

Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada : routes, ponts et tunnels, 2020

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans *Le Quotidien*, le mardi 24 mai 2022

Les réseaux routiers du Canada demeurent relativement inchangés

Le stock des routes et des ponts du Canada est demeuré stable de 2018 à 2020 et ceux-ci sont essentiellement restés dans le même état, selon de nouveaux résultats tirés de l'Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada pour 2020.

La construction de routes se poursuit à un rythme accéléré en 2019 et en 2020

La construction d'un total de 43 316 kilomètres de routes (équivalents à deux voies) a été terminée en 2019 et en 2020, ce qui représente 4 % du réseau routier. À titre de comparaison, la construction de 48 969 kilomètres de routes a été terminée en 2017 et 2018, selon ce qui a été déclaré lors du cycle précédent de l'Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada. Selon les données déclarées, près de la moitié (49 %) des routes construites en 2019 et en 2020 l'ont été dans des municipalités rurales du Québec et de la Saskatchewan qui comptaient moins de 5 000 résidents.

Les conditions des routes étaient en grande partie inchangées par rapport à 2018. Selon les données déclarées, plus de la moitié (54 %) de la longueur des routes au pays a été jugée en bon ou en très bon état en 2020 et un peu plus du dixième (13 %), en mauvais ou en très mauvais état.

Les ponts en meilleur état se retrouvent dans les grandes municipalités urbaines

De même, l'état des ponts au Canada a peu changé en 2020 par rapport à 2018. Selon les données déclarées, plus de la moitié (57 %) des ponts ont été jugés en bon ou en très bon état, tandis que 11 % ont été jugés en mauvais ou en très mauvais état. L'état des ponts situés dans les grandes municipalités urbaines — celles comptant au moins 30 000 résidents — était jugé meilleur que celui des ponts situés dans d'autres types de municipalités (65 % des ponts dans les grandes municipalités urbaines étaient en bon ou en très bon état).

En 2019 et 2020, la construction d'un total de 1 606 ponts a été achevée. Selon les données déclarées, plus des trois quarts des ponts dont la construction a été terminée étaient situés dans des municipalités rurales (1 242), et c'est au Québec qu'a été construit le plus grand nombre de ponts au cours de cette période (681), suivi de l'Ontario (346) et des provinces des Prairies (482).

Tableau 1

Longueur des actifs routiers de propriété publique, selon le type d'actifs routiers, Canada, 2020

	longueur (kilomètres) 2020
Total des routes	1 042 718
Autoroutes	52 722
Autoroutes rurales	115 121
Artères routières	115 575
Routes collectrices	140 112
Routes locales	597 701
Ruelles et allées	21 487
Autres	
Trottoirs	141 438

Source(s) : Tableau 34-10-0176-01.



Tableau 2
Nombre d'actifs routiers de propriété publique sous forme de ponts et de tunnels, selon le type de ponts et de tunnels, Canada, 2020

	nombre 2020
Total des ponts	53 321
Autoroutes	8 520
Autoroutes rurales	4 044
Artères routières	8 942
Routes collectrices	6 135
Routes locales	21 744
Passerelles à piétons	3 936
Autres	
Ponceaux (diamètre supérieur ou égal à 3 mètres)	31 571
Tunnels	475

Source(s) : Tableau [34-10-0078-01](#).

Note aux lecteurs

De nouveaux résultats tirés de l'Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada pour 2020 révèlent que le stock des routes et des ponts du Canada était généralement stable et que ceux-ci étaient essentiellement dans le même état par rapport aux résultats du cycle de 2018.

L'Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada de 2020 a été menée en partenariat avec Infrastructure Canada. Les données portent sur des sujets comme le stock, l'état, le rendement et les stratégies de gestion des actifs.

Les résultats de l'enquête englobent neuf types d'actifs (transport en commun; routes; ponts et tunnels; eau potable; eaux pluviales; eaux usées; déchets solides; installations de culture, loisirs et sports; logement public social et abordable).

Les données sont fondées sur les réponses obtenues auprès d'environ 2 260 organisations gouvernementales. Les organisations suivantes sont visées par l'enquête :

- ministères et organismes provinciaux et territoriaux;
- administrations publiques régionales;
- municipalités urbaines et rurales;
- certaines sociétés d'État provinciales et sociétés de transport en commun.

Les longueurs de routes ont été indiquées en kilomètres d'équivalents à deux voies, où un kilomètre d'autoroute à quatre voies représente deux kilomètres.

Les répondants ont reçu les définitions suivantes pour les actifs routiers et ceux relatifs aux ponts :

Les autoroutes sont caractérisées par une circulation dense et sont définies comme des routes dont l'accès est restreint, où une bande médiane sépare la circulation dans les directions opposées, et où l'on retrouve généralement deux voies ou plus dans chaque direction. Les autoroutes ne permettent pas d'accéder à une propriété et ne permettent généralement pas aux cyclistes et aux piétons d'y accéder.

Les autoroutes rurales sont caractérisées par un débit de circulation qui peut varier selon l'endroit où elles sont situées, de même que par des limites de vitesse qui sont établies à partir d'une fourchette allant de moyenne à élevée. Ces autoroutes sont habituellement composées d'une chaussée d'une à deux voies dans chaque direction. Contrairement aux autoroutes définies ci-dessus, les autoroutes rurales ne disposent généralement pas de bande de séparation et peuvent permettre un accès direct à partir des aménagements adjacents. La fluidité de la circulation est la principale préoccupation et ces routes sont conçues pour une circulation à des vitesses plus élevées que celles permises sur les artères routières, définies ci-dessous.

Les artères routières sont définies comme des routes où le débit de circulation est de modéré à élevé sur des distances moyennes entre les principales zones de production de circulation. Les routes collectrices et les routes locales mènent à ces artères, qui, elles, mènent aux autoroutes. Les artères routières sont généralement conçues pour la circulation à une vitesse moyenne, peuvent comporter de deux à six voies, peuvent être divisées — en permettant un accès direct limité ou réglementé à partir des aménagements adjacents —, et peuvent être conçues de façon à décourager le stationnement sur rue.

Les routes collectrices sont définies comme des routes où le débit de circulation est de faible à modéré et qui sont situées dans des secteurs précis d'une municipalité. Elles permettent à la circulation locale de se diriger vers les artères routières et les autoroutes. Les routes collectrices sont généralement conçues pour la circulation à une vitesse moyenne, peuvent comporter de deux à quatre voies, sont habituellement non divisées — en permettant un accès direct, mais habituellement réglementé, à partir des aménagements adjacents — et le stationnement sur rue y est habituellement autorisé et réglementé.

Les routes locales permettent un faible débit de circulation et l'accès à des propriétés privées. Les routes locales sont conçues pour la circulation à basses vitesses et peuvent comporter deux voies de circulation non divisées. Elles sont conçues de façon à décourager la circulation de transit et le stationnement y est habituellement autorisé, mais souvent réglementé.

Les répondants ont reçu l'échelle de classement suivante lorsqu'on leur a demandé d'évaluer l'état physique général de leurs actifs :

Très mauvais : La majeure partie ou la totalité de l'actif doit être immédiatement remplacée. L'actif présente un risque pour la santé et la sécurité, ce qui constitue un risque possible pour la sécurité du public, ou fait en sorte que l'actif ne peut être utilisé ou exploité sans exposer le personnel à des risques. L'actif doit faire l'objet de travaux majeurs ou être remplacé de toute urgence.

Mauvais : Il est probable que l'actif connaîtra une défaillance et il nécessite d'importants travaux à court terme. L'actif peut à peine être utilisé. L'actif ne pose aucun risque immédiat pour la santé ou la sécurité.

Passable : Une importante détérioration est évidente; des composantes mineures ou des sections isolées de l'actif doivent être remplacées ou réparées dans l'immédiat, mais l'actif est encore utilisable et fonctionne de manière sécuritaire à un niveau de service adéquat.

Bon : L'actif présente un état physique acceptable; l'actif présente un risque minime de défaillance à court terme, mais il pourrait se détériorer à long terme. Seuls des travaux mineurs sont requis.

Très bon : L'actif présente un bon état physique. L'actif ne présente pas de risque de défaillance à court terme et il ne nécessite pas de travaux.

Tableaux disponibles : [34-10-0068-01](#) à [34-10-0078-01](#) , [34-10-0120-01](#), [34-10-0144-01](#), [34-10-0165-01](#), [34-10-0167-01](#) à [34-10-0174-01](#) , [34-10-0176-01](#) et [34-10-0177-01](#).

Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête [5173](#).

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec nous au 514-283-8300 ou composez sans frais le 1-800-263-1136 (infostats@statcan.gc.ca), ou communiquez avec les Relations avec les médias (statcan.mediahotline-ligneinfomedias.statcan@statcan.gc.ca).

Pour obtenir plus de renseignements à propos des raisons pour lesquelles cette enquête a été menée, et sur la façon dont les résultats de l'enquête serviront à l'élaboration de politiques et de programmes en matière d'infrastructure et à la prise de décisions liées à l'investissement, communiquez avec Infrastructure Canada au 613-948-1148 ou composez sans frais le 1-877-250-7154 (info@infoc.gc.ca), ou communiquez avec les Relations avec les médias d'Infrastructure Canada au 613-960-9251 (media-medias@infoc.gc.ca).