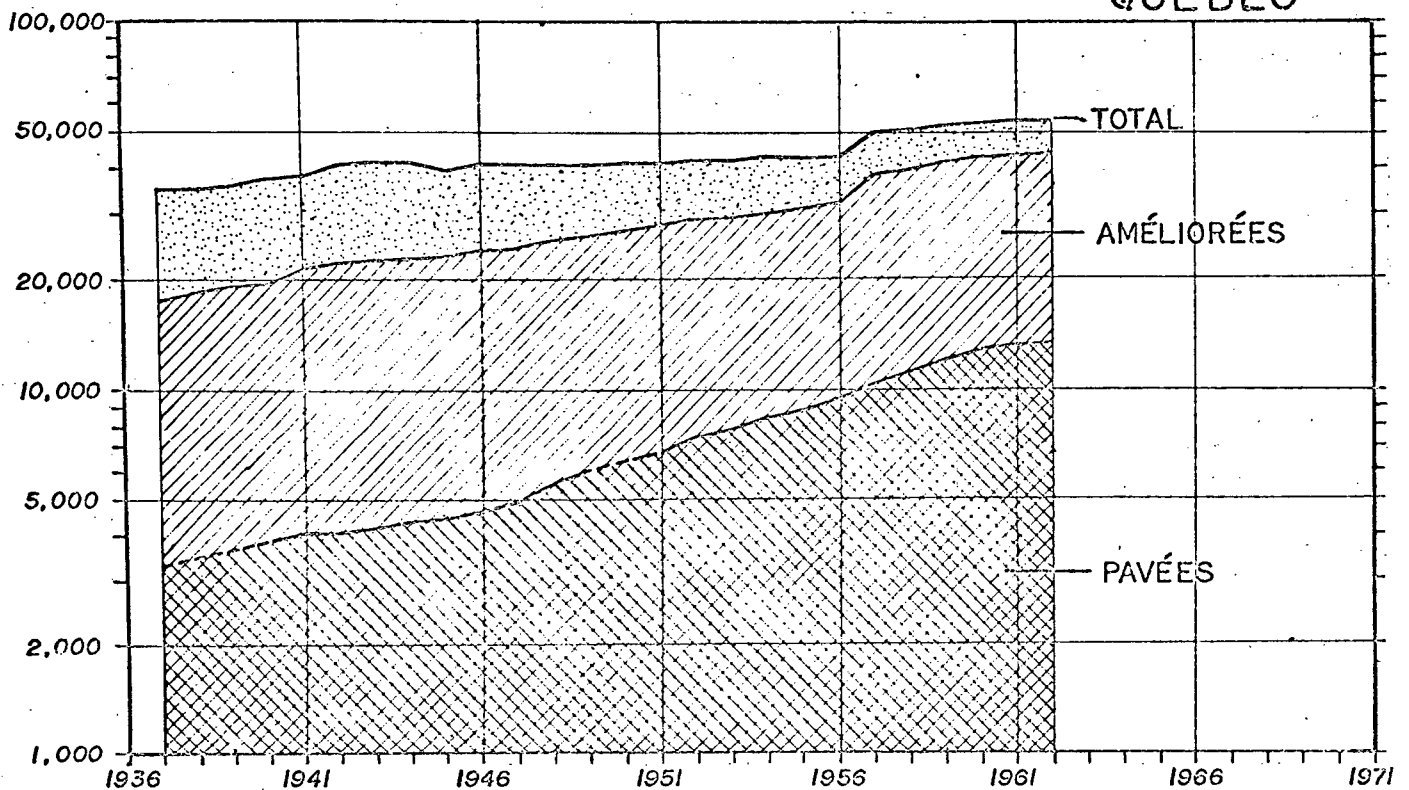
\* Estimé.

# RÉSEAU ROUTIER RURAL QUÉBEC - ONTARIO 1937 - 1962

46

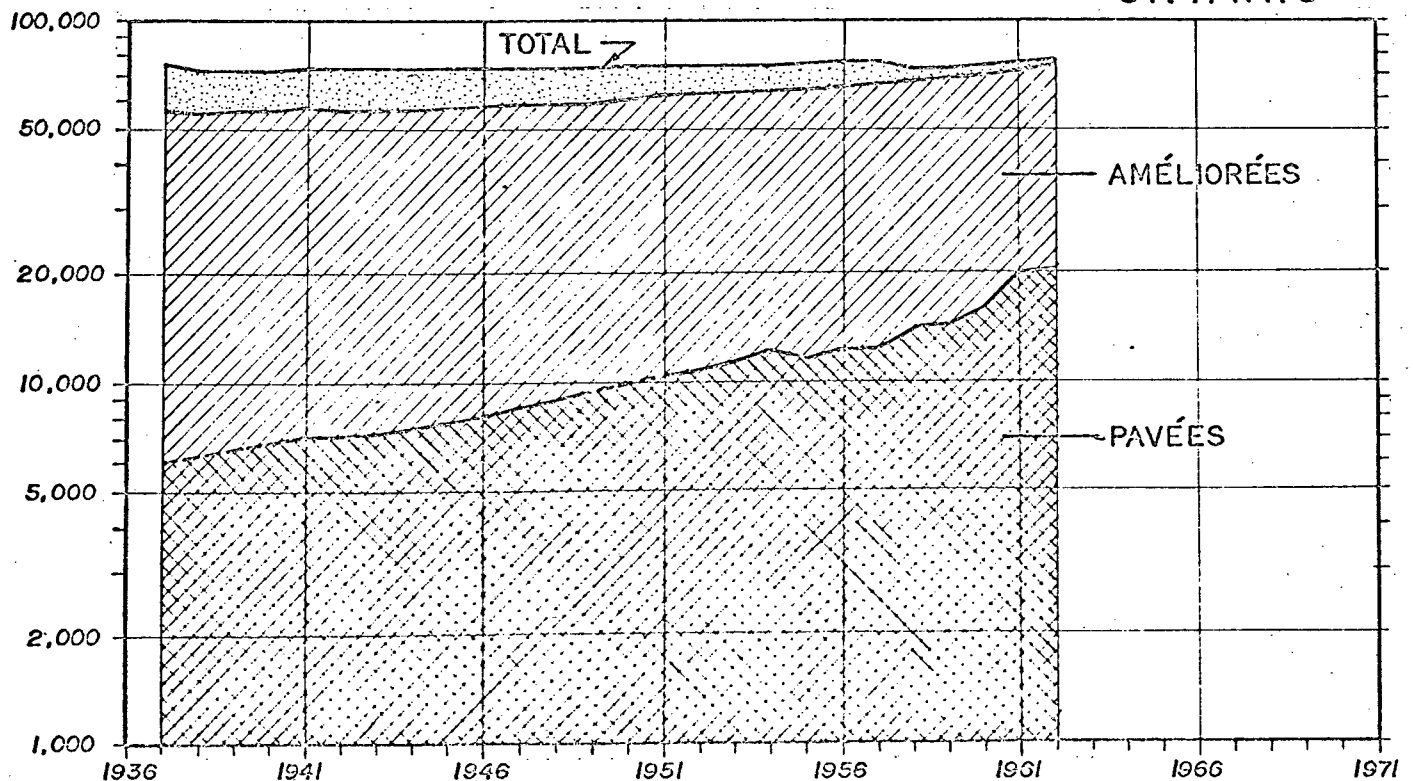
milles de  
routes

QUÉBEC



milles de  
routes

ONTARIO



stationnaire du réseau ontarien. Nous y voyons aussi l'état sporadique de la croissance du réseau québécois. Autre fait à souligner: la diminution constante du nombre de milles de routes non améliorées: entre 1937 et 1962, le pourcentage de ces routes passa de 48.9 à 20.0 au Québec, et de 26.8 à 5.2 en Ontario. Il semble que Québec a ouvert et développé plus de territoires que son voisin qui connut plutôt une utilisation plus dense des territoires déjà ouverts au développement.

#### Routes améliorées et routes pavées.

Entre 1937 et 1962, le réseau de routes améliorées passa de 17 880 à 43 574 au Québec, et de 56 094 à 73 163 milles en Ontario. Ces valeurs représentent des augmentations annuelles moyennes de 3.6% au Québec et de 1.1% en Ontario: augmentation proportionnelle trois fois plus rapide au Québec. Nous voyons en figure 2 que la proportion des routes améliorées par rapport au total du réseau a toujours été plus forte en Ontario. En 1937, ces routes représentaient 51.1% du réseau rural total au Québec, et 73.2% en Ontario; en 1962, elles représentaient 80.0% au Québec, et 94.2% en Ontario.

La situation est quelque peu différente lorsque l'on étudie les routes pavées; nous voyons à la figure 2 que ces routes ont toujours représenté un plus fort pourcentage des routes améliorées au Québec.

Le Québec avait 3,298 milles de routes pavées en 1937 et 13,266 milles en 1962, soit une augmentation annuelle moyenne de 5.7%. L'Ontario en avait 5,986 milles en 1937 et 14,329 en 1962, soit une augmentation annuelle moyenne de 5.0%. En 1937, les deux provinces avaient pavé respectivement 18.4% et 10.7% de leurs routes améliorées, alors qu'en 1962, elles en avaient pavées 30.4% et 27.8%.

Si nous observons, la variation annuelle du pourcentage de routes pavées par rapport aux routes améliorées, nous voyons que le Québec a appliqué une politique de pavage assez constante depuis 1946. L'Ontario ne s'engagea dans une telle politique qu'en 1952, mais elle se développe plus rapidement qu'au Québec.

# ÉVOLUTION DES ROUTES AMÉLIORÉES ET PAVÉES

QUÉBEC et ONTARIO

1937 à 1962

RÉSEAU ROUTIER RURAL

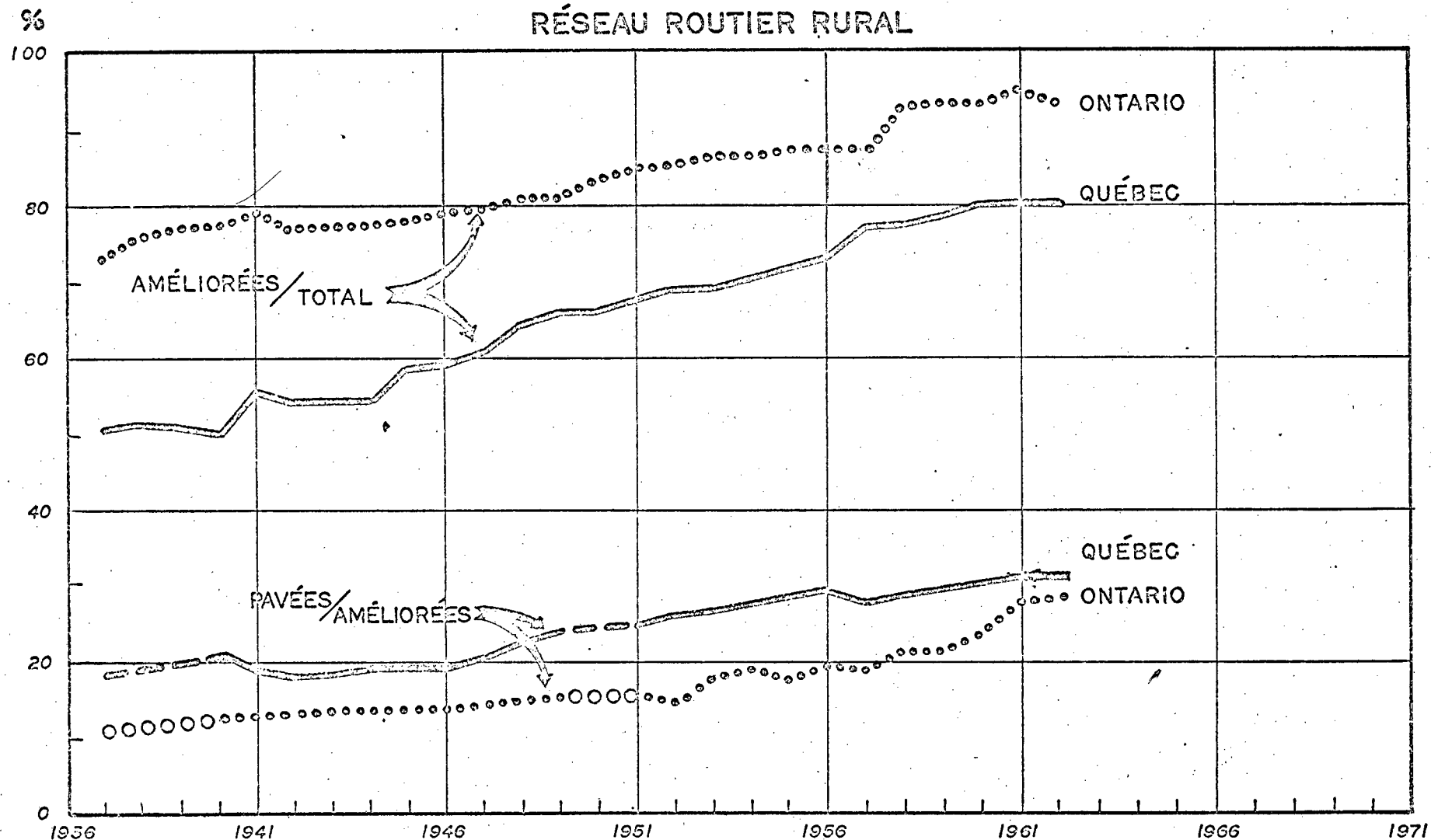


figure 2

D'Après; Highway Statistics; B.F.S. Ottawa.

Dans l'ensemble, nous pouvons prévoir que le Québec et l'Ontario auront des inventaires routiers équivalents en 1971: le Québec ayant proportionnellement autant de routes améliorées, et l'Ontario autant de routes pavées.

#### Effet d'une structure administrative différente.

Une différence dans la distribution des responsabilités administratives au Québec et en Ontario justifie l'examen de l'influence qu'une telle différence a pu exercer sur les politiques de pavage appliquées aux réseaux provinciaux et locaux. Pour cette comparaison nous avons choisi les chiffres publiés dans les rapports annuels des ministères québécois et ontarien; il en résulte que les valeurs reproduites au tableau II sont quelque peu différentes de celles présentées antérieurement.

Le Québec possède 12 080 milles de routes pavées dont la moitié (6027 milles) font partie du réseau provincial; par ailleurs, l'Ontario a un actif de 20 245 milles de routes pavées dont 9 662 milles (48%) font partie du système provincial. Au Québec, ces routes pavées représentent 85.5% du réseau de grandes routes et 26.4% des chemins municipaux; en Ontario il représentent 76.4% du système provincial et 18.1% du système local. A cause d'une politique de pavage accélérée en Ontario, ces différences devraient se minimiser graduellement.

Nous croyons que les deux provinces ont construit et pavé les routes aux standards jugés adéquats pour satisfaire aux besoins provinciaux et locaux. Même avec des administrations de types différents, on constate que les résultats produits sont comparables.

#### Inventaire des routes du ministère de la Voirie.

Nous analyserons séparément les responsabilités financières d'entretien d'été et d'entretien d'hiver fait par le ministère de la Voirie; cette subdivision s'impose à cause des critères différents utilisés pour l'acceptation de l'entretien ou de subvention de l'entretien d'une route selon la saison.

TABLEAU II  
RÉSEAU ROUTIER RURAL  
CHEMINS AMÉLIORÉS ET PAVÉS  
QUÉBEC - ONTARIO, 1963

| QUÉBEC                                         |                |       |                    |       |                                      |       |
|------------------------------------------------|----------------|-------|--------------------|-------|--------------------------------------|-------|
|                                                | Grandes routes |       | Chemins municipaux |       | Total des chemins améliorés et pavés |       |
|                                                | Milles         | %     | Milles             | %     | Milles                               | %     |
| Gravier                                        | 1 024.30       | 14.5  | 16 848.56          | 73.6  | 17 872.86                            | 59.7  |
| Revêtements permanents (asphalte ou béton)     | 6 027.07       | 85.5  | 6 053.26           | 26.4  | 12 080.33                            | 40.3  |
| Longueur totale des chemins améliorés et pavés | 7 051.37       | 100.0 | 22 901.82          | 100.0 | 29 953.19                            | 100.0 |

Source: Rapport du ministère de la Voirie, Québec 1963. (au 31 mars 1963).

| ONTARIO                               |                    |       |               |       |                                       |       |
|---------------------------------------|--------------------|-------|---------------|-------|---------------------------------------|-------|
|                                       | Système provincial |       | Système local |       | Total des routes améliorées et pavées |       |
|                                       | Milles             | %     | Milles        | %     | Milles                                | %     |
| Gravier                               | 2 990.9            | 23.6  | 47 958.1      | 81.9  | 50 949.0                              | 71.6  |
| Revêtement permanent                  | 9 661.9            | 76.4  | 10 583.0      | 18.1  | 20 244.9                              | 28.4  |
| Total des routes améliorées et pavées | 12 652.8           | 100.0 | 58 541.1      | 100.0 | 71 193.9                              | 100.0 |

Source: Annual Report, Dept. of Highways Ontario 1964. (Dec. 31, 1963).

NOTE: Les statistiques utilisées dans ce tableau sont quelque peu différentes de celles présentées antérieurement; elles proviennent des départements de voirie et non du B.F.S.

Au tableau III et à la figure 3, nous comparons les routes entretenues par le ministère de la Voirie au réseau rural tel que rapporté par le Bureau Fédéral de la Statistique. Nous soulignons une addition de 5 750 milles de routes améliorées en 1957; cette addition eut pour effet de réduire l'importance relative, et non globale, des responsabilités du ministère.

Nous comparons d'abord les routes entretenues l'été avec le réseau de routes améliorées; de 1947 à 1962, ce réseau passa de 24 547 à 43,574 milles de routes, alors que le ministère en entretenait 21 250 milles et 30 474 milles respectivement; il y eut augmentation annuelle moyenne de 3.9% sur le réseau, alors que les charges d'entretien du ministère n'ont augmenté qu'à un rythme de 2.4% par an. En conséquence, le ministère de la Voirie était responsable de 86.6% des routes améliorées en 1947, et de seulement 70% en 1962.

Au domaine de l'entretien d'hiver, où la Voirie subventionne aussi des routes non améliorées, nous remarquons l'établissement d'une politique d'entretien entreprise en 1950 et élaborée de façon progressive et rapide jusqu'en 1956; depuis, il semble que la situation se soit stabilisée et que le pourcentage des routes entretenues l'hiver n'augmente que pour satisfaire quelques besoins locaux; la Voirie entretient ou subventionne l'entretien des routes d'hiver sur environ 70% du réseau total, ce qui représentait une longueur de 38 481 milles en 1963.

En résumé, nous voyons que le rôle du ministère de la Voirie diminue constamment par rapport au réseau de routes améliorées, bien que ses responsabilités s'accroissent rapidement. Parallèlement, la part de routes sous la juridiction des autres ministères augmente. Nous présentons dans la deuxième partie de ce rapport des suggestions pratiques visant le regroupement ou le contrôle de tous les travaux de voirie sous une seule et même autorité compétente.

## II- ÉVOLUTION DE L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES, QUÉBEC-ONTARIO.

Le réseau routier s'est développé rapidement au cours des derniers 25 ans; nous constatons au tableau IV et à la figure 4 que l'évolution des immatriculations de véhicules automobiles au cours de la même période a été encore plus rapide.

TABLEAU III

RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE  
PAR RAPPORT AU RÉSEAU ROUTIER DU QUÉBEC

1947-1963

| Année | Réseau provincial<br>(milles) |            | Réseau entretenu par le<br>ministère de la Voirie<br>(milles) |           |        | total  | Responsabilité du<br>ministère de la<br>Voirie (%) |      |              |             |
|-------|-------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------|-----------|--------|--------|----------------------------------------------------|------|--------------|-------------|
|       | total                         | amélioré   | Eté                                                           | Hiver (1) |        |        | total                                              | Eté  | Eté amélioré | Hiver total |
|       |                               |            |                                                               | (2)       | (3)    |        |                                                    |      |              |             |
| 1947  | 40 336                        | 24 545     | 21 250                                                        | 1 477     | 4 543  | 6 019  | 52.7                                               | 86.6 | 14.9         |             |
| 1948  | 40 650                        | 25 569     | 22 644                                                        | 1 699     | 4 953  | 6 651  | 55.7                                               | 88.6 | 16.4         |             |
| 1949  | 40 650                        | 26 578     | 23 196                                                        | 1 844     | 5 256  | 7 100  | 57.1                                               | 87.3 | 17.5         |             |
| 1950  | 41 412                        | 27 157     | 23 514                                                        | 2 511     | 15 487 | 17 999 | 56.8                                               | 86.6 | 43.5         |             |
| 1951  | 41 765                        | 28 087     | 24 030                                                        | 2 792     | 19 690 | 22 481 | 57.5                                               | 85.6 | 53.8         |             |
| 1952  | 42 024                        | 28 932     | 24 599                                                        | 3 336     | 22 060 | 25 396 | 58.5                                               | 85.0 | 60.4         |             |
| 1953  | 42 384                        | 29 397     | 25 181                                                        | 3 477     | 24 668 | 28 144 | 59.4                                               | 85.7 | 66.4         |             |
| 1954  | 42 919                        | 30 175     | 25 794                                                        | 3 545     | 26 353 | 29 897 | 60.1                                               | 85.5 | 69.7         |             |
| 1955  | 43 377                        | 31 436     | 26 448                                                        | 3 842     | 27 056 | 30 897 | 61.0                                               | 84.1 | 71.2         |             |
| 1956  | 43 720                        | 32 088     | 27 024                                                        | 3 886     | 28 389 | 32 275 | 61.8                                               | 84.2 | 73.8         |             |
| 1957  | 50 196(4)                     | 38 678 (4) | 27 517                                                        | 4 217     | 29 145 | 33 362 | 54.8                                               | 71.1 | 66.5         |             |
| 1958  | 50 518                        | 39 187     | 27 961                                                        | 4 443     | 29 282 | 33 725 | 55.3                                               | 71.4 | 66.8         |             |
| 1959  | 52 588                        | 41 354     | 28 404                                                        | 4 752     | 30 127 | 34 878 | 54.1                                               | 68.7 | 66.3         |             |
| 1960  | 53 804                        | 43 096     | 28 812                                                        | 8 365     | 28 142 | 36 507 | 53.5                                               | 66.9 | 67.9         |             |
| 1961  | 53 572                        | 43 016     | 29 575                                                        | 11 534    | 24 178 | 35 712 | 55.2                                               | 68.8 | 66.7         |             |
| 1962  | 54 477                        | 43 574 (*) | 29 953                                                        | 11 567    | 26 093 | 37 660 | 55.0                                               | 68.7 | 69.1         |             |
| 1963  |                               |            | 30 474                                                        | 12 063    | 26 418 | 38 481 |                                                    |      |              |             |

(\*) Estimé

(1) L'entretien d'hiver est pour l'hiver commençant en l'an indiqué.

(2) Entretenu par le ministère de la Voirie avec contribution des municipalités.

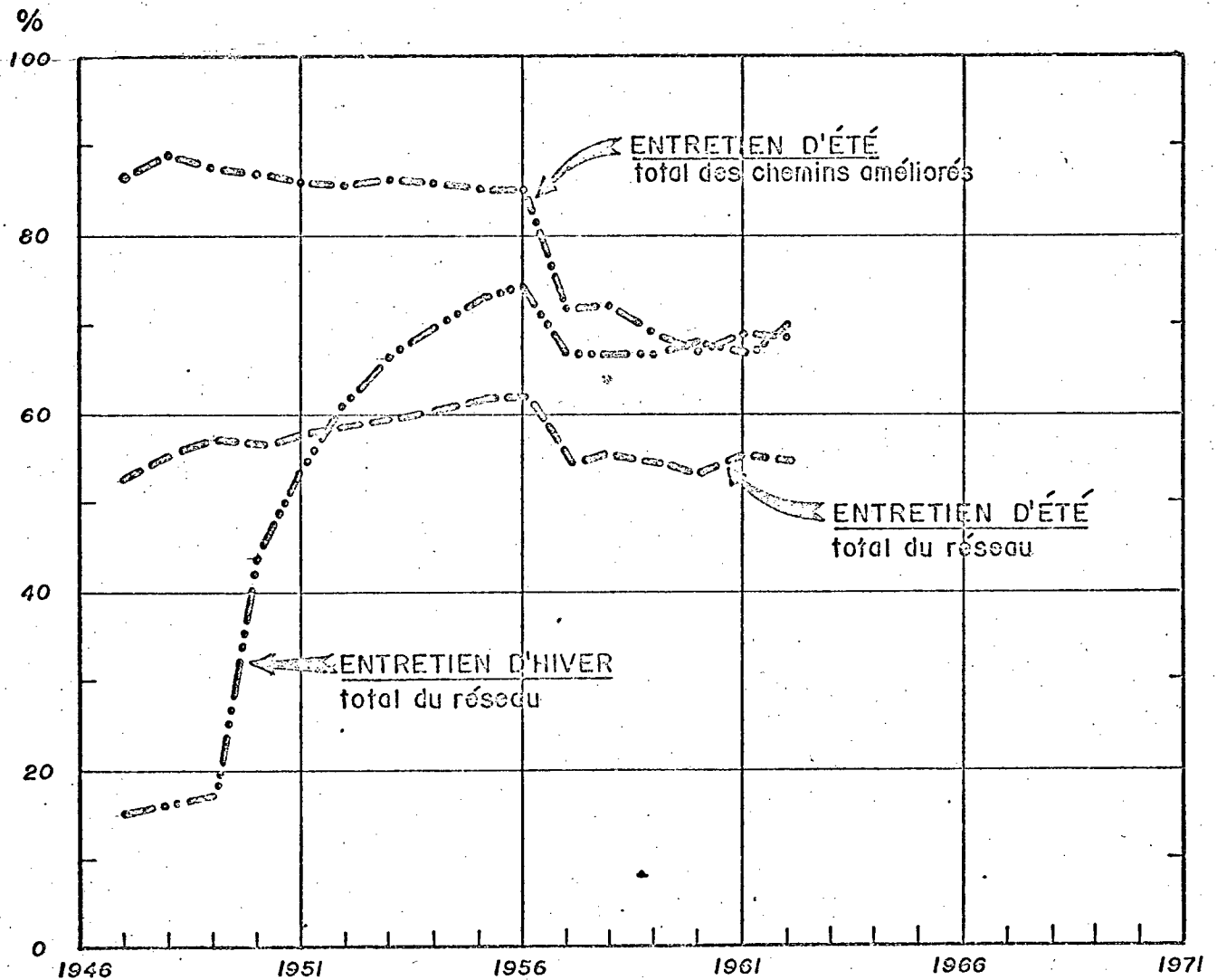
(3) Entretenu par les municipalités ou les comtés avec subvention du ministère de la Voirie.

(4) Comprend 5 750 milles non donné antérieurement.

Source: Highway Statistics B.F.S. Ottawa.

Rapports annuels du ministère de la Voirie.

# RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER RURAL DU QUÉBEC 1947 à 1962



NOTE: En 1957, addition de 5750 milles de routes non donnés antérieurement.

TABLEAU IV  
IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES  
QUÉBEC - ONTARIO  
1937-1963

| Année | Total         |                | Véhicules commerciaux |                | Automobiles   |                | Motocyclettes |                |
|-------|---------------|----------------|-----------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
|       | Québec<br>(1) | Ontario<br>(2) | Québec<br>(3)         | Ontario<br>(4) | Québec<br>(5) | Ontario<br>(6) | Québec<br>(7) | Ontario<br>(8) |
| 1937  | 197 917       | 623 918        | 34 074                | 75 687         | 161 317       | 543 649        | 2 526         | 4 582          |
| 1938  | 205 403       | 669 088        | 36 349                | 81 642         | 166 447       | 522 240        | 2 667         | 5 206          |
| 1939  | 213 148       | 682 891        | 38 503                | 82 206         | 171 766       | 595 586        | 2 879         | 5 099          |
| 1940  | 225 152       | 703 872        | 41 785                | 86 038         | 180 556       | 612 431        | 2 811         | 5 403          |
| 1941  | 232 149       | 739 194        | 45 107                | 95 022         | 184 167       | 638 278        | 2 875         | 5 894          |
| 1942  | 222 622       | 715 380        | 46 736                | 95 836         | 173 036       | 613 440        | 2 850         | 6 104          |
| 1943  | 222 676       | 691 615        | 48 493                | 97 717         | 171 369       | 587 483        | 2 814         | 6 415          |
| 1944  | 224 042       | 675 057        | 49 923                | 99 612         | 171 385       | 569 544        | 2 734         | 5 901          |
| 1945  | 228 681       | 662 719        | 54 607                | 100 234        | 171 240       | 556 740        | 2 834         | 5 745          |
| 1946  | 255 172       | 711 106        | 63 922                | 117 217        | 187 726       | 586 907        | 3 524         | 6 982          |
| 1947  | 296 547       | 800 058        | 74 263                | 143 943        | 215 322       | 646 546        | 6 962         | 9 569          |
| 1948  | 335 953       | 874 933        | 86 570                | 164 138        | 237 942       | 699 583        | 11 441        | 11 212         |
| 1949  | 384 733       | 970 137        | 103 623               | 184 331        | 267 097       | 772 744        | 14 013        | 13 062         |
| 1950  | 433 701       | 1 104 080      | 114 768               | 202 800        | 302 811       | 887 571        | 16 122        | 13 709         |
| 1951  | 500 729       | 1 205 098      | 133 262               | 225 271        | 350 435       | 966 357        | 16 432        | 13 470         |
| 1952  | 574 974       | 1 291 753      | 156 094               | 243 591        | 402 864       | 1 034 755      | 16 016        | 13 407         |
| 1953  | 617 855       | 1 406 119      | 162 059               | 261 923        | 440 720       | 1 130 882      | 15 076        | 13 314         |
| 1954  | 674 114       | 1 489 980      | 168 592               | 272 241        | 490 819       | 1 205 285      | 14 703        | 12 454         |
| 1955  | 743 682       | 1 617 853      | 180 598               | 287 942        | 549 129       | 1 317 590      | 13 955        | 12 321         |
| 1956  | 844 827       | 1 710 240      | 203 420               | 297 329        | 627 993       | 1 401 259      | 13 414        | 11 652         |
| 1957  | 901 065       | 1 793 499      | 210 689               | 304 568        | 677 336       | 1 477 409      | 13 040        | 11 522         |
| 1958  | 968 058       | 1 868 922      | 220 762               | 308 317        | 734 403       | 1 550 457      | 12 893        | 10 148         |
| 1959  | 1 040 366     | 1 973 737      | 228 603               | 316 272        | 798 935       | 1 647 379      | 12 828        | 10 086         |
| 1960  | 1 096 053     | 2 062 484      | 239 169               | 320 190        | 843 731       | 1 732 933      | 13 153        | 9 361          |
| 1961  | 1 183 978     | 2 126 270      | 261 722               | 322 882        | 909 322       | 1 794 444      | 12 934        | 8 944          |
| 1962  | 1 281 180     | 2 177 148      | 282 495               | 329 706        | 986 457       | 1 840 119      | 12 228        | 7 323          |
| 1963  | 1 381 801     | 2 268 320      | 299 336               | 333 701        | 1 068 291     | 1 926 878      | 14 174        | 7 741          |

Source: The Motor Vehicle, B.F.S. Ottawa.

# IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES QUÉBEC et ONTARIO 1937 - 1963

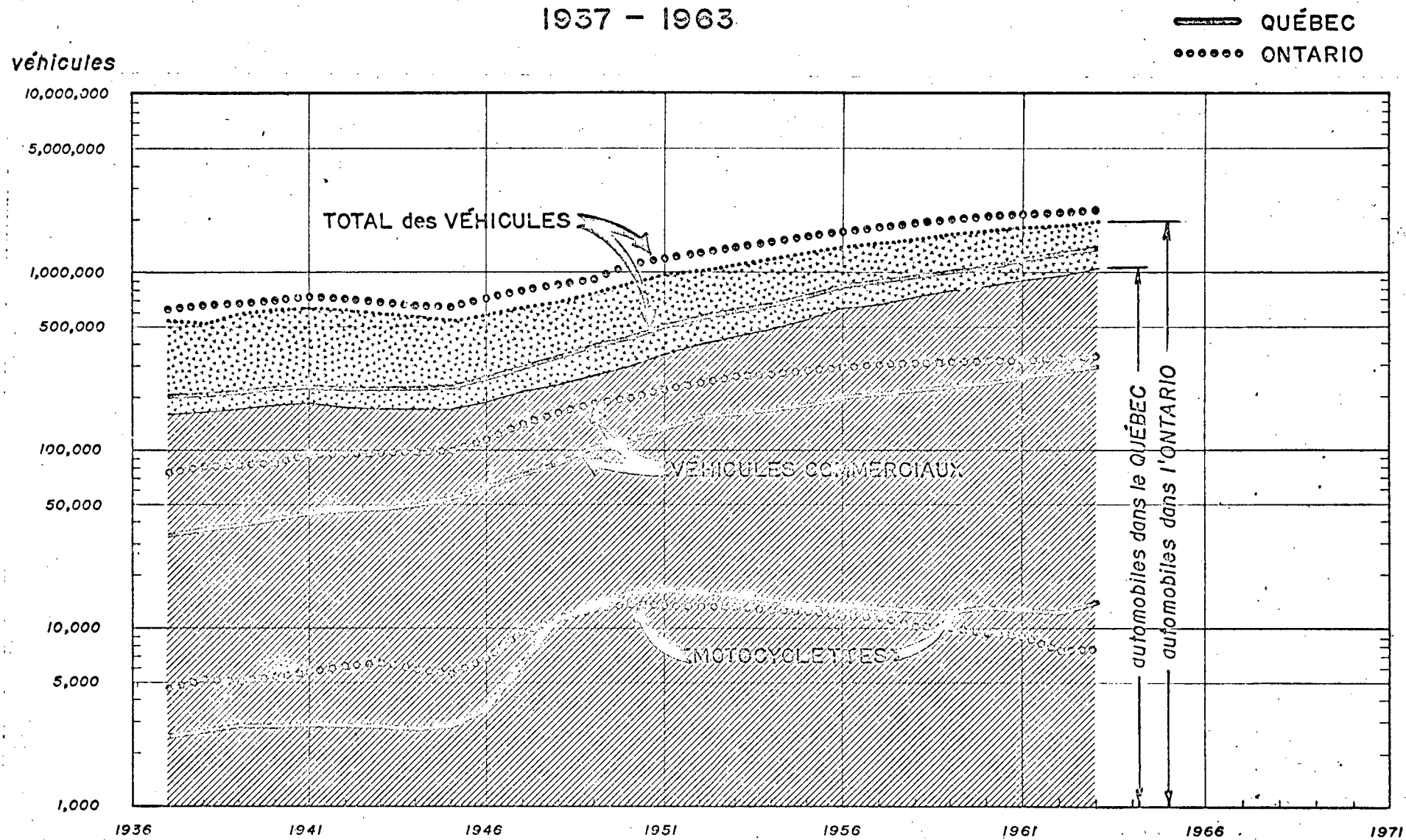


figure 4

D'Après; The Motor Vehicle; B.F.S. Ottawa.

Un examen comparatif entre le Québec et l'Ontario montre qu'au cours des années 1937-1945 il n'y eut que très peu d'augmentation dans le nombre total des immatriculations: en effet, il n'y eut que 16% d'augmentation au Québec et 6% en Ontario. Les restrictions de la période de guerre ont influencé cette situation qui changea d'aspect depuis. Pour la période 1945-1963, le Québec passa de 228 681 à 1 381 801 véhicules, soit une augmentation annuelle moyenne de 10.5%, et l'Ontario de 675 057 à 2 268 320 véhicules soit 7.1% annuellement.

Il serait naïf de croire que le nombre de véhicules pourrait continuer d'augmenter à des taux aussi fantastiques; un examen des variations dans le nombre des immatriculations (figure 4) montre que depuis 1956, les augmentations semblent se stabiliser à des taux plus raisonnables. En effet, pour la période 1956-1963, les accroissements annuels moyens furent de 7.3% pour le Québec et de 4.1% pour l'Ontario.

Considérant qu'au cours de la décade de recensement 1951-1961, les populations du Québec et de l'Ontario ont augmenté à des taux annuels moyens de 2.6 et de 3.1%, on voit que l'accroissement proportionnel des immatriculations est beaucoup plus rapide au Québec qu'en Ontario. D'ici quelques années, le taux de possession des véhicules automobiles sera sensiblement le même pour les deux provinces: il tend vers le point de saturation.

Un autre point important à noter est l'augmentation plus rapide du nombre de véhicules commerciaux au Québec qu'en Ontario. Alors que dans la province voisine, on pouvait observer une diminution du nombre des camions par rapport au nombre d'automobiles ordinaires, Québec continuait quand même d'avoir en 1963 un véhicule commercial pour 3.6 automobiles de tourisme; en Ontario, ce rapport était alors d'un véhicule commercial pour 5.8 automobiles.

#### Densité de la circulation.

L'augmentation plus rapide de l'immatriculation des véhicules automobiles par rapport à la croissance du réseau routier laisse supposer une densité croissante d'utilisation du réseau. Nous ne pouvons, dans le court temps mis à notre disposition, entreprendre des études complètes de congestion et nous croyons que ce processus serait superflu pour donner une

idée de l'augmentation très rapide des problèmes de voirie au Québec; nous tenons quant même à mesurer la congestion d'une façon très indirect en comparant au tableau V et à la figure 5 le nombre de véhicules par mille de route; au tableau VI nous comparons aussi le nombre de véhicules par mille de routes provinciales.

La première comparaison qui nous intéresse est la variation du nombre de véhicules par mille de routes améliorées. Au Québec comme en Ontario, ce nombre a quasi triplé depuis 1945, passant de 11.1 à 29.4 véhicules par mille de routes améliorées au Québec, et de 11.1 à 29.8 en Ontario. Comparativement au nombre de véhicules automobiles, le Québec et l'Ontario ont la même quantité de routes améliorées. En mettant comme hypothèse que les véhicules québécois et ontariens roulent chaque année un même nombre de milles nous pouvons croire que depuis l'après-guerre, la congestion a quasi triplé dans les deux provinces.

La situation est quelque peu différente par rapport aux routes pavées; heureusement, elle ne s'est aggravée aussi rapidement. Le Québec avec son petit nombre de véhicules automobiles par mille de routes pavées fut toujours une des provinces les plus avantagées du Canada et avait jusqu'à 1959 un avantage marqué sur l'Ontario; depuis cette date, la politique de pavage du gouvernement ontarien, mise en marche depuis environ 1952, commença à produire ses effets et l'Ontario se rapproche rapidement du Québec. En 1937, le Québec et l'Ontario comptaient 60.0 et 104.2 véhicules automobiles par mille de routes pavées, alors qu'en 1962 le Québec en dénombrait 96.6 et l'Ontario 107.2.

En terminant, nous examinerons le nombre de véhicules par mille de routes provinciales. Evidemment la comparaison est fragile et elle dépend largement des critères de classification des routes; on sait qu'au cours de la décade 1952-1962, le réseau provincial est passé de 6 500 milles à 7 000 milles au Québec, et de 7 800 à 12 600 milles en Ontario. Cette situation reflète davantage la différence de structures administratives entre les deux provinces; en effet, chez notre voisine, seules les routes provinciales sont à l'entière charge de la province; il y a avantage pour une région ou un comté à faire classer une route dans le système provincial, ce qui n'est pas le cas au Québec, puisque la Voirie entretient ces routes.

# VARIATION DU NOMBRE DE VÉHICULES AUTOMOBILES PAR MILLE DE ROUTE POUR LE QUÉBEC ET L'ONTARIO 1937 à 1962

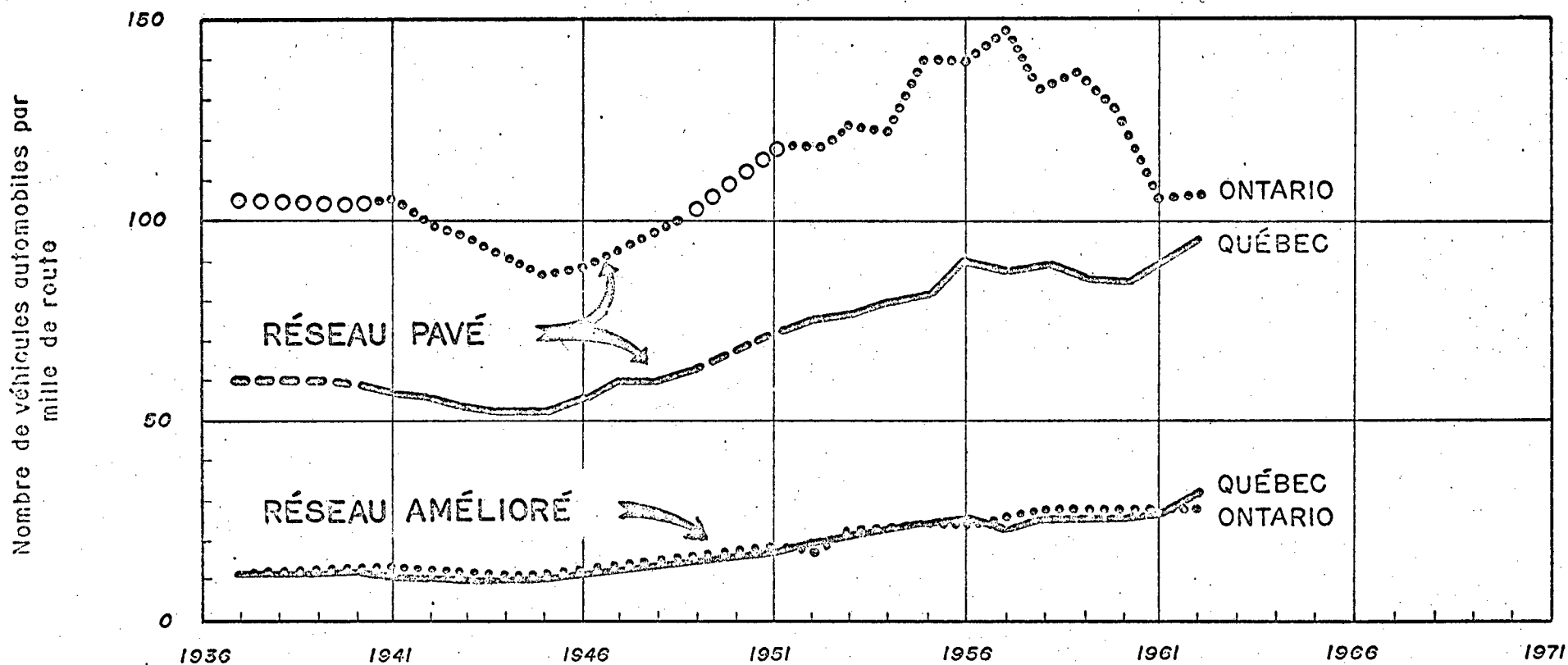


figure 5

D'Après: Calculé à partir des chiffres publiés dans The Motor Vehicle et dans Highway Statistics; B.F.S., Ottawa.

TABLEAU V  
IMMATRICULATION DES VÉHICULES  
PAR MILLE DE ROUTE  
 QUÉBEC - ONTARIO  
 1937-1962

| Année | Véhicules - automobiles<br>par mille amélioré |         | Véhicules - automobiles<br>par mille pavé |         |
|-------|-----------------------------------------------|---------|-------------------------------------------|---------|
|       | Québec                                        | Ontario | Québec                                    | Ontario |
| 1937  | 11.1                                          | 11.1    | 60.0                                      | 104.2   |
| 1938  | 11.1                                          | 12.1    | -                                         | -       |
| 1939  | 11.2                                          | 12.1    | -                                         | -       |
| 1940  | 11.7                                          | 12.5    | 58.2                                      | 102.8   |
| 1941  | 10.7                                          | 12.8    | 56.8                                      | 103.5   |
| 1942  | 10.1                                          | 12.7    | 55.4                                      | 99.7    |
| 1943  | 9.8                                           | 12.2    | 52.8                                      | 95.5    |
| 1944  | 9.9                                           | 11.9    | 51.0                                      | 91.2    |
| 1945  | 9.9                                           | 11.6    | 51.0                                      | 86.0    |
| 1946  | 10.6                                          | 12.3    | 55.0                                      | 85.3    |
| 1947  | 12.1                                          | 13.7    | 60.0                                      | 94.0    |
| 1948  | 13.1                                          | 14.9    | 59.5                                      | 98.2    |
| 1949  | 14.4                                          | 16.6    | 63.0                                      | 102.5   |
| 1950  | 16.0                                          | 18.1    | -                                         | -       |
| 1951  | 17.8                                          | 19.4    | 73.2                                      | 116.9   |
| 1952  | 19.9                                          | 17.7    | 75.8                                      | 118.7   |
| 1953  | 21.0                                          | 22.2    | 77.6                                      | 123.4   |
| 1954  | 22.3                                          | 23.4    | 80.8                                      | 122.2   |
| 1955  | 23.7                                          | 25.1    | 82.7                                      | 140.5   |
| 1956  | 26.3                                          | 26.0    | 90.2                                      | 140.3   |
| 1957  | 23.3                                          | 27.1    | 87.6                                      | 147.2   |
| 1958  | 24.7                                          | 27.8    | 88.5                                      | 132.5   |
| 1959  | 25.2                                          | 28.9    | 86.0                                      | 136.7   |
| 1960  | 25.4                                          | 29.5    | 85.6                                      | 127.5   |
| 1961  | 27.5                                          | 29.4    | 90.2                                      | 106.7   |
| 1962  | 29.4                                          | 29.8    | 96.6                                      | 107.2   |

Source: Calculé d'après les données publiées dans The Motor Vehicle et dans Highway Statistics, B.F.S., Ottawa.

Nous donnons au tableau VI le nombre de véhicules par mille de routes provinciales pour les années 1952 et 1962; ce tableau montre jusqu'à quel point notre réseau provincial était étendu en 1952, par rapport à l'Ontario: au Québec, nous avons 87.6 véhicules automobiles par mille de routes provinciales, alors que l'Ontario en avait 164. En 1962, la situation était changée et le Québec en avait maintenant 181.7 et l'Ontario 172.1.

Il ressort de l'analyse comparative que nous venons de faire que le réseau routier du Québec fut et est adéquat pour répondre aux besoins du moment; cependant, la croissance rapide du nombre de véhicules automobiles et l'augmentation de l'utilisation des routes font que la situation se détériore plus rapidement au Québec qu'en Ontario. Quelques mesures devront être ajoutées à celles déjà amorcées pour répondre à la demande toujours grandissante de meilleures routes si nous voulons garder au Québec un réseau digne d'une province en plein essor industriel.

#### B- VOIRIE MUNICIPALE.

Dans l'analyse qui suit, nous ne considérons que les statistiques provenant du Bureau Fédéral de la Statistique; celles-ci n'ont trait qu'aux municipalités d'une certaine dimension. Nous croyons néanmoins qu'elles donnent une idée de l'inventaire relatif des municipalités du Québec et de l'Ontario par rapport aux routes du réseau rural.

Depuis plusieurs années, le ministère de la Voirie entretient les routes provinciales dans les limites des municipalités urbaines de 5 000 habitants et moins; cette politique a contribué à l'expansion linéaire des petits villages, et a réduit considérablement les dépenses de voirie municipale. De plus, le gouvernement provincial a occasionnellement contribué au pavage de rues appartenant aux municipalités urbaines. Ces dépenses n'apparaissant pas dans la comptabilité de ces municipalités, on a une idée imprécise de l'évolution de la voirie urbaine si on ne considère que les déboursés faits par ces dernières. Pour cette raison, nous ne présentons qu'un inventaire comparatif des réseaux urbains du Québec et de l'Ontario. Nous présenterons au chapitre suivant une analyse des dépenses totales de voirie faite au Québec.

TABLEAU VI  
VÉHICULES PAR MILLE DE ROUTE PROVINCIALE  
 QUÉBEC, ONTARIO, 1952-1962

| Année | Québec    |          |                           | Ontario   |          |                           |
|-------|-----------|----------|---------------------------|-----------|----------|---------------------------|
|       | Véhicules | Milles   | <u>Véhicules</u><br>mille | Véhicules | Milles   | <u>Véhicules</u><br>mille |
| 1952  | 574 974   | 6 562.25 | 87.6                      | 1 291 753 | 7 870.66 | 164.0                     |
| 1962  | 1 281 180 | 7 051.37 | 181.7                     | 2 177 148 | 12 652.8 | 172.1                     |

Source: D'après tableaux II et IV.

## EVOLUTION DU RESEAU DE RUES.

Le tableau VII et la figure 6 montrent l'évolution de la voirie municipale dans les deux provinces. Jusqu'en 1954, la longueur totale des rues semble être restée stationnaire dans les deux cas. Ce n'est que depuis 1955, qu'on peut constater un accroissement marqué; cette augmentation nous semble toutefois provenir du changement survenu dans la définition des unités statistiques de base.

Ce qui frappe au premier coup d'oeil, c'est que les municipalités de l'Ontario ont toujours eu depuis 1937, un réseau de rues à peu près deux fois plus étendu que celui du Québec. Ainsi en 1962, on mesurait 7 789 milles de rues au Québec et 15 512 en Ontario. Contrairement à ce qui existe sur le réseau rural, les municipalités du Québec ont toujours eu un très fort pourcentage de rues améliorées; en effet, 98% du réseau urbain est amélioré tant au Québec qu'en Ontario.

En matière de pavage, nous remarquons chez les municipalités du Québec, la même tendance qu'au niveau provincial; nous voyons en figure 7 une tendance toujours croissante pour les municipalités du Québec à se doter d'un réseau de rues pavées, alors que les municipalités de l'Ontario semblent se satisfaire de rues gravelées. En 1962, 80.6% des rues étaient pavées dans les municipalités du Québec, alors qu'en Ontario, seulement 56.7% l'étaient; ce pourcentage semble diminuer continuellement.

En terminant, nous soulignons que les rues représentent environ 12.5% de l'ensemble des réseaux rural et urbain et desservent environ les trois quarts de la population totale du Québec: il devient alors aisé de comprendre que la congestion se fait sentir davantage dans les zones urbaines.

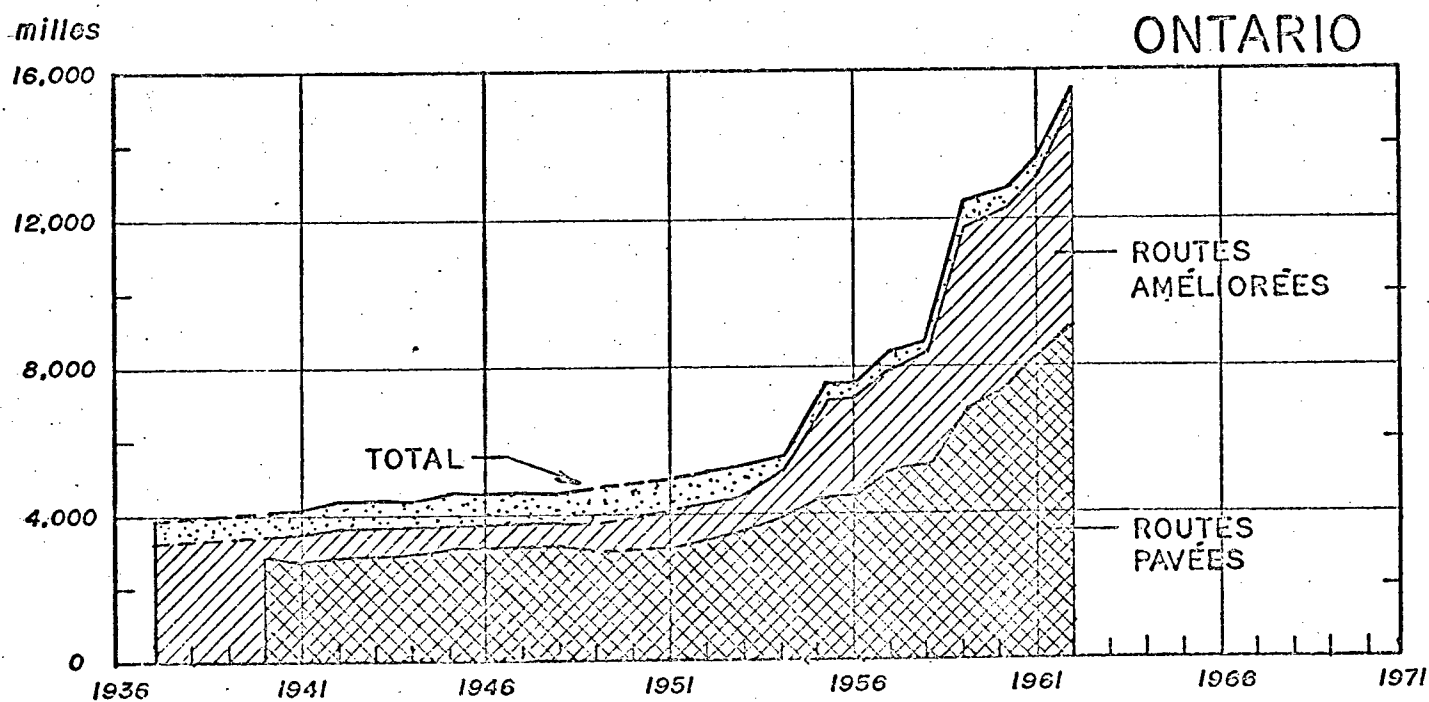
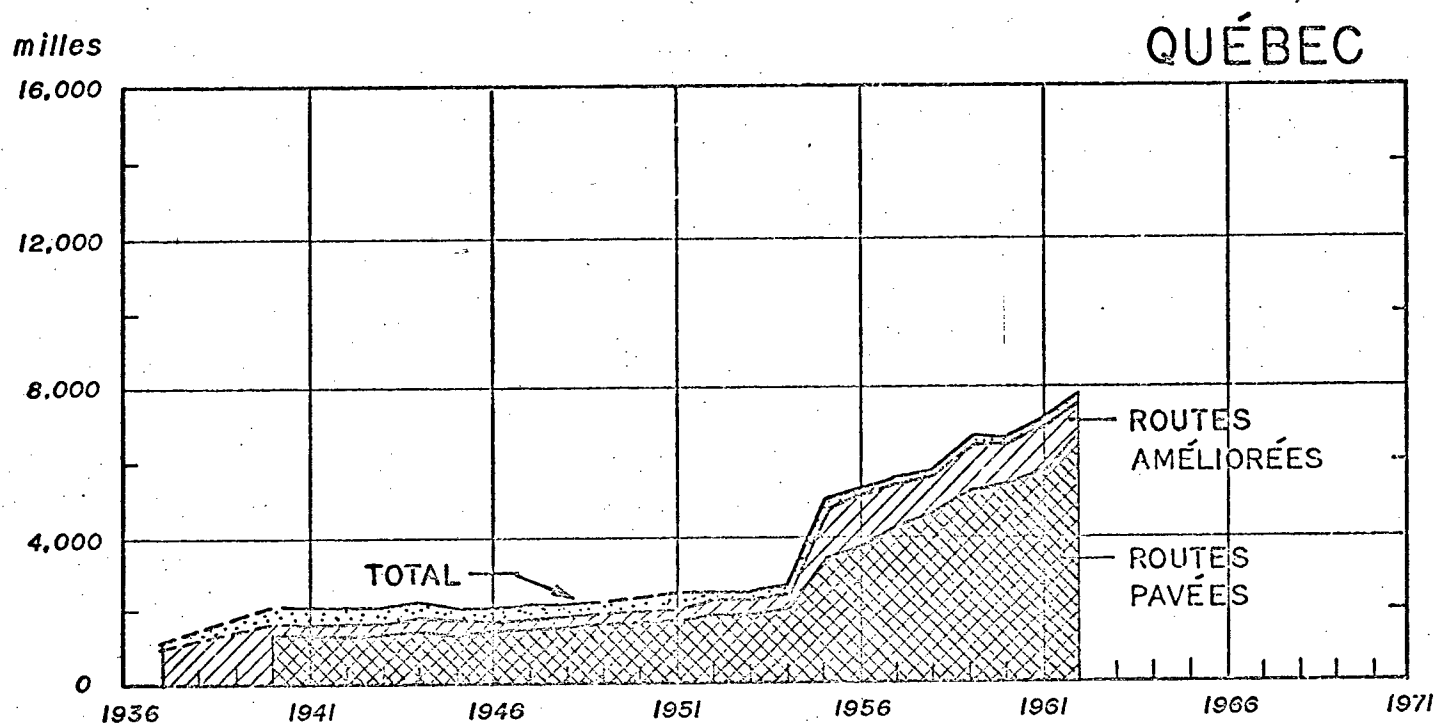
TABLEAU VII  
INVENTAIRE DU RÉSEAU ROUTIER URBAIN

QUÉBEC - ONTARIO  
1937-1962

| Année | Nombre total de milles |         | Nombre de milles améliorés |         | Nombre de milles pavés |         | Pourcentage de la longueur des chemins pavés par rapport à la longueur totale de tous les chemins. |         |
|-------|------------------------|---------|----------------------------|---------|------------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
|       | Québec                 | Ontario | Québec                     | Ontario | Québec                 | Ontario | Québec                                                                                             | Ontario |
| 1937  | 943                    | 3 912   | 847                        | 3 203   | -                      | -       | -                                                                                                  | -       |
| 1938  | -                      | -       | -                          | -       | -                      | -       | -                                                                                                  | -       |
| 1939  | -                      | -       | -                          | -       | -                      | -       | -                                                                                                  | -       |
| 1940  | 2 081                  | 4 036   | 1 591                      | 3 435   | 1 288                  | 2 878   | 61.9                                                                                               | 71.3    |
| 1941  | 2 060                  | 4 062   | 1 549                      | 3 477   | 1 291                  | 2 645   | 62.7                                                                                               | 65.1    |
| 1942  | 2 037                  | 4 242   | 1 567                      | 3 605   | 1 191                  | 2 717   | 58.5                                                                                               | 64.0    |
| 1943  | 2 053                  | 4 300   | 1 581                      | 3 632   | 1 207                  | 2 759   | 58.8                                                                                               | 64.2    |
| 1944  | 2 220                  | 4 288   | 1 758                      | 3 676   | 1 377                  | 2 820   | 62.0                                                                                               | 65.8    |
| 1945  | 2 036                  | 4 395   | 1 636                      | 3 748   | 1 252                  | 2 913   | 61.5                                                                                               | 66.3    |
| 1946  | 2 060                  | 4 401   | 1 628                      | 3 763   | 1 303                  | 2 944   | 63.2                                                                                               | 66.9    |
| 1947  | 2 113                  | 4 399   | 1 692                      | 3 787   | 1 361                  | 2 976   | 64.4                                                                                               | 67.6    |
| 1948  | 2 149                  | 4 381   | 1 741                      | 3 815   | 1 432                  | 3 021   | 66.6                                                                                               | 68.9    |
| 1949  | 2 231                  | 4 557   | 1 824                      | 3 809   | 1 513                  | 2 900   | 67.8                                                                                               | 63.6    |
| 1950  | -                      | -       | -                          | -       | -                      | -       | -                                                                                                  | -       |
| 1951  | 2 338                  | 4 805   | 1 980                      | 4 096   | 1 644                  | 3 165   | 70.3                                                                                               | 65.8    |
| 1952  | 2 384                  | 5 047   | 2 267                      | 4 300   | 1 765                  | 3 330   | 74.0                                                                                               | 66.0    |
| 1953  | 2 373                  | 5 241   | 2 248                      | 4 648   | 1 764                  | 3 656   | 74.3                                                                                               | 69.8    |
| 1954  | 2 550                  | 5 594   | 2 422                      | 5 013   | 1 917                  | 3 991   | 75.2                                                                                               | 71.3    |
| 1955  | 5 008                  | 7 493   | 4 768                      | 7 069   | 3 418                  | 4 374   | 68.3                                                                                               | 58.4    |
| 1956  | 5 260                  | 7 514   | 5 040                      | 7 190   | 3 758                  | 4 434   | 71.4                                                                                               | 59.0    |
| 1957  | 5 629                  | 8 227   | 5 348                      | 7 964   | 4 100                  | 5 099   | 72.8                                                                                               | 62.0    |
| 1958  | 5 754                  | 8 485   | 5 572                      | 8 224   | 4 525                  | 5 179   | 78.6                                                                                               | 61.0    |
| 1959  | 6 882                  | 12 364  | 6 684                      | 11 917  | 5 256                  | 6 811   | 76.4                                                                                               | 55.1    |
| 1960  | 6 730                  | 12 625  | 6 548                      | 12 298  | 5 338                  | 7 269   | 79.3                                                                                               | 57.6    |
| 1961  | 7 129                  | 13 523  | 7 023                      | 13 177  | 5 634                  | 8 118   | 79.0                                                                                               | 60.0    |
| 1962  | 7 789                  | 15 512  | 7 642                      | 15 201  | 6 279                  | 8 797   | 80.6                                                                                               | 56.7    |

Source: Highways Statistics, B.F.S. Ottawa.

# RÉSEAU ROUTIER URBAIN QUÉBEC et ONTARIO 1937 à 1962



POURCENTAGE DE LA LONGUEUR DES RUES PAVÉES PAR  
RAPPORT À LA LONGUEUR TOTALE DES RUES  
Municipalités importantes du QUÉBEC et de l'ONTARIO 1940-62

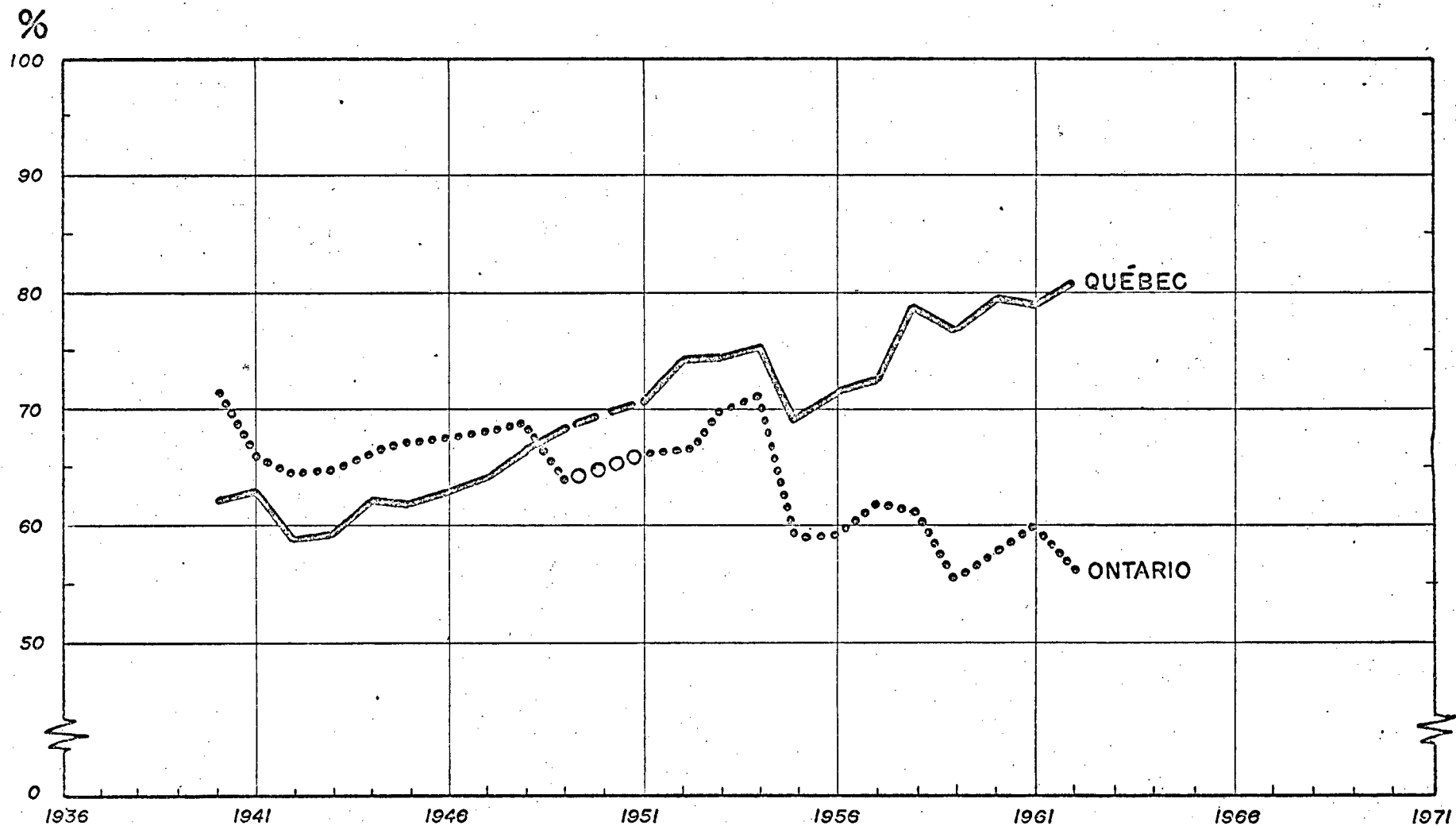


figure 7

D'Après: Highway Statistics; B.F.S. Ottawa.

### ANNEXE 3

#### ASPECT FINANCIER DE LA VOIRIE

Dans cette partie nous disséquons l'aspect financier de la voirie en ses principaux éléments: les dépenses et les revenus. Nous comparons les dépenses de voirie rurale et municipale du Québec avec celles de l'Ontario, et nous présentons un état général des dépenses de voirie au Québec. Nous comparons aussi les revenus du Québec à ceux de l'Ontario, et nous terminons en confrontant revenus et dépenses.

##### A- DÉPENSES.

Nous considérons comme dépenses de voirie toutes celles dont l'objet est de fournir de meilleurs services aux usagers de la route. Elles incluent les dépenses faites par tous les ministères et toutes les municipalités autant pour construire ou améliorer les routes que les ponts. Les dépenses du ministère de la Voirie feront l'objet d'une analyse séparée.

##### 1- DÉPENSES DE VOIRIE RURALE, QUÉBEC - ONTARIO.

A l'item des dépenses de voirie rurale, nous examinons d'abord l'importance des dépenses de voirie dans les budgets provinciaux, et nous verrons ensuite les coûts totaux ainsi que les coûts par mille de route. Ici encore la comparaison Québec-Ontario se révèle intéressante.

##### La Voirie et le budget provincial, Québec-Ontario.

On pourrait prétendre que la voirie accapare une trop grande part du budget provincial; afin de faire le point sur cette question, nous examinons dans les paragraphes qui suivent, ce qui se dépense au Québec et en Ontario.

Nous avons compilé au tableau VIII les pourcentages annuels du budget alloué aux dépenses de voirie. Afin d'éliminer les variations cycliques que l'on connaît dans l'attribution des sommes destinées à la construction et à l'entretien des routes, nous avons calculé la moyenne quadriennale; ce procédé adoucit les grandes variations et permet une meilleure comparaison. Nous présentons les résultats à la figure 8.

Nous voyons que pour la période de 1937 à 1961, le Québec a consacré en moyenne 29.8% de son budget à la voirie, alors que l'Ontario en a consacré 30.5; le Québec et l'Ontario ont donc consacré sensiblement le même pourcentage de leurs budgets à la voirie au cours de toute la période; cependant, les budgets ont été alloués différemment dans les deux provinces. On voit que pour la première moitié de la période, soit de 1937 à 1949, le Québec consacrait à la voirie légèrement plus que l'Ontario: 29.6% comparé à 28.9. Pour la période de 1950 à 1955, la situation était renversée; le Québec consacrait 30.6% de son budget à la voirie et l'Ontario y consacrait maintenant 31.0%. Depuis 1956, l'Ontario a continué à donner plus d'importance aux budgets de voirie, alors que le Québec en diminuait l'importance, 28.8% au Québec, et 33.3% en Ontario. La construction de la Route transcanadienne ayant débuté plus tôt en Ontario qu'au Québec, nous pouvons attribuer à ces travaux une proportion de la majoration des budgets de voirie en Ontario comparativement au Québec. Nous n'avons pas de valeurs comparatives pour les années 62-64 attendu que nous utilisons les données publiées par le Bureau Fédéral de la Statistique, mais nous anticipons qu'un très fort pourcentage du budget provincial du Québec fut assigné à la voirie pour ces années, et qu'il en sera ainsi jusqu'en 1967.

Cependant, nous prévoyons que l'importance relative des argents destinés à la voirie diminuera à cause des investissements toujours croissants dans les domaines de l'éducation, de la santé et du bien-être.

#### Coût des routes, Québec-Ontario.

En comparant les dépenses affectées à la voirie rurale, au tableau IX et à la figure 9, on remarque une variation cyclique beaucoup plus accentuée au Québec qu'en Ontario. Au Québec, les sommets correspondent presque toujours à des périodes électorales; ce caractère cyclique des dépenses de voirie, dont le contrôle était presque entièrement dans les mains des représentants de comtés, engendra certaines conséquences dont une des plus appa-

TABLEAU VIII  
RELATION DES DÉPENSES DE VOIRIE RURALE  
AUX DÉPENSES NETTES TOTALES PROVINCIALES

QUÉBEC-ONTARIO  
1937-1961

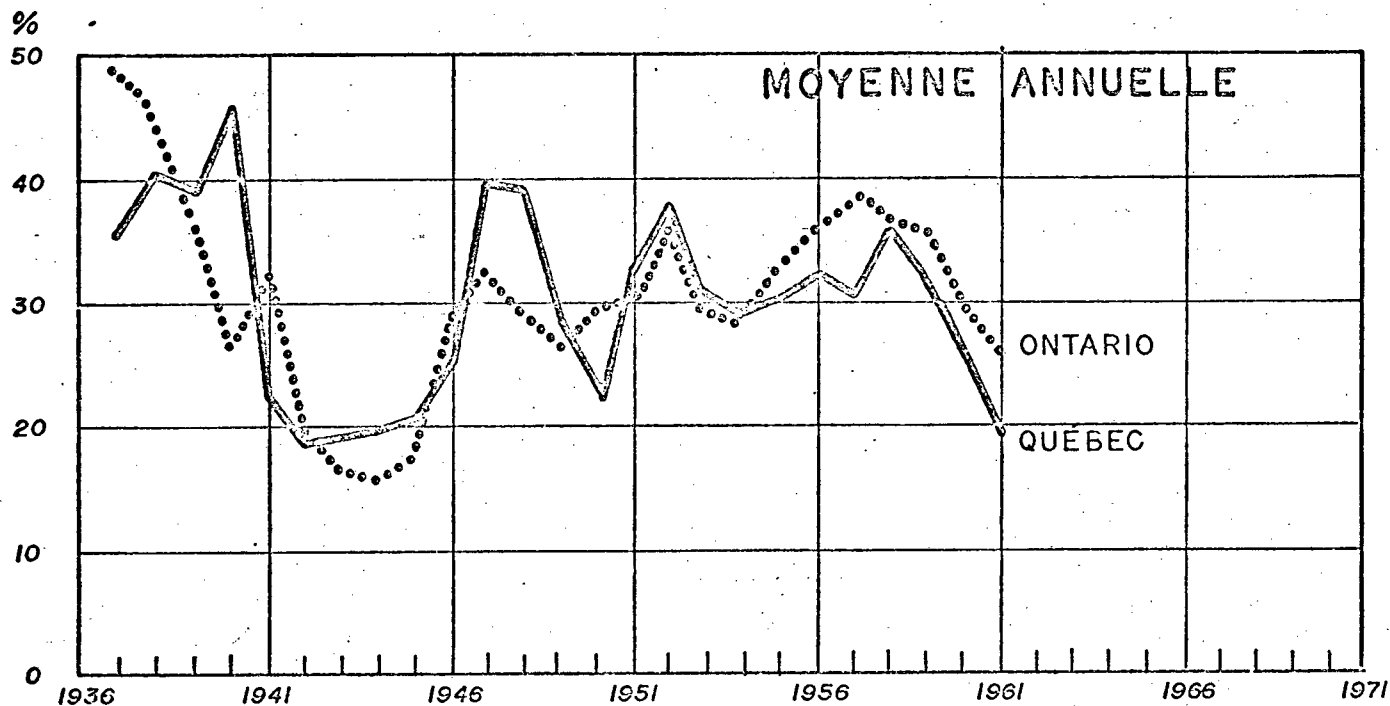
| Année | QUÉBEC |                       | ONTARIO |                       |
|-------|--------|-----------------------|---------|-----------------------|
|       | Annuel | Moyenne quadriannal % | Annuel  | Moyenne quadriannal % |
| 1937  | 36.2   |                       | 48.7    |                       |
| 1938  | 40.8   |                       | 46.0    |                       |
| 1939  | 38.7   |                       | 35.8    |                       |
| 1940  | 46.8   | 38.1                  | 26.7    | 39.3                  |
| 1941  | 22.9   | 37.3                  | 32.1    | 35.2                  |
| 1942  | 18.7   | 31.8                  | 19.0    | 28.4                  |
| 1943  | 19.0   | 26.8                  | 16.7    | 23.6                  |
| 1944  | 19.4   | 20.0                  | 15.5    | 20.8                  |
| 1945  | 20.6   | 19.4                  | 17.5    | 17.2                  |
| 1946  | 25.6   | 21.1                  | 29.2    | 19.7                  |
| 1947  | 39.4   | 26.2                  | 32.2    | 23.6                  |
| 1948  | 39.0   | 31.1                  | 29.2    | 27.0                  |
| 1949  | 27.9   | 33.0                  | 26.7    | 29.3                  |
| 1950  | 22.0   | 32.1                  | 29.1    | 29.3                  |
| 1951  | 33.2   | 30.5                  | 30.2    | 28.8                  |
| 1952  | 37.6   | 30.2                  | 36.1    | 30.5                  |
| 1953  | 31.0   | 31.0                  | 29.9    | 31.3                  |
| 1954  | 28.7   | 32.6                  | 28.1    | 31.1                  |
| 1955  | 30.8   | 32.0                  | 32.8    | 31.7                  |
| 1956  | 32.2   | 30.7                  | 36.5    | 31.8                  |
| 1957  | 30.7   | 30.8                  | 38.8    | 34.1                  |
| 1958  | 36.2   | 32.5                  | 36.6    | 36.2                  |
| 1959  | 32.8   | 33.0                  | 35.6    | 36.9                  |
| 1960  | 24.9   | 31.2                  | 26.9    | 34.5                  |
| 1961  | 19.9   | 28.5                  | 25.4    | 31.1                  |

| Moyenne: | Québec | Ontario |
|----------|--------|---------|
| 1937-61  | 29.8   | 30.5    |
| 1937-49  | 29.6   | 28.9    |
| 1950-55  | 30.6   | 31.0    |
| 1956-61  | 28.8   | 33.3    |

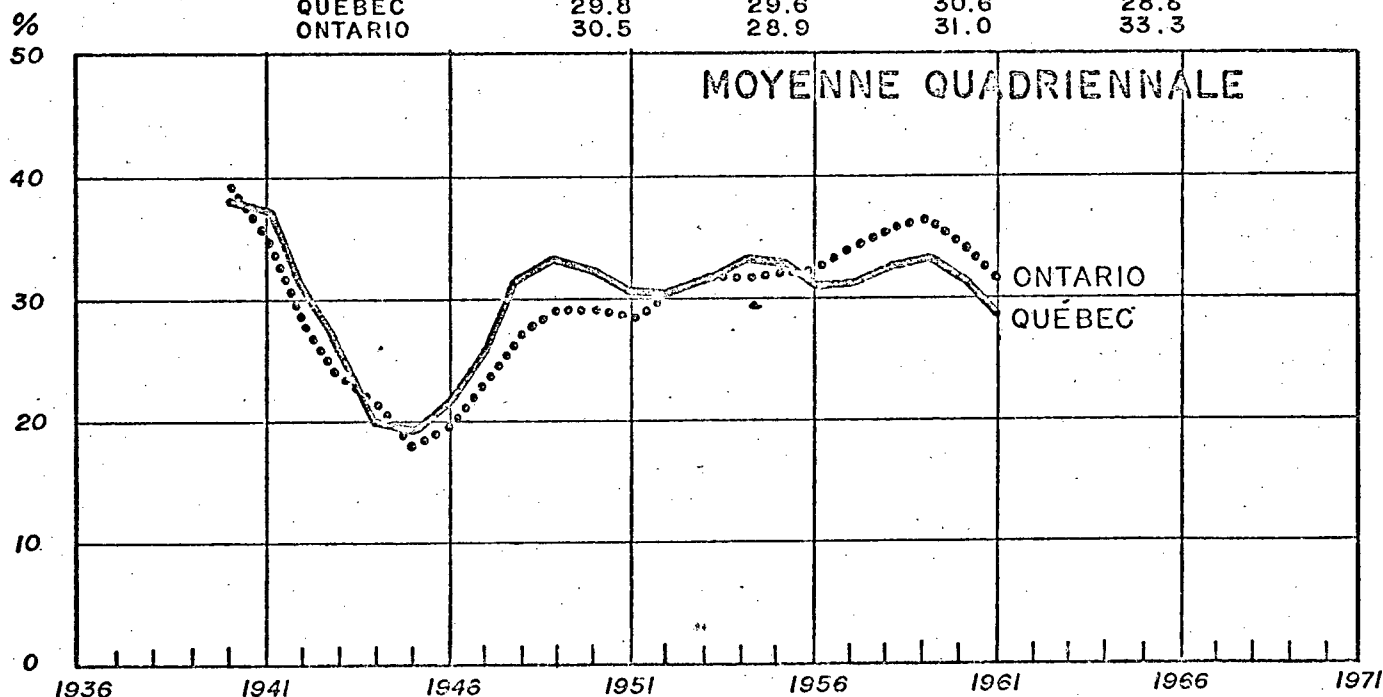
D'après Highway Statistics B.F.S., Ottawa.  
Annuaire du Canada B.F.S., Ottawa.

# RELATION ENTRE LES DÉPENSES DE VOIRIE RURALE ET LES DÉPENSES NETTES TOTALES PROVINCIALES

## QUÉBEC et ONTARIO 1937 à 1961



| MOYENNE des ANNÉES | 1937 à 1961 | 1937 à 1949 | 1950 à 1955 | 1956 à 1961 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| QUÉBEC             | 29.8        | 29.6        | 30.6        | 28.8        |
| ONTARIO            | 30.5        | 28.9        | 31.0        | 33.3        |



D'Après: Highway Statistics; B.F.S. Ottawa. (pour les dépenses de voirie rurale)  
Annuaire du Canada; B.F.S. Ottawa. (dépenses nettes totales provinciales)

figure 8

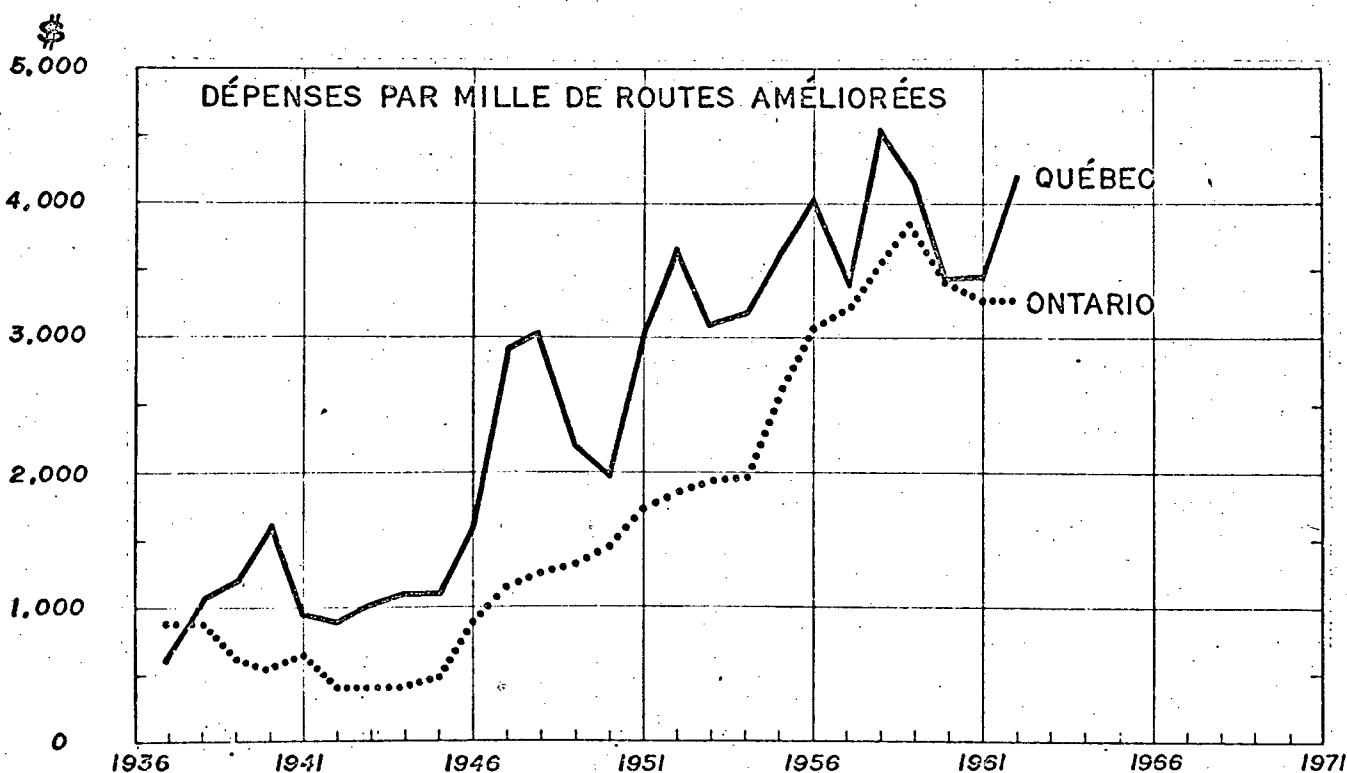
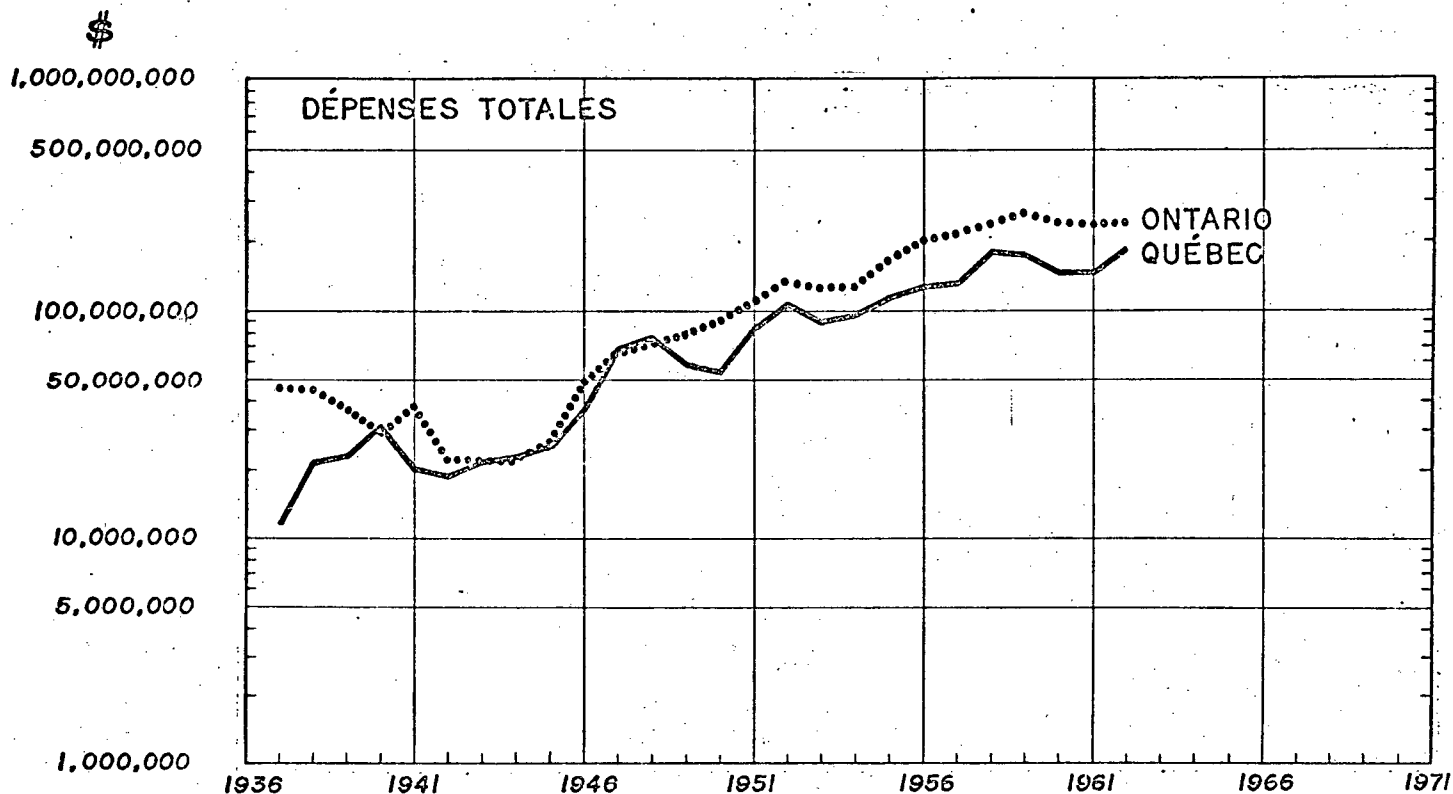
TABLEAU IX  
DÉPENSES AFFECTÉES A LA VOIRIE RURALE  
 QUÉBEC - ONTARIO  
 1937-1962

| Année    | Total des dépenses de voirie<br>(Milliers de dollars) |         | Dépenses par mille amélioré |         |
|----------|-------------------------------------------------------|---------|-----------------------------|---------|
|          | Québec                                                | Ontario | Québec                      | Ontario |
| 1937 (1) | 11 528                                                | 47 573  | 645                         | 848     |
| 1938 (1) | 21 724                                                | 46 553  | 1 173                       | 841     |
| 1939 (1) | 23 014                                                | 36 654  | 1 208                       | 651     |
| 1940 (1) | 31 063                                                | 29 216  | 1 614                       | 519     |
| 1941     | 20 830                                                | 38 380  | 963                         | 664     |
| 1942     | 18 963                                                | 21 827  | 861                         | 388     |
| 1943     | 20 179                                                | 21 481  | 1 011                       | 381     |
| 1944     | 22 947                                                | 21 611  | 1 093                       | 381     |
| 1945     | 25 350                                                | 26 548  | 1 093                       | 465     |
| 1946     | 37 601                                                | 49 477  | 1 560                       | 855     |
| 1947     | 68 849                                                | 68 064  | 2 805                       | 1 168   |
| 1948     | 77 081                                                | 75 477  | 3 015                       | 1 287   |
| 1949     | 59 326                                                | 77 917  | 2 232                       | 1 329   |
| 1950     | 54 162                                                | 90 283  | 1 994                       | 1 481   |
| 1951     | 85 167                                                | 109 900 | 3 032                       | 1 767   |
| 1952     | 107 000                                               | 132 521 | 3 698                       | 1 821   |
| 1953     | 91 857                                                | 122 503 | 3 125                       | 1 938   |
| 1954     | 96 733                                                | 125 185 | 3 206                       | 1 964   |
| 1955     | 115 440                                               | 166 899 | 3 672                       | 2 593   |
| 1956     | 129 092                                               | 202 163 | 4 023                       | 3 076   |
| 1957     | 132 891                                               | 214 254 | 3 436                       | 3 232   |
| 1958     | 178 765                                               | 239 971 | 4 563                       | 3 567   |
| 1959     | 174 975                                               | 264 359 | 4 231                       | 3 870   |
| 1960     | 149 377                                               | 241 844 | 3 466                       | 3 456   |
| 1961     | 149 461                                               | 237 919 | 3 475                       | 3 289   |
| 1962     | 185 433                                               | 240 657 | 4 256                       | 3 289   |

Source: Highway Statistics, B.F.S. Ottawa.

- (1) Annuaire du Canada 1942. Il est important de tenir compte des remarques contenues dans cet Annuaire touchant les périodes fiscales, différentes d'une province à l'autre, touchant ce qui est inclus dans les dépenses de voirie de chaque province et qui diffère également d'une province à l'autre et touchant enfin les ajustements faits.

# DÉPENSES AFFECTÉES À LA VOIRIE RURALE QUÉBEC-ONTARIO 1937 - 1962



rentes est une distribution géographique inadéquate: certaines régions ont un équipement routier plus que convenable, comparé à d'autres où il est nettement insuffisant.

Dans l'ensemble, Québec dépense moins que l'Ontario pour ses routes, mais il dépense quand même plus par mille de routes améliorées. Nous ne prétendons pas en ce disant qu'il en coûte plus cher au Québec, bien que nous l'entendions souvent dire, mais nous voulons spécifier que la croissance plus rapide du réseau de routes améliorées au Québec exigea des sommes proportionnellement plus grandes. Nous rappelons que le réseau de routes améliorées augmenta de 25 694 milles (143.7%) au Québec et de 17 069 milles (30.4%) en Ontario; pour la période de 1937 à 1962. De plus une politique de pavage soutenue, ainsi que l'application de standards de construction très élevés pour les chemins de deuxième et de troisième classes sont sûrement des facteurs qui contribuent à augmenter le taux des dépenses au mille.

Il est probable que les dépenses par mille de routes améliorées s'équilibreront à des taux équivalents à ceux de l'Ontario au fur et à mesure que notre réseau évoluera et que le besoin de nouvelles routes se stabilisera.

Les dépenses totales de voirie continuent d'augmenter à un rythme sensiblement parallèle, au Québec et en Ontario.

## II- DÉPENSES DE VOIRIE MUNICIPALE, QUÉBEC-ONTARIO.

Il y a un rapport à la fois étroit et indirect entre la voirie provinciale et la voirie municipale. Par exemple, le coût de la voirie municipale sera réduit considérablement si le gouvernement prend entièrement à sa charge et sur tout leur parcours, la construction et l'entretien des grandes routes qui traversent les municipalités ou s'il accorde à celles-ci des subventions pour défrayer les frais de construction et d'entretien des tronçons sis à l'intérieur de leurs limites. Dans ces cas, le gouvernement aura moins de ressources à consacrer à d'autres fins; par contre les municipalités en auront davantage. Par ailleurs si le gouvernement garde pour fins de voirie toutes les sources de taxation touchant l'utilisateur de la route, les municipalités auront plus de difficultés à s'acquitter de leurs obligations.

Il est cependant difficile de faire une analyse statistique comparative des dépenses de voirie municipale entre le Québec et l'Ontario; il existe des différences variables entre les unités statistiques des deux provinces; de plus les responsabilités administratives et financières des gouvernements diffèrent. Nous référant au tableau X et à la figure 10, nous voyons que jusqu'en 1953 les dépenses municipales de voirie ont été sensiblement les mêmes au Québec et en Ontario alors que la longueur des rues était deux fois plus grande en Ontario; il en résulta des dépenses par mille de rues améliorées deux fois plus élevées au Québec. Depuis 1954, les dépenses totales de voirie faites dans les municipalités ontariennes ont augmenté à un rythme beaucoup plus grand qu'au Québec: les coûts par mille devinrent semblables dans les deux provinces. Il y a une exception pour 1960, où les dépenses totales de voirie municipale au Québec ont subi une hausse très importante dû à la construction du boulevard Métropolitain à Montréal; on peut prévoir que les dépenses municipales de voirie seront comparables dans les deux provinces à l'avenir et qu'elles continueront à augmenter à un rythme sensiblement égal.

### III- ÉTAT DES DÉPENSES DE VOIRIE AU QUÉBEC.

En terminant, nous présentons au tableau XI une ventilation des dépenses de voirie selon la nature du réseau sur lequel elles sont faites et selon l'administration gouvernementale qui les fait.

Pour toute la période 1952-1962, les dépenses de voirie rurale représentent 75.7% de toutes les dépenses de voirie, et les dépenses de voirie municipale 24.3%. Le total des sommes payées par le gouvernement provincial s'élevèrent à 73.0% de toutes les dépenses, soit un peu moins que les dépenses faites sur le réseau rural; les sommes payées par les municipalités se chiffrent à 25.0%, soit un peu plus que les dépenses faites sur les réseaux urbains; quant aux sommes payées par le gouvernement fédéral, 2.0% de toutes les dépenses, on doit toutes les attribuer au réseau rural.

TABLEAU X  
DÉPENSES DE VOIRIE MUNICIPALE

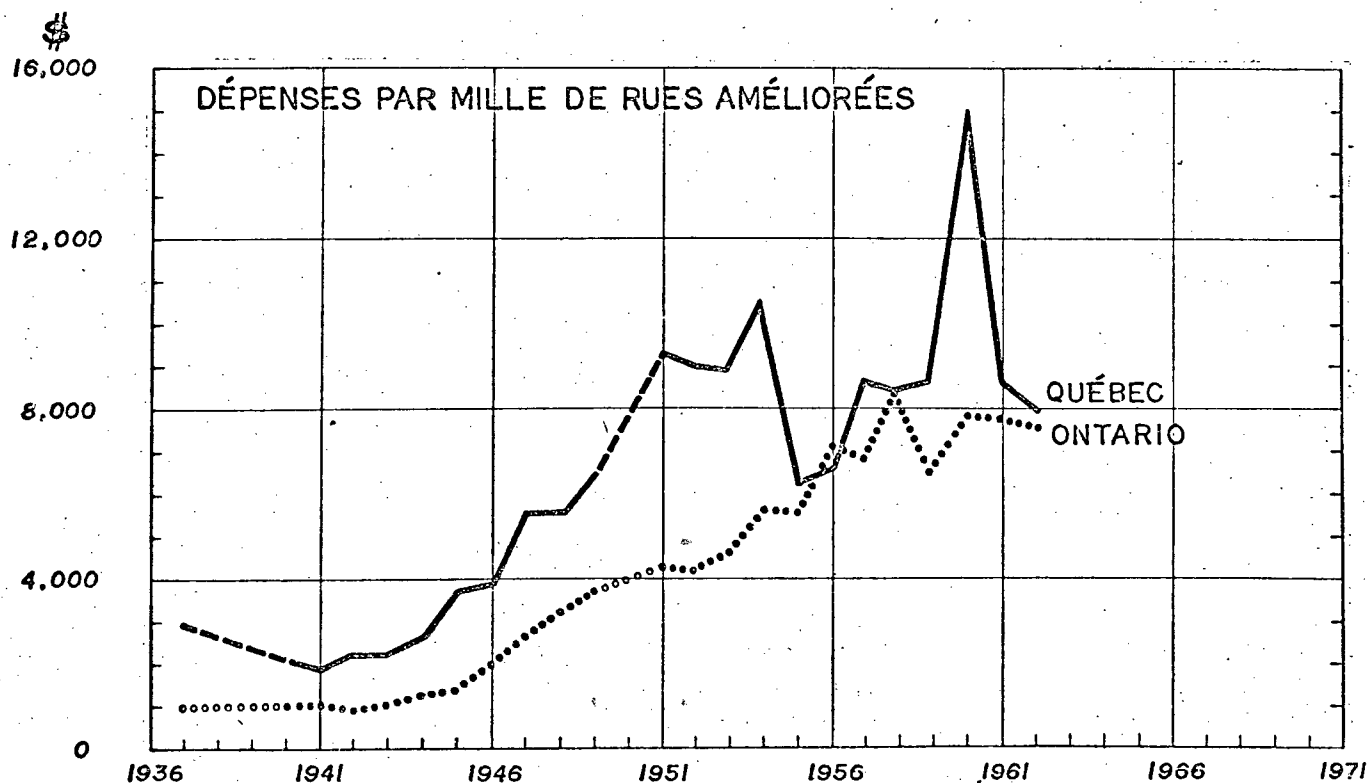
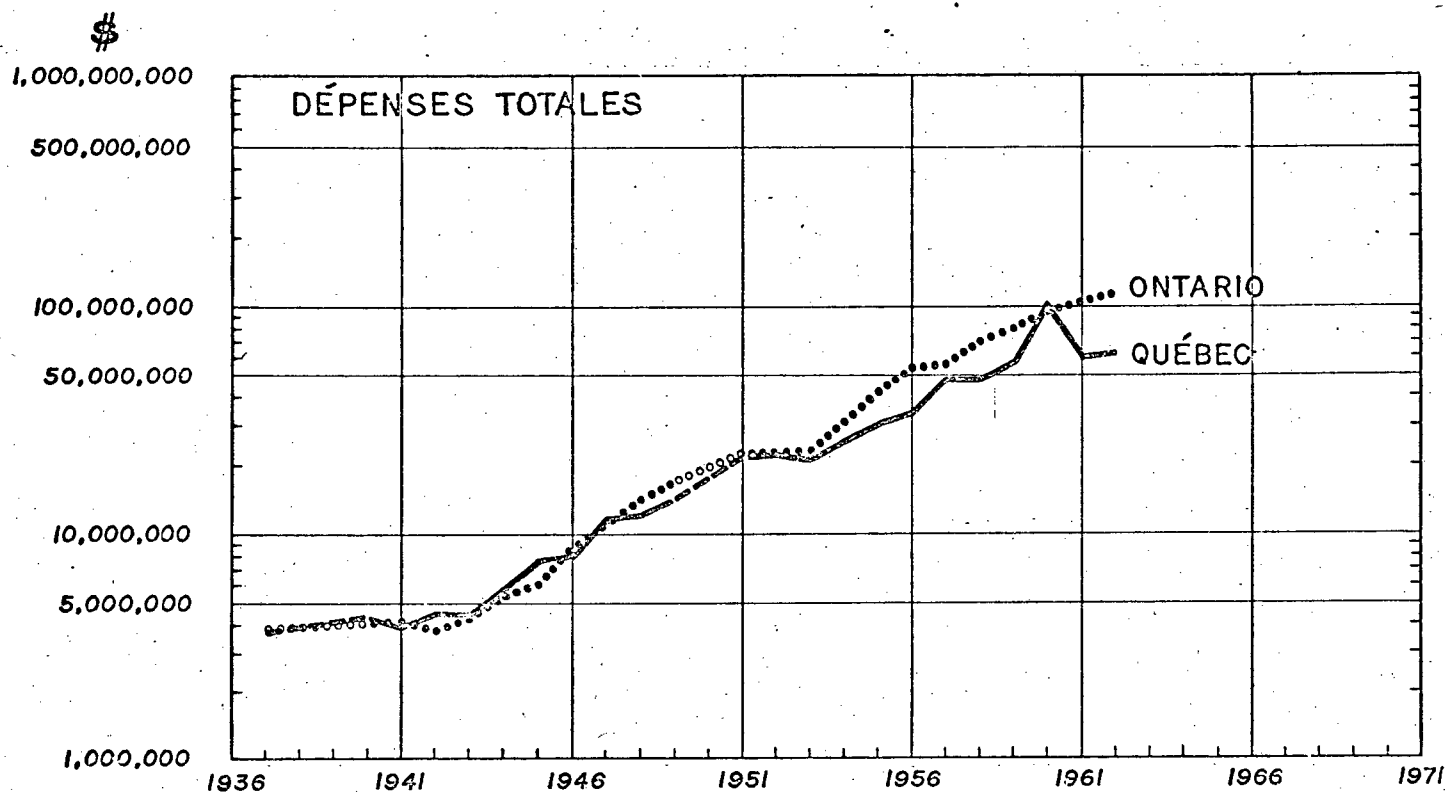
QUÉBEC - ONTARIO  
 1937-1962

|      | <u>Dépenses totales brutes (1)</u> |                     | <u>Dépenses par mille</u> |                |
|------|------------------------------------|---------------------|---------------------------|----------------|
|      | <u>Québec</u>                      | <u>Ontario</u>      | <u>Québec</u>             | <u>Ontario</u> |
|      | (milliers)<br>de \$                | (milliers)<br>de \$ | \$                        | \$             |
| 1937 | 3 713                              | 3 757               | 3 937                     | 960            |
| 1938 | -                                  | -                   | -                         | -              |
| 1939 | -                                  | -                   | -                         | -              |
| 1940 | 4 413                              | 4 077               | 2 121                     | 1 010          |
| 1941 | 3 969                              | 4 183               | 1 830                     | 1 030          |
| 1942 | 4 515                              | 3 838               | 2 216                     | 905            |
| 1943 | 4 545                              | 4 397               | 2 214                     | 1 022          |
| 1944 | 5 799                              | 5 408               | 2 612                     | 1 261          |
| 1945 | 7 739                              | 6 015               | 3 801                     | 1 368          |
| 1946 | 8 062                              | 8 941               | 3 913                     | 2 031          |
| 1947 | 11 852                             | 11 551              | 5 609                     | 2 625          |
| 1948 | 12 040                             | 14 391              | 5 602                     | 3 284          |
| 1949 | 14 466                             | 17 195              | 6 454                     | 3 773          |
| 1950 | -                                  | -                   | -                         | -              |
| 1951 | 21 938                             | 21 287              | 9 383                     | 4 217          |
| 1952 | 22 643                             | 21 652              | 9 000                     | 4 100          |
| 1953 | 21 107                             | 23 901              | 8 895                     | 4 560          |
| 1954 | 26 803                             | 31 471              | 10 511                    | 5 626          |
| 1955 | 31 681                             | 42 008              | 6 326                     | 5 606          |
| 1956 | 34 547                             | 53 364              | 6 569                     | 7 102          |
| 1957 | 48 417                             | 56 309*             | 8 601                     | 6 844          |
| 1958 | 48 537                             | 70 945              | 8 435                     | 8 361          |
| 1959 | 58 736                             | 80 221              | 8 535                     | 6 488          |
| 1960 | 101 274                            | 98 957              | 15 048                    | 7 838          |
| 1961 | 61 293                             | 105 755             | 8 598                     | 7 820          |
| 1962 | 62 248                             | 116 455             | 7 992                     | 7 507          |

Source: Highway Statistics, B.F.S., Ottawa.

(1) Comprend construction et entretien - rues, ponts, traverses, trottoirs, etc...

# DÉPENSES MUNICIPALES À L'ITEM VOIRIE POUR le QUÉBEC et l'ONTARIO 1937 à 1962



D'Après; Highway Statistics; B.F.S. Ottawa.

figure 10

TABLEAU XI  
ÉTAT DES DÉPENSES TOTALES DE VOIRIE AU QUÉBEC  
1952-1962

|          | Grand total rural & municipal | DÉPENSES DE VOIRIE RURALE |         |                         |             | DÉPENSES DE VOIRIE MUNICIPALE |                 |                 |          |         |            |
|----------|-------------------------------|---------------------------|---------|-------------------------|-------------|-------------------------------|-----------------|-----------------|----------|---------|------------|
|          |                               | TOTAL                     | Fédéral | Provincial tous minist. | Voirie (1)  | Municipal                     | Dépenses brutes | Dépenses nettes | SUBSIDES |         |            |
|          |                               |                           |         |                         |             |                               |                 |                 | nets     | fédéral | provincial |
| 1952     | 129 643                       | 107 000                   | 462     | 106 086                 | 66 805      | 313                           | 22 643          | 22 397          | 245      | 54      | 180        |
| 1953     | 112 964                       | 91 857                    | 644     | 90 934                  | 70 451      | 136                           | 21 107          | 21 028          | 79       | 15      | 53         |
| 1954     | 123 536                       | 96 733                    | 942     | 94 941                  | 73 253      | 109                           | 26 803          | 26 706          | 96       | 40      | 46         |
| 1955     | 147 121                       | 115 440                   | 1 513   | 113 534                 | 91 149      | 84                            | 31 681          | 31 522          | 159      | 1       | 158        |
| 1956     | 163 639                       | 129 092                   | 1 628   | 127 026                 | 100 259     | 209                           | 34 547          | 33 910          | 637      | 3       | 607        |
| 1957     | 181 308                       | 132 891                   | 1 839   | 130 364                 | 98 511      | 24                            | 48 417          | 46 608          | 1 810    | 156     | 1 652      |
| 1958 (3) | 227 302                       | 178 765                   | 2 661   | 175 629                 | 106 685     | 28                            | 48 537          | 48 082          | 455      | 2       | 453        |
| 1959     | 233 711                       | 174 975                   | 3 838   | 164 419                 | 118 515     | 6 020                         | 58 736          | 58 008          | 718      | 151     | 806        |
| 1960     | 250 651                       | 149 377                   | 6 034   | 136 684                 | 141 991 (2) | 5 715                         | 101 274         | 99 838          | 1 446    | 266     | 801        |
| 1961     | 210 754                       | 149 461                   | 7 472   | 134 158                 | 119 940     | 6 524                         | 61 293          | 59 349          | 1 944    | 379     | 1 571      |
| 1962     | 247 681                       | 185 433                   | 11 942  | 166 599                 | 147 094     | 6 739                         | 62 248          | 59 119          | 3 129    | 1 182   | 1 857      |
| 1963     |                               |                           |         | 187 270 *               | 176 799     |                               |                 |                 |          |         |            |
| 1964     |                               |                           |         | 217 966 *               |             |                               |                 |                 |          |         |            |

D'après: Highway Statistics, B.F.S. Ottawa.

\* ESTIMÉ, dans Highway Finance 1964, C.G.R.A. Ottawa.

- (1) Les dépenses du Ministère de la Voirie sont les dépenses nettes rapportées dans Rapports Annuels du Ministère, dans Annuaire Statistique du Québec et Comptes Publics, Province de Québec.
- (2) Dépenses du Ministère plus élevées que dépenses de tous les Ministères; valeur non utilisée.
- (3) En 1958, l'Office des Autoroutes a reçu une nouvelle avance de 35 000 000 pour constructions; ce qui explique le faible pourcentage des dépenses faites par le Ministère

La voirie municipale s'occupe du huitième du réseau total et dépense environ le quart du budget global; les rues semblent coûter deux fois plus cher que les routes, mais ces coûts englobent les dépenses faites pour les services urbains tels les trottoirs et les services sanitaires etc; nous anticipions des coûts comparatifs de cet ordre de grandeur.

La figure 11 présente la variation annuelle des dépenses faites sur les réseaux rural et urbain; le total des dépenses faites chaque année est égal à 100. Nous avons superposé sur ce graphique les dépenses de chacun des gouvernements: les dépenses du gouvernement provincial sont présentées dans la partie inférieure du graphique, et les dépenses des municipalités le sont dans la partie supérieure; la zone intermédiaire entre ces deux courbes représente les dépenses des autres organismes.

Il semble, d'après cette présentation, que l'apport du gouvernement provincial au total des dépenses de voirie rurale a tendance à diminuer. Ainsi en 1952, la voirie rurale représentait 82.6% des dépenses totales de voirie, et le gouvernement provincial en payait 99.3%; alors qu'en 1962, la voirie rurale totalisait 74.8% des dépenses, et le gouvernement provincial en payait 90.9%.

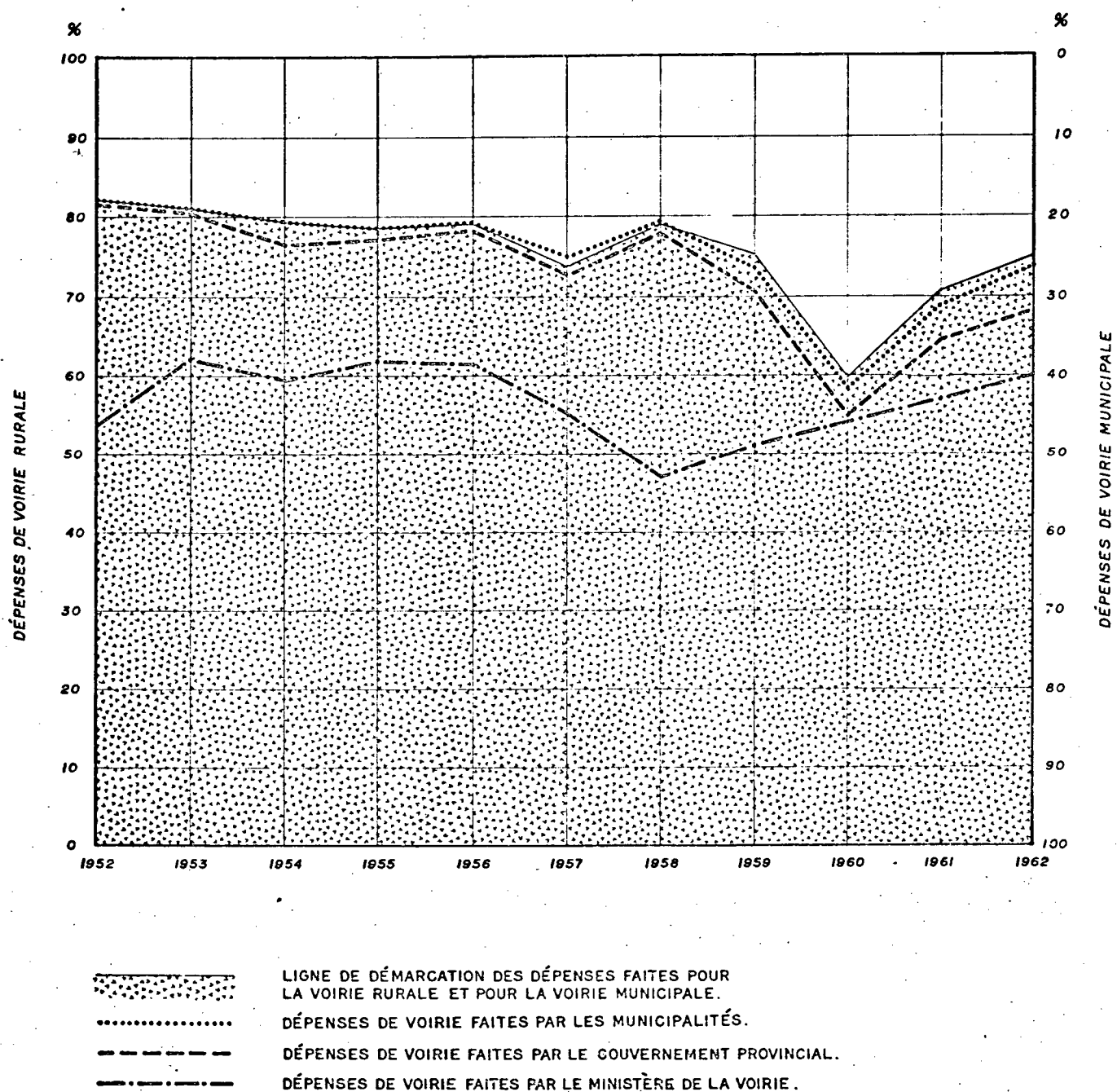
On remarque aussi que depuis 1959, les gouvernements municipaux semblent payer plus que les dépenses faites sur les réseaux urbains; toutefois, notre connaissance des dépenses du ministère de la Voirie ainsi que le manque de clarté des statistiques nous incitent à croire que certaines dépenses de voirie urbaine sont classifiées comme dépenses de voirie rurale par le B.F.S. Une classification des réseaux routiers et la standardisation des rapports comptables seraient sûrement des moyens appropriés d'éviter des erreurs d'interprétation des statistiques, surtout lorsque l'on veut déterminer les responsabilités administratives et financières des différents gouvernements.

#### Dépenses du ministère de la Voirie.

Le ministère de la Voirie n'administre en moyenne que 75.9% des dépenses de voirie faites par le gouvernement provincial au cours des années 1952-1962. Toutefois, cette moyenne augmente avec les années; en 1952, elle était de 62.9%, et en 1962 elle était de 87.3%.

# ÉTAT DES DÉPENSES TOTALES DE VOIRIE

## QUÉBEC, 1952 à 1962



L'importance relative du ministère de la Voirie diminue graduellement au point de vue du nombre de milles de routes à l'entretien, et augmente en regard des dépenses faites; la partie du réseau amélioré relevant des autres administrations n'a que peu d'importance en ce qui concerne les coûts d'entretien et de construction.

## B- REVENUS

Les revenus du gouvernement provincial étant tous accumulés dans un fonds consolidé, on ne peut discuter spécifiquement d'un fonds de voirie auquel contribueraient certaines taxes; cependant nous analyserons les principales sources de revenus qu'ont la province et les municipalités pour solder les dépenses de voirie.

### 1- REVENUS PROVINCIAUX, QUÉBEC-ONTARIO.

Au niveau provincial, nous analysons les revenus provenant des frais d'immatriculation et de la taxe sur les carburants; nous les comparons aux dépenses et nous verrons jusqu'à quel point la voirie peut être "rentable". Cette comparaison ne tient pas compte de certains revenus tels que les taxes de vente sur les véhicules, sur les pièces détachées, sur les huiles, etc; elle ne considère pas non plus les revenus provenant de l'utilisation des autoroutes. Ces revenus prêtent à discussion: doit-on les appliquer aux dépenses de voirie, ou doit-on les appliquer à d'autres fins? Toutefois, nous aurions pu considérer les revenus provenant des autoroutes.

De même, nous n'avons pas considéré les dépenses encourues pour défrayer les coûts de surveillance policière; ce point peut aussi être discuté; quelle proportion de ces dépenses doit-on attribuer à la protection générale du public dont l'Etat est responsable sous un autre mandat que celui de pourvoir la population de bonnes routes, et quelle proportion doit-on attribuer à la surveillance directe de la circulation?

### Frais d'immatriculation.

Institués en 1906 au Québec, les frais d'immatriculation de véhicules automobiles ne couvraient à cette période que les dépenses encourues pour l'administration de la loi. Aujourd'hui, ils représentent près du quart des revenus affectés aux dépenses de voirie rurale. Au tableau XII nous en présentons le coût moyen au Québec, en Ontario et pour l'ensemble du Canada. Présenté pour 1953 et 1963, ce coût est ventilé pour les automobiles et pour les véhicules commerciaux. Au cours de la décade 1953-1963, le coût moyen d'immatriculation des véhicules n'a pas augmenté au Québec; heureusement pour l'automobiliste québécois qu'il n'en fut pas comme en Ontario où les coûts ont plus que doublés au cours de la même période.

En effet, le Québec avait en 1953, les coûts moyens d'immatriculation les plus élevés au Canada: \$36.08 comparé à \$17.88 pour l'Ontario et \$23.75 pour l'ensemble du Canada. En 1963, il coûtait en moyenne \$22.37 pour immatriculer une automobile au Québec, et \$19.89 en Ontario; cependant il en coûtait plus cher en Ontario qu'au Québec pour immatriculer un véhicule commercial: \$78.78 contre \$72.92. L'automobiliste québécois était nettement défavorisé en 1953, mais cette situation était rétablie en 1963 puisque les autres provinces avaient augmenté considérablement leurs taux. Nous verrons plus loin les sommes totales que les immatriculations des véhicules ont rapportées au trésor provincial.

### Taxe sur les carburants.

Des deux taxes analysées, la taxe sur les carburants est celle qui produit les revenus les plus importants; de plus, elle semble logique, puisqu'elle répartit les charges entre les usagers au prorata de l'utilisation. Toutefois, le Québec ne devrait pas augmenter indûment le taux des taxes sur les carburants sans tenir compte des taux appliqués dans les provinces voisines, spécialement en Ontario. (Il devrait exister une politique commune de taxation entre les deux provinces).

TABLEAU XII  
Coût moyen de l'immatriculation  
des véhicules automobiles  
 Québec-Ontario-Canada  
 1953 et 1963

|         | Automobiles |       | Camions |       | Moyenne (1) |       |
|---------|-------------|-------|---------|-------|-------------|-------|
|         | 1953        | 1963  | 1953    | 1963  | 1953        | 1963  |
| Québec  | \$23.16     | 22.37 | 62.54   | 72.92 | 36.08       | 36.14 |
| Ontario | 9.37        | 19.89 | 35.61   | 78.78 | 17.88       | 34.24 |
| Canada  | 14.72       | 19.54 | 36.80   | 64.53 | 23.75       | 32.37 |

D'après: The Motor Vehicle, 1953 et 1963 - B.F.S. Ottawa.

- (1) Comprend les revenus provenant de l'immatriculation de tous les genres de véhicules automobiles, des remorques, des permis de conduire et des permis spéciaux.

Au Québec, le taux de la taxe sur les carburants est très élevé, mais contrairement à la croyance populaire, il n'est pas le plus élevé au Canada.

Nous reproduisons au tableau XIII un historique du développement de la taxe sur les carburants dans les provinces canadiennes depuis 1937. On y voit que toutes les provinces canadiennes augmentèrent le taux de la taxe sur les carburants en 1947; depuis cette date, il semble n'y avoir eu aucune politique générale d'augmentation du taux de cette taxe, quoique 6 provinces l'ont augmentée en 1961: les quatre provinces de l'ouest et deux des provinces maritimes.

Le Québec et l'Ontario ont presque toujours imposé les mêmes taux de taxe sur les carburants, sauf pour les années 1950 à 1957, et pour l'année 1963 au cours desquelles ce taux était supérieur de 2¢ par gallon au Québec. Toutefois, en 1958, l'Ontario fut la première province canadienne à taxer davantage les huiles diésels; le Québec n'appliquait cette mesure que 5 ans plus tard. En 1964, le différentiel entre les taxes payées sur l'essence et celles payées sur les huiles diésels était de 6¢ par gallon au Québec, et de 5½¢ en Ontario.

Nous reproduisons au tableau XIV le taux de la taxe sur les carburants dans les provinces canadiennes pour les années 1952 et 1964. Le Québec et l'Alberta sont les provinces où la majoration fut la moins forte: 2¢ par gallon; une province augmentait de 3¢ par gallon, 3 provinces y inclus l'Ontario, augmentaient de 4¢ et les 4 autres provinces augmentaient de 5¢.

Nous voyons aussi que les provinces maritimes sont celles où les taux sont les plus élevés; alors que les provinces de l'Ouest bénéficient des taux les plus bas; le Québec et l'Ontario ont des taux moyens.

TABLEAU XIII  
TAXE SUR LES CARBURANTS  
PROVINCES CANADIENNES  
1937-1964

| Années | Ile P.-E. | N.-Ecosse | N.-Bruns. | Québec                 | Ontario                | Manitoba | Sask.   | Alberta | C. Brit. | T.-Neuve |
|--------|-----------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|----------|---------|---------|----------|----------|
| 1937   | 10        | 8         | 8         | 6                      | 6                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1938   | 10        | 10        | 10        | 6                      | 6                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1939   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1940   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1941   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1942   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1943   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1944   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 7       | 7       | 7        |          |
| 1945   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 8       | 7       | 7        |          |
| 1946   | 10        | 10        | 10        | 8                      | 8                      | 7        | 8       | 7       | 7        |          |
| 1947   | 13        | 13        | 13        | 11                     | 11                     | 9        | 10      | 9       | 10       |          |
| 1948   | 13        | 13        | 13        | 11                     | 11                     | 9        | 10      | 9       | 10       |          |
| 1949   | 13        | 13        | 13        | 11                     | 11                     | 9        | 10      | 9       | 10       | 14       |
| 1950   | 13        | 13        | 13        | 13                     | 11                     | 9        | 10      | 9       | 10       | 14       |
| 1951   | 13        | 15        | 13        | 13                     | 11                     | 9        | 10      | 10      | 10       | 14       |
| 1952   | 13        | 15        | 13        | 13                     | 11                     | 9        | 10      | 10      | 10       | 14       |
| 1953   | 13        | 15        | 13        | 13                     | 11                     | 9        | 11      | 10      | 10       | 14       |
| 1954   | 13        | 15        | 15        | 13                     | 11                     | 9        | 11      | 10      | 10       | 15       |
| 1955   | 13        | 17        | 15        | 13                     | 11                     | 9        | 11      | 10      | 10       | 17       |
| 1956   | 13        | 17        | 15        | 13                     | 11                     | 11       | 11      | 10      | 10       | 17       |
| 1957   | 16        | 17        | 15        | 13                     | 13                     | 11       | 12      | 10      | 10       | 17       |
| 1958   | 16        | 17        | 15        | 13                     | 13 (18 $\frac{1}{2}$ ) | 11       | 12      | 10      | 10       | 17       |
| 1959   | 16        | 17        | 15        | 13                     | 13 (18 $\frac{1}{2}$ ) | 11       | 12      | 10      | 12       | 17       |
| 1960   | 16        | 17        | 15        | 13                     | 13 (18 $\frac{1}{2}$ ) | 11       | 12      | 10 (12) | 12       | 19       |
| 1961   | 16        | 19 (27)   | 18 (23)   | 13                     | 13 (18 $\frac{1}{2}$ ) | 14 (17)  | 14 (17) | 12 (14) | 13 (15)  | 19       |
| 1962   | 16        |           |           | 13 (18 $\frac{1}{2}$ ) | 13 (18 $\frac{1}{2}$ ) |          |         | 17 (14) |          | 19       |
| 1963   | 18 (18)   |           |           | 15 (21)                | 13 (18 $\frac{1}{2}$ ) |          |         |         |          |          |
|        |           |           |           |                        | 15 (20 $\frac{1}{2}$ ) |          |         |         |          |          |

Source: Motor Vehicle - B.F.S., Ottawa - (1) Les valeurs entre ( ) représentent la taxe sur "le diesel fuel".

TABLEAU XIV  
TAXE SUR LES CARBURANTS  
 PROVINCES CANADIENNES  
 1952-1964

| Provinces             | 1952       | 1964      |
|-----------------------|------------|-----------|
|                       | (en cents) |           |
| Terre-Neuve           | 14         | 19        |
| Ile-du-Prince-Edouard | 13         | 18 (18)   |
| Nouvelle-Écosse       | 15         | 19 (27)   |
| Nouveau-Brunswick     | 13         | 18 (23)   |
| Québec                | 13         | 15 (21) * |
| Ontario               | 11         | 15 (20½)  |
| Manitoba              | 9          | 14 (17)   |
| Saskatchewan          | 10         | 14 (17)   |
| Alberta               | 10         | 12 (14)   |
| Colombie-Britannique  | 10         | 13 (15)   |

Source: The Motor Vehicle, B.F.S., Ottawa.

Les valeurs entre ( ) représentent la taxe sur le "diesel fuel".

\* La taxe sur les carburants fut augmentée de un cent par gallon en 1965.

### Vente de gazoline.

Les revenus sont directement reliés aux ventes de carburant. Comme nous ne pouvons pas obtenir les statistiques de ces ventes, nous analysons les ventes de gazoline; ces valeurs sont représentatives.

Nous rapportons au tableau XV les ventes brutes et les ventes nettes de gazoline pour quelques années entre 1952 et 1963; le pourcentage des ventes nettes sur les ventes brutes y est aussi calculé. Les ventes nettes représentent les ventes brutes moins les ventes non taxées. La figure 12 reproduit graphiquement les ventes nettes de gazoline ainsi que le pourcentage des ventes nettes aux ventes brutes.

Nous constatons que les ventes nettes de gazoline ont toujours été plus fortes au Québec qu'en Ontario; elles sont aussi supérieures à la moyenne canadienne; toutefois cette marge diminue continuellement: les ventes nettes diminuent au Québec, et elles augmentent dans l'ensemble du pays.

La consommation nette de gazoline par véhicule tend à se stabiliser aux environs de 600 gallons par véhicule annuellement: on ne peut s'attendre à accroître les revenus avec une consommation unitaire accrue; de même est-il difficile de les accroître en réduisant les exemptions de taxe; en effet, on remarque dans toutes les provinces une tendance à standardiser le genre d'exemptions accordées.

Entre 1952 et 1963, les exemptions de taxe sur la vente de la gazoline ont augmentées au Québec et diminuées dans presque toutes les autres provinces. En 1952 90.7% des ventes de gazoline étaient taxées au Québec, 82.4% en Ontario, et 73.2% dans l'ensemble des provinces. En 1963, 87.9% l'étaient au Québec, 86.6% en Ontario, et 82.0% dans l'ensemble des provinces.

### Revenu total (Frais d'immatriculation et taxes sur carburants).

Les tableaux XVI et XVII reproduisent les statistiques générales des revenus totaux et des revenus par véhicule. Le tableau XVI compare le Québec et l'Ontario pour

TABLEAU XV  
VENTES DE GAZOLINE  
 PROVINCES CANADIENNES  
 1952, 1956, 1961, 1962, 1963

| Année                 | Ventes brutes par véhicule<br>gallons |      |      |      |     | Ventes nettes par véhicule<br>gallons |     |     |     |     | Ventes nettes, en pourcentage<br>des ventes brutes |      |      |      |      |
|-----------------------|---------------------------------------|------|------|------|-----|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|----------------------------------------------------|------|------|------|------|
|                       | 52                                    | 56   | 61   | 62   | 63  | 52                                    | 56  | 61  | 62  | 63  | 52                                                 | 56   | 61   | 62   | 63   |
| Canada                | 743                                   | 751  | 732  | 739  | 714 | 544                                   | 581 | 569 | 574 | 579 | 73.2                                               | 77.4 | 77.7 | 77.7 | 82.0 |
| Terre-Neuve           | 585                                   | 530  | 596  | 571  | 581 | 539                                   | 505 | 478 | 463 | 480 | 92.1                                               | 95.3 | 80.2 | 81.0 | 82.7 |
| Ile-du-Prince-Edouard | 579                                   | 689  | 563  | 560  | 557 | 459                                   | 499 | 444 | 511 | 546 | 80.6                                               | 72.4 | 78.8 | 91.2 | 98.0 |
| Nouvelle-Ecosse       | 602                                   | 600  | 539  | 572  | 577 | 498                                   | 507 | 475 | 502 | 508 | 82.7                                               | 84.5 | 88.1 | 87.8 | 88.0 |
| Nouveau-Brunswick     | 780                                   | 732  | 494  | 661  | 647 | 653                                   | 601 | 415 | 567 | 545 | 87.3                                               | 82.2 | 84.0 | 85.7 | 84.3 |
| Québec                | 750                                   | 742  | 734  | 725  | 715 | 679                                   | 670 | 634 | 628 | 628 | 90.7                                               | 90.3 | 86.3 | 86.6 | 87.9 |
| Ontario               | 650                                   | 701  | 680  | 694  | 706 | 538                                   | 585 | 593 | 601 | 611 | 82.4                                               | 83.5 | 87.2 | 87.0 | 86.6 |
| Manitoba              | 789                                   | 842  | 791  | 797  | 803 | 442                                   | 483 | 543 | 562 | 568 | 56.1                                               | 57.4 | 68.7 | 70.5 | 70.8 |
| Saskatchewan          | 1007                                  | 927  | 796  | 810  | 832 | 478                                   | 493 | 516 | 509 | 531 | 47.4                                               | 53.1 | 64.9 | 62.8 | 63.9 |
| Alberta               | 1130                                  | 1006 | 1086 | 1120 | 816 | 528                                   | 583 | 529 | 531 | 533 | 46.6                                               | 57.9 | 48.8 | 47.4 | 65.3 |
| Colombie-Britannique  | 595                                   | 664  | 643  | 627  | 619 | 451                                   | 542 | 483 | 489 | 485 | 75.6                                               | 81.6 | 75.2 | 78.0 | 78.3 |

Source: Calculs à partir de données prises dans The Motor Vehicle, B.F.S. Ottawa.

# VENTES DE GASOLINE QUÉBEC — ONTARIO — CANADA 1952 à 1963

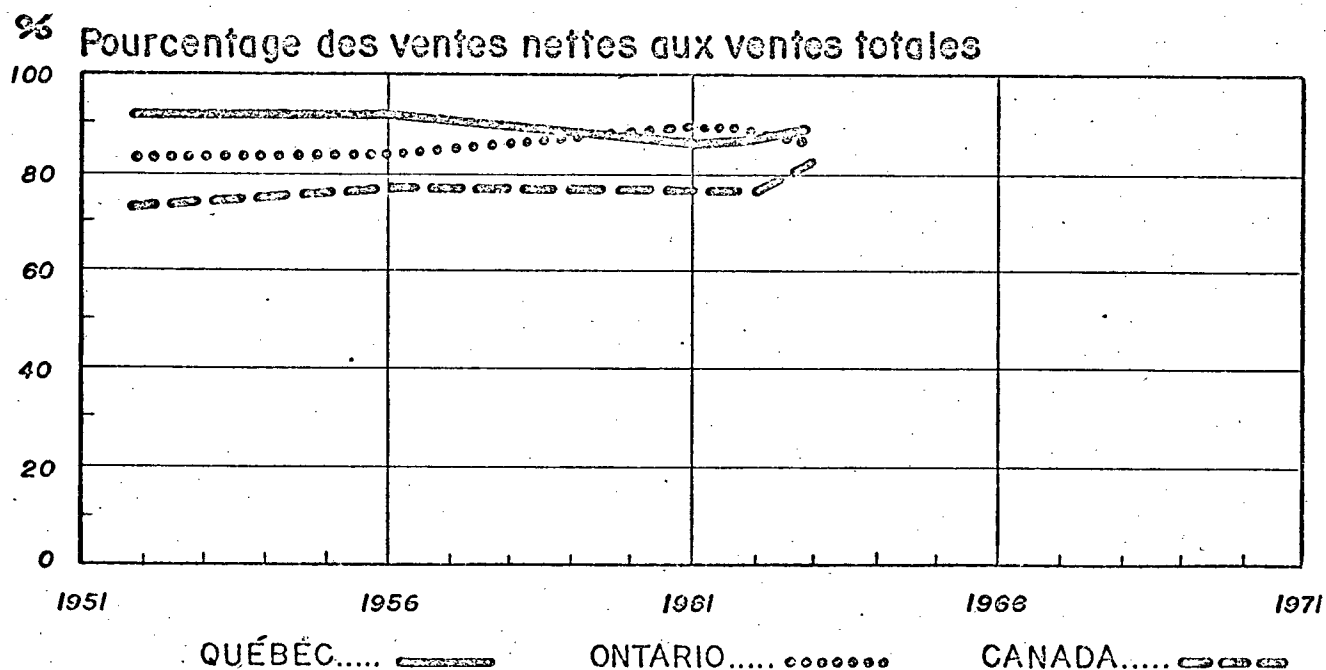
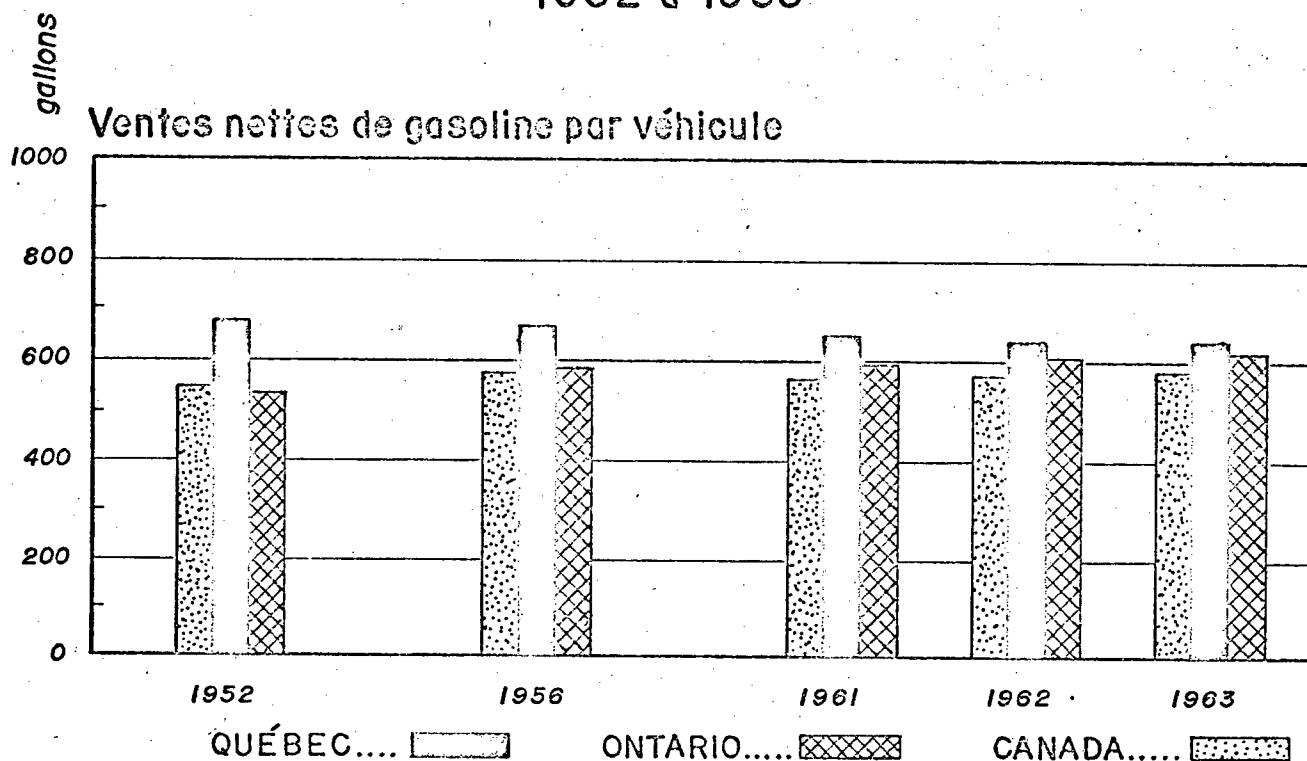


TABLEAU XVI  
REVENUS PROVENANT DE L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES ET DE LA TAXE SUR LES CARBURANTS.  
QUÉBEC ET ONTARIO  
1937-1963

| Année | Total des revenus    |                       | Taxe sur carburants  |                       | Taxe sur véhicules et autres |                       | Revenus par véhicule |         | Revenus en pourcentage des dépenses de voirie |              |
|-------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------|---------|-----------------------------------------------|--------------|
|       | Québec<br>(milliers) | Ontario<br>(milliers) | Québec<br>(milliers) | Ontario<br>(milliers) | Québec<br>(milliers)         | Ontario<br>(milliers) | Québec               | Ontario | Québec<br>%                                   | Ontario<br>% |
|       | \$                   | \$                    | \$                   | \$                    | \$                           | \$                    | \$                   | \$      |                                               |              |
| 1937  | 13 673               | 26 688                | 7 078                | 17 644                | 6 595                        | 9 044                 | 69.08                | 42.77   | 118.6                                         | 56.1         |
| 1938  | 14 887               | 26 694                | 7 639                | 18 503                | 7 249                        | 8 190                 | 72.45                | 39.89   | 68.5                                          | 57.3         |
| 1939  | 16 982               | 34 127                | 9 969                | 25 105                | 7 012                        | 9 022                 | 79.67                | 49.96   | 73.8                                          | 93.1         |
| 1940  | 18 120               | 36 241                | 11 154               | 26 608                | 6 965                        | 9 632                 | 80.47                | 51.48   | 58.3                                          | 124.0        |
| 1941  | 20 068               | 38 079                | 12 260               | 27 641                | 7 808                        | 10 438                | 86.44                | 51.51   | 99.3                                          | 99.2         |
| 1942  | 19 257               | 34 126                | 11 507 (1)           | 26 608 (1)            | 7 750                        | 7 518                 | 86.50                | 47.70   | 101.6                                         | 156.3        |
| 1943  | 18 975               | 36 306                | 11 803 (1)           | 26 608 (1)            | 7 172                        | 9 698                 | 85.21                | 52.49   | 94.0                                          | 169.0        |
| 1944  | 19 647               | 36 297                | 11 801 (1)           | 26 608 (1)            | 7 846                        | 9 689                 | 89.59                | 53.72   | 87.5                                          | 167.9        |
| 1945  | 21 122               | 36 653                | 12 949 (1)           | 26 608 (1)            | 8 173                        | 10 045                | 84.50                | 55.30   | 76.2                                          | 168.1        |
| 1946  | 26 020               | 44 802                | 16 469               | 31 260                | 9 551                        | 13 542                | 82.77                | 63.00   | 56.0                                          | 90.6         |
| 1947  | 37 059               | 62 397                | 25 569               | 47 420                | 11 491                       | 14 978                | 125.03               | 77.99   | 53.8                                          | 91.7         |
| 1948  | 42 870               | 68 435                | 29 591               | 52 566                | 13 279                       | 15 869                | 127.60               | 78.21   | 55.6                                          | 90.7         |
| 1949  | 45 644               | 76 745                | 30 909               | 58 228                | 14 735                       | 18 517                | 118.21               | 79.10   | 76.6                                          | 98.5         |
| 1950  | 54 109               | 86 605                | 37 156               | 65 040                | 16 953                       | 21 565                | 124.76               | 78.44   | 99.9                                          | 95.9         |
| 1951  | 66 800               | 93 940                | 47 635               | 71 382                | 19 164                       | 22 557                | 133.40               | 77.95   | 78.4                                          | 85.4         |
| 1952  | 71 381               | 103 139               | 50 618               | 77 648                | 20 148                       | 24 008                | 124.14               | 79.84   | 66.7                                          | 77.8         |
| 1953  | 79 686               | 113 086               | 56 590               | 86 239                | 22 291                       | 25 139                | 129.                 | 80.     | 86.8                                          | 92.3         |
| 1954  | 85 025               | 122 090               | 59 703               | 92 658                | 24 592                       | 27 605                | 126.                 | 82.     | 87.9                                          | 97.5         |
| 1955  | 96 192               | 145 885               | 67 970               | 103 789               | 27 398                       | 40 180                | 129.                 | 90.     | 83.3                                          | 87.4         |
| 1956  | 109 382              | 163 023               | 78 026               | 112 941               | 29 891                       | 46 140                | 132.                 | 95.     | 84.7                                          | 80.6         |
| 1957  | 119 061              | 196 859               | 84 727               | 143 219               | 32 636                       | 49 405                | 135.                 | 109.    | 89.6                                          | 91.9         |
| 1958  | 125 275              | 209 343               | 88 788               | 151 390               | 34 723                       | 53 394                | 129.                 | 112.    | 70.1                                          | 87.2         |
| 1959  | 132 687              | 225 505               | 93 619               | 158 446               | 37 248                       | 61 793                | 128.                 | 114.    | 75.8                                          | 85.3         |
| 1960  | 141 872              | 233 360               | 100 231              | 164 455               | 39 768                       | 63 623                | 129.                 | 113.    | 95.0                                          | 96.5         |
| 1961  | 152 440              | 244 268               | 106 838              | 172 738               | 43 258                       | 65 601                | 129.                 | 115.    | 102.0                                         | 102.7        |
| 1962  | 169 017              | 252 305               | 119 460              | 181 291               | 47 562                       | 64 427                | 132.                 | 116.    | 91.1                                          | 104.8        |
| 1963  | 202 098              | 276 919               | 149 659              | 193 029               | 49 943                       | 77 676                | 146.                 | 122.    | -                                             | -            |

Source: The Motor Vehicle, B.F.S. Ottawa.  
(1) Inclut les subsides fédéraux.

TABLEAU XVII  
REVENU TOTAL PAR VÉHICULE DANS LES PROVINCES CANADIENNES  
1952-1963

|                       | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Canada                | 88   | 90   | 90   | 96   | 100  | 108  | 108  | 108  | 108  | 113  | 115  | 122  |
| Terre-Neuve           | 111  | 107  | 109  | 118  | 117  | 117  | 123  | 135  | 130  | 136  | 135  | 152  |
| Ile-du-Prince-Edouard | 86   | 82   | 86   | 85   | 97   | 117  | 111  | 132  | 107  | 109  | 103  | 114  |
| Nouvelle-Ecosse       | 109  | 104  | 108  | 112  | 118  | 120  | 119  | 111  | 117  | 122  | 125  | 128  |
| Nouveau-Brunswick     | 110  | 112  | 123  | 128  | 132  | 129  | 130  | 128  | 126  | 138  | 139  | 145  |
| Québec                | 124  | 129  | 126  | 129  | 132  | 135  | 129  | 128  | 129  | 129  | 132  | 146  |
| Ontario               | 80   | 80   | 82   | 90   | 95   | 109  | 112  | 114  | 113  | 115  | 116  | 122  |
| Manitoba              | 60   | 63   | 64   | 66   | 75   | 82   | 79   | 84   | 82   | 100  | 100  | 110  |
| Saskatchewan          | 70   | 76   | 76   | 75   | 75   | 86   | 87   | 87   | 88   | 97   | 98   | 102  |
| Alberta               | 83   | 82   | 83   | 86   | 87   | 91   | 85   | 83   | 82   | 93   | 96   | 95   |
| Colombie-Britannique  | 77   | 78   | 75   | 80   | 83   | 81   | 80   | 79   | 87   | 99   | 103  | 102  |

Source: The Motor Vehicle, B.F.S., Ottawa.

les années 1937 à 1963, et le tableau XVII présente les revenus totaux par véhicule dans les provinces canadiennes pour les années 1952 à 1963.

Les revenus totaux sont reproduits à la figure 13 pour le Québec et l'Ontario. Au cours de la décade 1953 à 1963, les deux provinces ont accru leurs revenus d'environ 150%; cependant, cette augmentation s'est produite de façon différente dans les deux cas; au Québec, les revenus provenant de la taxe sur les carburants augmentèrent de 163% et ceux provenant des immatriculations de véhicules n'augmentèrent que de 127%. En Ontario, les revenus provenant de la taxe sur les carburants n'augmentèrent que de 125%, et ceux provenant des immatriculations de véhicules de 212%. Dans les deux cas, nous voyons que les revenus provenant de la taxe sur les carburants sont les plus importants.

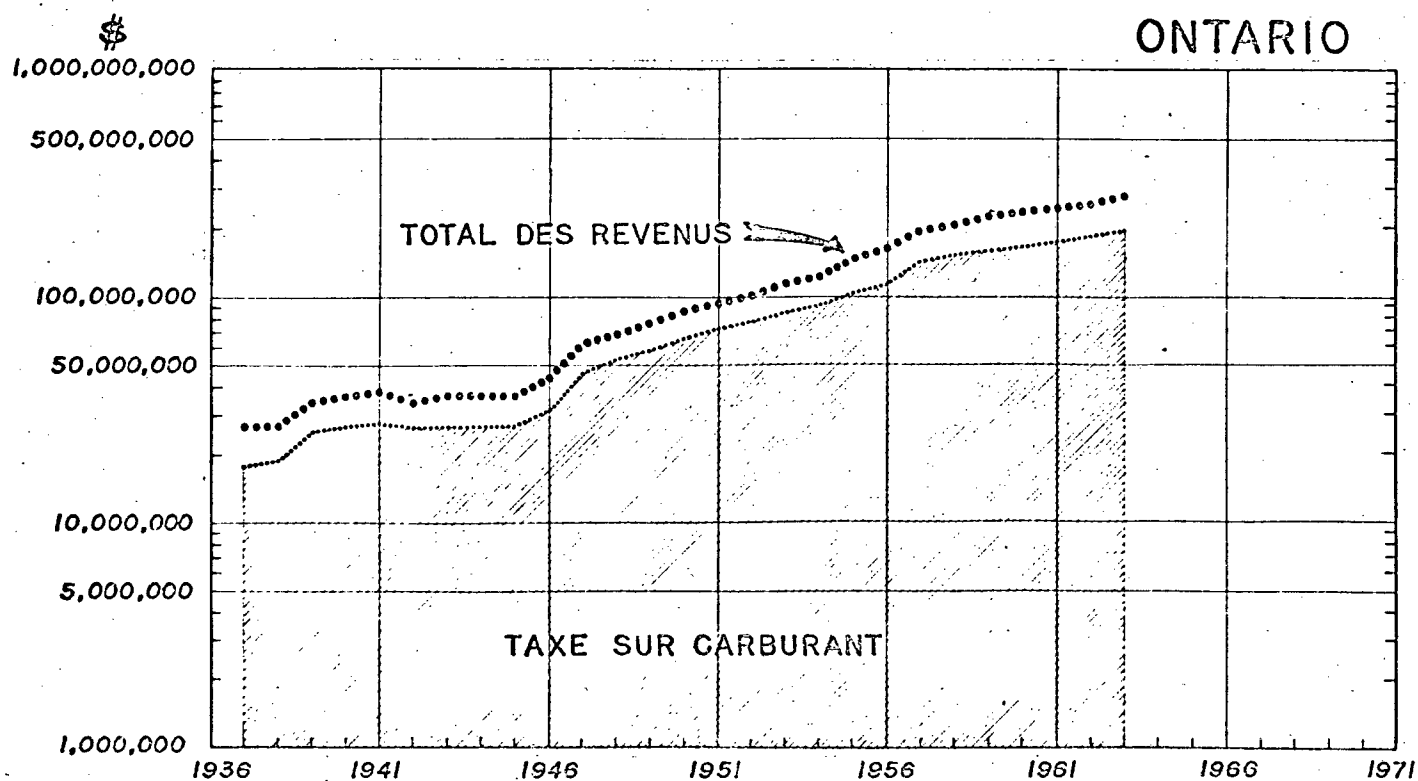
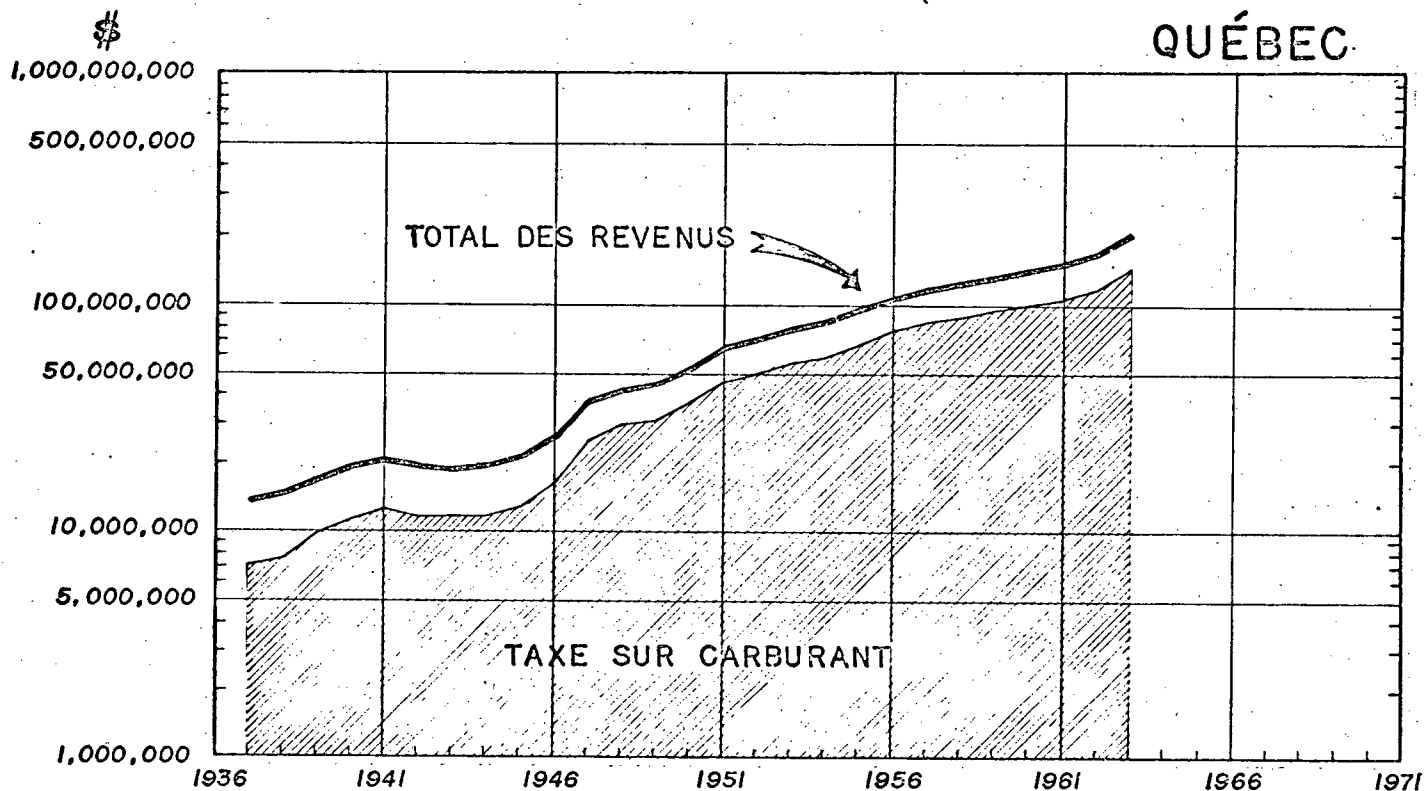
En 1963, Québec retirait 150 millions en taxes sur les carburants sur un total de 202 millions de revenus, et l'Ontario 193 millions sur 277 millions.

Si on compare le montant des revenus par véhicule, on voit à la figure 14 que le Québec a plus de revenus par véhicule que l'Ontario ou que l'ensemble du Canada. Ces revenus dans tous les cas augmentent avec les années; en 1937, le Québec et l'Ontario recevaient \$69.08 et \$42.77 par véhicule; ils en recevaient respectivement \$146.00 et \$122.00 en 1963. L'automobiliste québécois doit payer plus cher que l'automobiliste ontarien pour les services qu'il reçoit; il doit même payer plus que la moyenne des automobilistes canadiens. Seul l'automobiliste terreneuvien payait plus en 1963, soit \$152.00. On voit qu'avec les années, la marge entre les taxes payées au Québec et ailleurs tend à diminuer.

#### Revenus comparés aux dépenses.

Les automobilistes du Québec doivent payer un fort montant pour les services qu'ils reçoivent: jusqu'à quel point ces lourdes taxes réussissent-elles à fournir les revenus nécessaires au paiement des dépenses toujours croissantes de voirie?

# REVENUS PROVENANT DE L'UTILISATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES QUÉBEC et ONTARIO 1937-1963



REVENUS PAR VÉHICULES  
(Immatriculation et Taxes sur les carburants)  
QUÉBEC-ONTARIO  
1937 à 1963  
CANADA 1952 à 1963

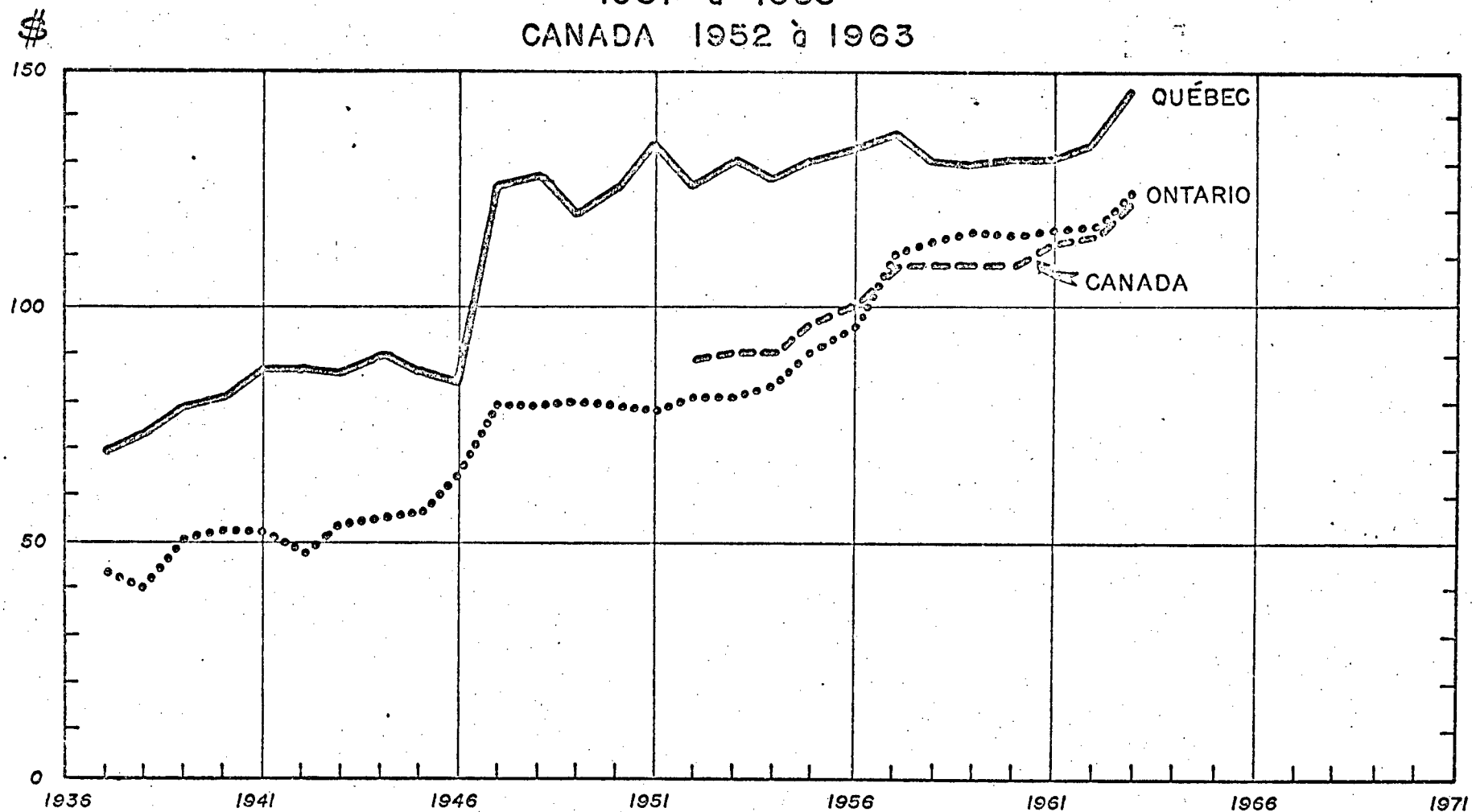


figure 14

D'Après; The Motor Vehicle; B.F.S. Ottawa.

Etant donné l'extrême variation des dépenses de voirie dans la province de Québec, il est impossible de se faire une idée du pourcentage qu'en défraient les automobilistes chaque année. C'est pourquoi nous choisissons deux périodes pour établir ce pourcentage; soit avant 1950 et après. On voit au tableau XVI et à la figure 15 que malgré les forts revenus provenant de la taxe sur les véhicules, le Québec est loin d'acquitter à même les revenus de la route, les obligations qu'il a contractées au compte de la voirie. Le pourcentage des dépenses couvert par la taxe sur les véhicules, n'a été que de 78.4% au cours de la période de 1937-1950 et de 85.5% au cours de la période 1950-1962.

La position de l'Ontario sous ce rapport est différente. Pour la période 1937-1950, cette province a réussi à payer plus que ses dépenses de voirie à même les revenus provenant de l'usager de la route; soit une moyenne de 112.5% alors que pour la période 1950-1962 les revenus n'ont couvert que 91.2% des dépenses.

L'examen des courbes présentées à la figure 15 montre que d'une manière générale les deux provinces ont une tendance à dépenser au poste voirie un peu plus que les revenus provenant de l'utilisation de la route, quoique l'on remarque une forte tendance à une stabilisation entre les revenus et les dépenses dans les deux provinces. Cependant à cause des développements récents nécessités par les besoins de la région de Montréal, on pourrait s'attendre à voir au cours des années précédant l'Expo '67, un pourcentage de revenus nettement inférieur aux dépenses au Québec. Toutefois la récente augmentation de la taxe sur les carburants devrait pallier à une trop forte diminution dans le pourcentage des revenus par rapport aux dépenses.

Au surplus la province d'Ontario, même si elle bénéficie de revenus considérables, reçoit du gouvernement fédéral plus de subsides que le Québec. Par suite de ces revenus supplémentaires, le gouvernement de cette province peut se permettre de distribuer d'importants subsides aux municipalités.

REVENUS PROVENANT DE L'UTILISATION DES VÉHICULES  
AUTOMOBILES EN POURCENTAGE DES DÉPENSES AFFECTÉES À LA VOIRIE RURALE  
QUÉBEC — ONTARIO  
1937 à 1963

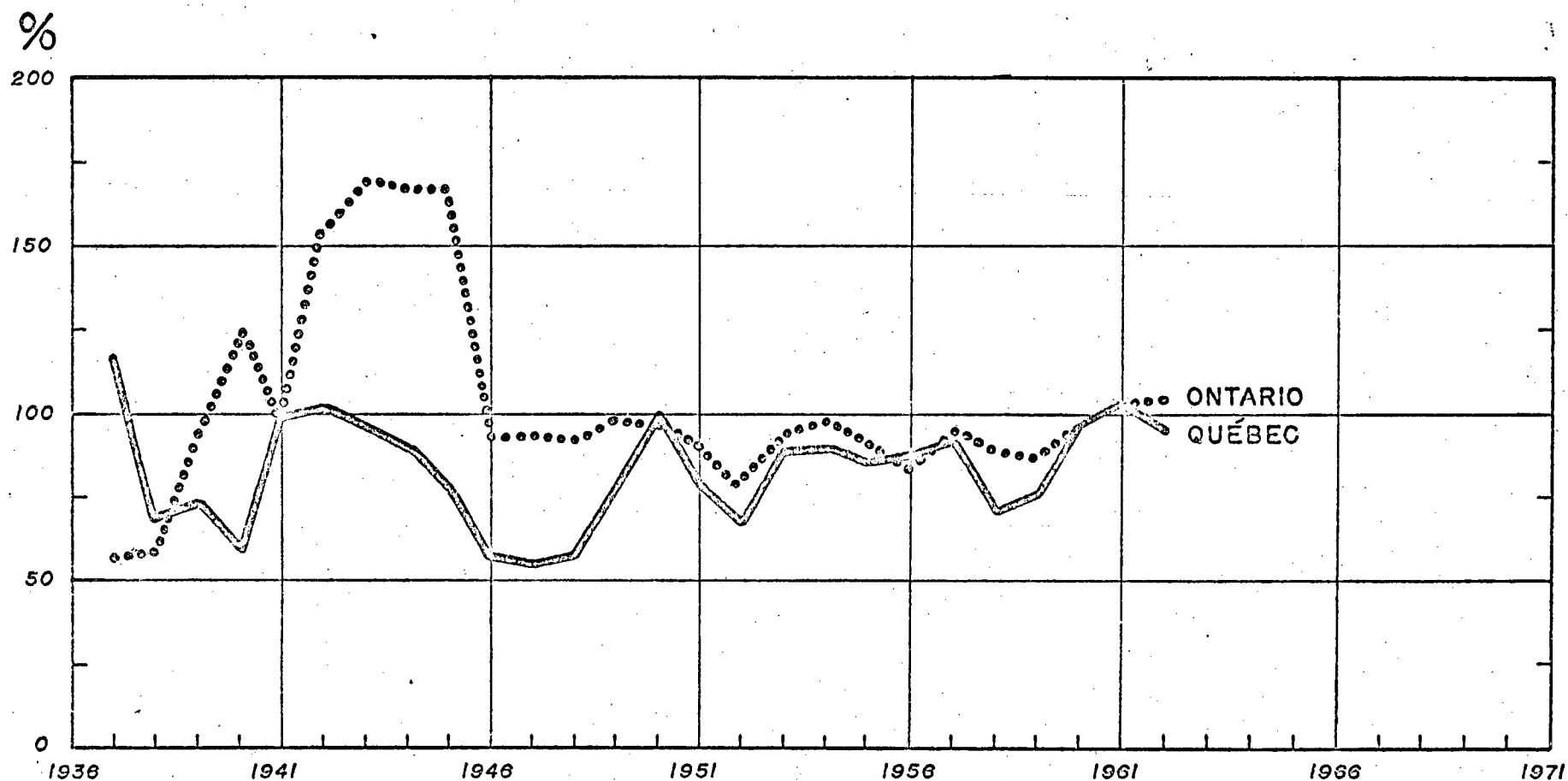


figure 15

D'Après; The Motor Vehicle; B.F.S. Ottawa.

Certaines provinces, particulièrement les provinces maritimes, sont dans une situation semblable à celle du Québec, et ont obtenu des subsides généraux et spéciaux pour le développement de la voirie. Les subsides fédéraux de voirie ont augmenté considérablement en ces dernières années, surtout depuis que toutes les provinces ont accepté de collaborer à la construction de la Route transcanadienne; en plus le gouvernement fédéral a continué d'accorder des subsides pour la suppression des traverses à niveau, pour la construction de viaducs, de routes militaires, ou de routes servant à des usages fédéraux.

## II- REVENUS MUNICIPAUX.

La grande partie des dépenses de voirie municipale doivent être soldées à l'aide des revenus provenant des taxes que les municipalités ont le droit de percevoir. Dans la plupart des cas, ces dépenses sont imputées aux propriétaires fonciers au moyen de la taxe générale ou d'une taxe spéciale. Afin d'éviter une augmentation de ces taxes, les municipalités devront obtenir la permission de percevoir des taxes nouvelles, ou recevoir des octrois gouvernementaux pour fins de voirie.

Etant donné les grandes différences dans la distribution des responsabilités financières et administratives au Québec et en Ontario, nous ne croyons pas opportun de faire une comparaison des dépenses municipales de voirie dans les deux provinces; d'ailleurs nous avons traité antérieurement des dépenses municipales de voirie au Québec sans faire de comparaison avec l'Ontario.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 097 718