

Taxe sur le carburant : Remplit-elle sa mission?

Commission de l'économie et du travail

**Mémoire présenté dans le cadre de la consultation générale
sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec**

**Association des constructeurs de routes
et grands travaux du Québec**

28 août 2001

**Préparé par le Service
des communications de l'ACRGTO**

Québec, le 28 août 2001

Monsieur Mathias Rioux
Président
Commission de l'économie et du travail
Édifice Honoré-Mercier
835, boul. René-Lévesque Est, bureau 2.01
Québec (Québec), G1A 1A3

Monsieur le président,

J'ai le plaisir de transmettre à la Commission de l'économie et du travail le mémoire de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec dans le cadre de la consultation générale sur le prix de l'essence et ses effets sur l'économie du Québec.

Recevez, Monsieur le président, nos salutations distinguées.

PD/pb

Pierre Delangis



Président du conseil d'administration

p.j.

Table des matières

<i>Introduction</i>	5
<i>État de la situation sur le réseau routier</i>	6
<i>Un investissement nécessaire</i>	9
<i>Un simple calcul</i>	11
<i>Conclusion</i>	12
<i>Bibliographie</i>	13

Introduction

Acteur important depuis près de 60 ans dans la construction et l'entretien des infrastructures, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) représente plus de 400 entrepreneurs et fournisseurs œuvrant dans la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de lignes de transport d'énergie. Ils exécutent environ 90 % du volume total de ces travaux octroyés au secteur privé. Il s'agit de la seule association représentative du secteur du génie civil.

L'ACRGTQ est également, selon la Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction,, l'association sectorielle d'employeurs mandataire de la négociation et de l'application de la convention collective du secteur génie civil et voirie. À ce titre, elle représente les intérêts de plus de 1 500 employeurs de l'industrie de la construction qui compte plus de 20 000 salariés.

L'Association rend à ses membres divers services de recherche et d'information sur des aspects techniques, administratifs et juridiques. Ceci a pour but de les encourager à proposer aux donneurs d'ouvrage des bâtisseurs renseignés, compétents et fiables. À cet égard, l'ACRGTQ participe également à plusieurs regroupements et comités de concertation ayant pour but d'améliorer les pratiques de l'industrie pour le bénéfice de ses membres et de la communauté.

Dans ce mémoire, nous démontrerons que le réseau routier souffre d'un important manque d'investissement. Avec les sommes élevées que rapporte la taxe sur le carburant au Québec, on est en droit de se demander si cet argent est bel et bien investi au bon endroit, c'est-à-dire dans la réfection et la construction de nos routes. Mais d'abord, faisons état de la situation de nos routes au Québec.

État de la situation sur le réseau routier

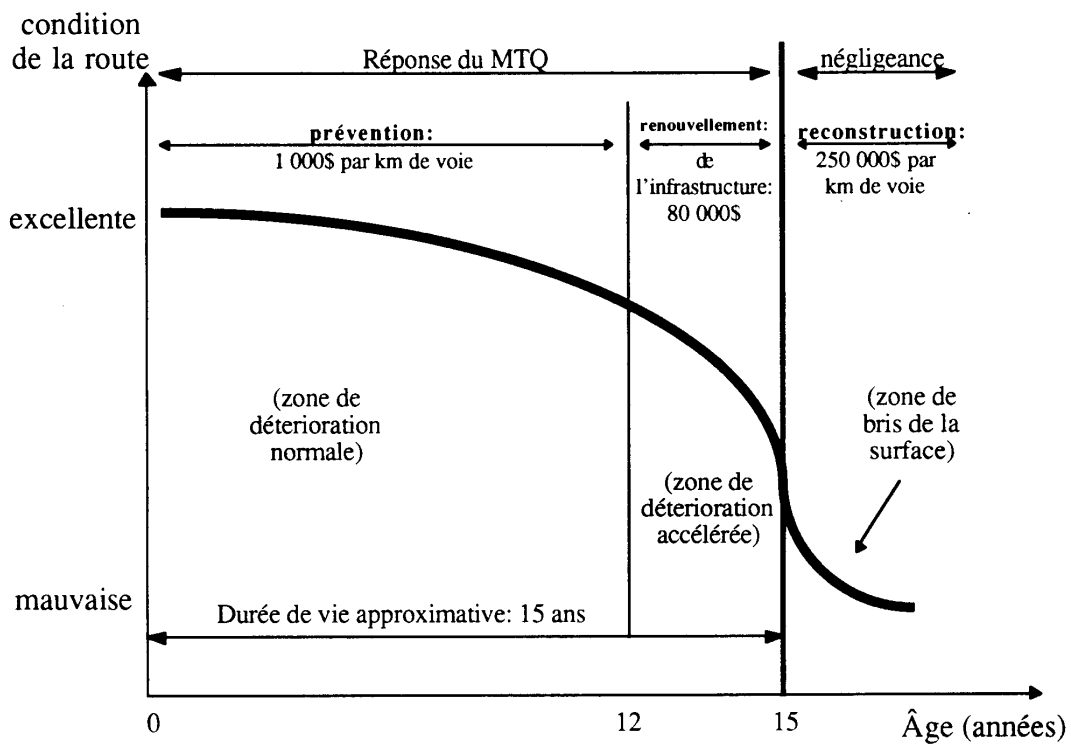
Ce n'est un secret pour personne, notre réseau routier est malade. Il souffre d'un important manque d'investissement essentiel à sa conservation. Aujourd'hui tout semble important : la santé, l'éducation, les services sociaux, l'environnement et les infrastructures. Consciente de tous les choix qu'un gouvernement doit faire, l'ACRGQTQ croit que notre réseau routier se doit d'être en bon état pour le développement économique du Québec.

On constate que depuis les 25 dernières années, les gouvernements responsables de l'entretien et du développement du réseau routier québécois dépensent de moins en moins pour sa conservation et son développement. Malgré le fait que cette problématique ne soit pas exclusivement québécoise, on remarque que les autres provinces reconnaissent le problème et ont, depuis longtemps, mis en œuvre différentes solutions pour conserver le bon état de leurs infrastructures.

En général, on conçoit les routes principales en enrobés bitumineux, de manière à ce que leur durée de vie soit de 15 ans. Durant les premières douze années, on entretient les surfaces en colmatant les fissures et les trous à un coût moyen de 500 \$ à 1 000 \$ par kilomètre de voie. En moyenne, après 12 ans, la route entre à l'étape de la détérioration accélérée et une réhabilitation est généralement nécessaire. Le coût moyen de cette réhabilitation est de 80 000 \$ par kilomètre de voie.

Si cette réhabilitation n'est pas faite au moment opportun, la détérioration de la surface s'accélère, et éventuellement se brise, exigeant la reconstruction à un coût moyen de 250 000 \$ par kilomètre de voie (voir tableau 1.0 page suivante).

TABLEAU 1.0



Le réseau routier québécois s'étend sur environ 130 000 km dont 30 000 km sont sous la responsabilité du ministère des Transports. Selon de récentes études réalisées par l'ACRGTTQ et confirmées par les ingénieurs du MTQ, le taux de déficience estimé sur tout le réseau provincial est de plus d'un kilomètre sur trois, alors qu'en Ontario ou aux États-Unis, ce dernier est de un kilomètre sur dix.

Allons-nous attendre d'avoir 1 kilomètre sur 2 en déficience avant d'agir ? Il faut arrêter de faire l'autruche et de se mettre la tête dans le sable ! D'ailleurs ces mêmes ingénieurs mentionnaient que d'ici 3 ou 4 ans, c'est plus de 40 % du réseau routier qui sera à refaire.

Il y a 25 ans, l'âge moyen de nos infrastructures était de 10 ans. Le sous-investissement que l'on connaît depuis ce temps a fait passer l'âge moyen de notre réseau routier de 10 à 23 ans. Avec une augmentation constante de la circulation automobile et du camionnage sur notre réseau routier et avec le peu d'investissement que l'on y consacre, nous nous dirigeons vers une catastrophe tant du point de vue de la sécurité des usagers que de l'économie régionale.

L'analyse des données financières du ministère des Transports nous permet de constater que la part de leurs dépenses allouées à l'entretien et l'amélioration du réseau routier est passée de 70 % à 50 % entre 1977 et 2000. À titre indicatif, si l'on fait un simple exercice financier, en 1977-1978, le MTQ dépensait sur son réseau routier plus de 1,5 milliard en dollars actuels. Vingt-deux ans plus tard, il n'investissait plus que 1 milliard de dollars pour les mêmes fins.

Du côté des entreprises, les frais de transport représentent de 10 à 35 % des frais de production manufacturière. De plus, le réseau routier constitue souvent le seul lien entre les ressources, les sites de production et les marchés (85 % de ce tonnage se fait par le réseau routier). Ce dernier constitue donc l'infrastructure principale pour le transport des personnes et des marchandises. De plus, on constate que depuis 1985 la hausse du nombre de véhicules lourds sur nos routes représente près de 300 %.

Plus près de nous, une étude présentée dans le cadre des activités du Centre d'étude et de recherche sur les infrastructures urbaines (CERIU) montrait que les coûts d'utilisation d'un véhicule particulier subissaient une augmentation de 395 \$ par année en roulant sur les surfaces actuelles du réseau routier provincial.

Un investissement nécessaire

Les besoins en réhabilitation sur le réseau routier sont criants dans toutes les régions du Québec. Il est clair qu'un investissement annuel supplémentaire de 400 millions de dollars pour les cinq prochaines années sur le réseau routier provincial amènerait la création de près de 10 000 emplois annuellement. Il est facile de s'imaginer l'impact qu'auraient de tels projets sur l'économie régionale.

Devant l'urgence de la situation, il faut absolument consacrer toutes nos énergies pour redresser la situation, pour au moins les cinq prochaines années. C'est plus du double de ce qui est investi aujourd'hui en entretien du réseau routier, soit près de 800 millions de dollars, qui est nécessaire pour conserver les infrastructures sous la responsabilité du ministère des Transports. Le réinvestissement de la taxe sur le carburant prend donc ici tout son sens; mais nous y reviendrons.

Selon nous, ces sommes doivent être strictement réservées aux travaux à faire sur le réseau routier si nous voulons parvenir à remettre nos infrastructures sur la bonne voie.

Ces chiffres paraissent exorbitants, mais si nous injectons moins que ce montant, c'est tout le réseau routier du Québec qui sera à refaire. Ce dernier a principalement été bâti entre 1960 et 1970 et une grande partie sera bientôt perdue et donc carrément à refaire.

La Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec (CRIQ) dont l'ACRGTQ fait partie, demande depuis plus de 2 ans, 15 milliards de dollars sur 15 ans pour remettre les infrastructures de la province en bon état. Jusqu'à présent, les trois paliers de gouvernement n'ont consenti à satisfaire que le quart de ces besoins en mettant sur pied un programme tripartite Canada-Québec-Municipalités pour les 5 prochaines années.

Selon la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada (CRIC)¹, les États-Unis ont créé un fonds dédié de façon à garantir que l'argent serve exactement là où se trouvent les besoins les plus pressants. Ce fonds se chiffre par 218 milliards de dollars (US) et il sera investi dans les infrastructures de transport lors des six prochaines années dont 175 milliards de dollars (US) pour la réfection des routes. Aux États-Unis toujours, une loi oblige le gouvernement fédéral de Washington à redistribuer à chaque État 90,5 % des taxes prélevées sur les carburants.

D'autre part, il est également absurde de constater que des millions de dollars sont investis chaque année pour attirer le tourisme au Québec quand il est presque gênant de les accueillir avec l'état de notre réseau routier actuel. Selon le ministère du Tourisme, environ 400 000 touristes français et autant d'américains viennent dépenser plus de 1,4 milliard de dollars au Québec. Cette industrie a engendré 7 milliards de dollars en 2000 en retombées économiques, favorisé la création de 100 000 emplois et en a maintenu 300 000.

La situation est donc alarmante si on pense que ce secteur d'activité connaît présentement une croissance importante avec une hausse remarquable de 6 % au dernier trimestre de 2000. Avec l'amélioration du réseau routier qui, par le fait même, laissera une bonne impression aux touristes, ces emplois pourront être consolidés et d'autres créés.

¹ CRIC, Programme national des routes, vidéo, conférence annuelle des premiers ministres 1-3 août, 2001.

Un simple calcul

La source des revenus qui pourrait aider davantage notre réseau routier est sans contredit la taxe sur le carburant. Il ne faudrait pas perdre de vue la raison qui a amené le gouvernement à instaurer cette taxe, soit remettre l'argent qu'elle procure pour la réfection et la construction de routes. Chaque cent de taxe rapporte près de 100 millions de dollars par année. C'est aussi une taxe à l'usage. Elle est basée sur le nombre de véhicules et sur la consommation d'essence.

À titre d'exemple, dans le tableau 2.0 ci dessous, l'augmentation de la taxe sur l'essence a été établie à 1,5 ¢/litre, ce qui correspond à l'augmentation consentie à l'Agence métropolitaine de transport pour financer ses activités. Or, à moyen et à long terme, il faut prévoir que la circulation puisse augmenter sans que la consommation de carburant augmente. Cette situation s'est présentée au cours des vingt dernières années où la performance en terme de consommation de carburant des véhicules s'est beaucoup améliorée. Si ce cas se produit, la pression sur les réseaux augmentera sans qu'il n'y ait les entrées de fonds nécessaires.

TABLEAU 2.0

Taxe sur le carburant	
Sur les véhicules légers (automobile et camion léger) (3 530 247 X 21 500 km X 1.5 ¢/litre X 10 l/100 km)	113.9 millions \$
Camions lourds et tracteurs (99 000 X 100 000 km/année X 1.5 ¢/litre X 45 l/100 km)	70 millions \$ -----
	183.9 millions \$

Comme on peut le constater, c'est plus de 100 millions de dollars que rapporte l'ajout de 1.5 ¢/litre de carburant vendu. Il est facile de s'imaginer que tout l'argent des taxes perçues sur le carburant serait suffisant pour financer tous les travaux à exécuter sur notre réseau.

Conclusion:

Il nous apparaît impératif de passer à l'action maintenant si nous ne voulons pas perdre le contrôle de ce qui reste de nos routes et ponts du Québec. Il y a un besoin urgent de démarrer les différents projets le plus rapidement possible. Mais pour ce faire, il faut que le gouvernement provincial octroie de bonnes sommes d'argent à la réfection des routes.

L'association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec demande au gouvernement de remettre sur les routes, la partie de la taxe sur le carburant qui sert à la réfection et à la construction du réseau routier québécois comme cela est prévu depuis son instauration.

Bibliographie

CRIC (Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada), *Programme national des routes*, vidéo, conférence annuelle des premiers ministres 1-3 août, 2001, durée 10 minutes.

CRIQ (Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec), Conférence de presse 27 février 2001.

ACRGTQ, *Les infrastructures routières du Québec : propositions de financement*, Québec 1997, 121 pages.