

# Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada : actifs routiers, et actifs routiers sous forme de ponts et de tunnels, 2016

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans *Le Quotidien*, le vendredi 24 août 2018

## Actifs routiers

En 2016, le réseau routier du Canada, comme en fait état l'enquête, était suffisamment long pour faire le tour de la terre, à l'équateur, plus de 19 fois.

**Tableau 1**  
**Longueur des actifs routiers de propriété publique, par type d'actifs routiers, Canada, 2016**

	longueur (kilomètres)
<b>Total des routes</b>	<b>765 917</b>
Autoroutes	113 135
Artères	88 270
Routes collectrices	110 408
Routes locales	440 353
Ruelles et allées	13 751
<b>Autres</b>	
Trottoirs	125 238

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

Statistique Canada, en partenariat avec Infrastructure Canada, s'est affairé à dresser le tout premier catalogue de l'état des infrastructures du pays afin de fournir des renseignements statistiques sur le stock, l'état et le rendement des actifs d'infrastructures publiques essentielles du Canada et sur les stratégies de gestion de ces actifs. Cela comprend une grande variété d'actifs détenus et exploités par les administrations publiques provinciales, territoriales, régionales et municipales. Ces actifs comprennent les ponts et tunnels, les routes, les installations de traitement des eaux usées, les installations de traitement des eaux pluviales, les installations de traitement de l'eau potable, les installations de traitement des déchets solides, le logement social et abordable, les installations culturelles, sportives et de loisirs ainsi que le transport public. Au cours des prochains mois, *Le Quotidien* présentera une série de diffusions, portant chacune sur un sous-groupe de ces actifs. Cette première diffusion présente les résultats pour les routes, les ponts et les tunnels.

En 2016, le Canada disposait de plus de 765 000 kilomètres de routes de propriété publique. Les actifs routiers étaient classés selon les catégories suivantes : autoroutes, artères, routes collectrices, routes locales, ruelles et allées.

Les routes locales étaient le type d'actif routier le plus courant, représentant près des trois cinquièmes (57,5 %) de la longueur totale des routes et un peu plus des trois quarts de toutes les routes de propriété municipale. Quant aux autoroutes, elles représentaient 14,8 % de toutes les routes, tandis que les routes collectrices en représentaient 14,4 %.

### Les municipalités possèdent la majorité des routes

Plus des deux tiers (68,3 %) des routes étaient la propriété des municipalités. Les municipalités possédaient aussi 62,0 % des routes collectrices et 48,2 % des actifs d'artères routières, ainsi que la presque totalité des ruelles et allées (99,8 %). En revanche, les municipalités possédaient une petite proportion des autoroutes (2,7 %).



---

## Près de la moitié de l'ensemble des routes est située en Ontario et en Alberta

Près de la moitié de toutes les routes au Canada étaient situées en Ontario et en Alberta en 2016. Ces deux provinces possédaient chacune un peu moins du quart de toutes les routes au pays.

L'Ontario et l'Alberta ont affiché les parts les plus élevées des routes locales, ces deux provinces représentant un peu plus du quart de toutes les routes locales chacune. L'Alberta (23,1 %) et l'Ontario (21,3 %) présentaient également les parts plus élevées des routes collectrices au pays.

L'Alberta (28,4 %) et la Saskatchewan (23,9 %) étaient les deux provinces affichant la part la plus élevée d'autoroutes.

## Près d'un kilomètre sur quatre de routes a été construit depuis 2000

Bien que le rythme de construction de routes ait été relativement stable depuis 1940, certaines variations ont été observées. En général, le rythme moyen de construction a été relativement lent de 1940 à 1969, et s'est ensuite accéléré de 1970 à 1999 pour tous les types de routes, à l'exception des routes locales, pour lesquelles le rythme a ralenti pendant cette période. Environ les deux cinquièmes (39,8 %) de toutes les routes de propriété publique ont été construites de 1970 à 1999.

À la suite de cette période de croissance générale, après 2000, le taux moyen de construction de nouvelles routes s'est accéléré pour les artères et les routes locales, mais a ralenti pour les autoroutes, les routes collectrices et les ruelles et allées. Près d'un quart (22,7 %) de la longueur agrégée des routes a été construite après 2000.

## Croissance des artères après 2000, principalement en Ontario et en Alberta

Le taux annuel combiné de construction de tous les types de routes était plus élevé en 2016 (1,7 %) que la moyenne pour la période de 2000 à 2016 (1,3 %). Le taux de construction pour tous les types de routes autres que les routes locales a été inférieur en 2016 comparativement à la moyenne depuis 2000.

Parmi toutes les artères au Canada, 30,9 % ont été construites de 2000 à 2016, principalement en raison de l'activité de construction en Ontario et en Alberta. Au cours de cette même période, 24,8 % de toutes les routes collectrices ont été achevées. Les ruelles et allées (18,5 %) ont affiché le taux de construction le plus faible au cours de cette période.

Par ailleurs, 50,1 % de toutes les autoroutes ont été construites de 1970 à 1999, suivies des artères (47,5 %), des routes collectrices (44,1 %), des allées et ruelles (41,7 %) et des routes locales (34,4 %).

De 1940 à 1969, 31,7 % de toutes les routes locales ont été achevées, suivies des autoroutes (29,7 %), des ruelles et allées (29,4 %), des routes collectrices (28,1 %) et des artères (16,4 %).

En général, une proportion plus élevée de routes municipales rurales que de routes municipales urbaines ont été construites de 1940 à 1969, tandis que l'inverse s'est produit de 1970 à 2016.

## La durée de vie utile prévue des routes municipales urbaines est plus longue que celle de leurs équivalents ruraux

La durée de vie utile moyenne prévue de tous les types de routes variait de 28 ans à 30 ans. En général, un type de route donné dans une municipalité urbaine présentait une durée de vie utile prévue plus longue que celle du même type de route dans une municipalité rurale. La différence la plus importante en années a été observée pour les ruelles et allées (35 ans pour celles des municipalités urbaines et 26 ans pour celles des municipalités rurales), suivies des routes collectrices (30 ans pour celles des municipalités urbaines et 22 ans pour celles des municipalités rurales).

---

## **Plus de la moitié de tous les types de routes, à l'exception des ruelles et allées, sont en bon ou très bon état**

Plus de la moitié des autoroutes (59,3 %), des routes locales (51,6 %) et des artères (51,5 %) au Canada ont été jugées en bon ou en très bon état. Un peu moins de la moitié des routes collectrices (47,7 %) s'est classée dans cette catégorie, tandis que 37,3 % des ruelles et allées l'ont été. Environ un quart de chaque type de route a été déclaré dans un état passable, tandis qu'environ un cinquième de chaque type était soit en mauvais ou en très mauvais état.

Une proportion plus élevée de routes collectrices (13,2 %) et de ruelles et allées (24,0 %) de municipalités urbaines ont été jugées en mauvais ou en très mauvais état comparativement aux routes collectrices (7,5 %) et aux ruelles et allées (8,1 %) de municipalités rurales.

## **Les deux cinquièmes des propriétaires ont un plan de gestion des actifs relatifs au réseau routier, et la moitié de ceux qui n'ont pas de plan ont l'intention d'en mettre un en œuvre**

En 2016, plus de 40 % de tous les propriétaires d'actifs relatifs au réseau routier avaient un plan de gestion des actifs, les propriétaires de l'Ontario étant les plus susceptibles d'avoir un plan en place (88,3 %). Parmi les propriétaires ayant un plan de gestion des actifs, 22,7 % ont mis leur plan à jour chaque année, 30,7 % l'ont mis à jour aux deux à quatre ans et 4,1 % ont déclaré ne pas l'avoir mis à jour.

Les propriétaires de routes municipales urbaines (52,0 %) étaient plus susceptibles d'avoir un plan de gestion des actifs que les propriétaires de routes rurales (38,1 %).

Une majorité (56,1 %) de propriétaires ne possédant pas de plan de gestion des actifs relatifs au réseau routier ont déclaré avoir l'intention d'en mettre un en œuvre, alors que près de 80 % d'entre eux ont planifié de le faire dans les quatre prochaines années.

En revanche, 22,6 % des propriétaires n'ayant pas de plan de gestion des actifs n'ont pas prévu en adopter un dans l'avenir, tandis que le reste des propriétaires ne savaient pas s'ils le feraient.

## **Trottoirs**

Le Canada disposait de 125 000 kilomètres de trottoirs en 2016. Presque tous les trottoirs (99,9 %) sont la propriété des municipalités, et plus de 85 % sont situés dans des municipalités urbaines.

Plus du tiers (35,9 %) des trottoirs se trouvaient en Ontario, et les provinces de l'Alberta et du Québec en comptaient chacune un cinquième.

Plus du tiers (36,0 %) des trottoirs ont été construits après 2000, soit un rythme moyen de construction plus élevé que celui observé de 1970 à 1999, période durant laquelle près de la moitié de tous les trottoirs ont été construits.

Plus des deux cinquièmes de tous les trottoirs (43,9 %) ont été déclarés en bon ou très bon état, tandis que 8,5 % des trottoirs ont été déclarés en mauvais ou très mauvais état.

La durée de vie utile moyenne prévue des trottoirs est de 35 ans. On s'attendait à ce que la durée de vie des trottoirs urbains soit de 39 ans, tandis que les propriétaires de municipalités rurales s'attendaient à ce que leurs trottoirs durent 31 ans.

## **Ponts et tunnels**

Il y avait 47 279 ponts de propriété publique en 2016, dont 43,9 % se situaient sur des routes locales, 24,6 %, sur des autoroutes et des routes express, et 26,0 %, sur l'ensemble des artères et des routes collectrices. Les passerelles à piétons représentaient 5,5 % de l'ensemble des ponts. Près d'un tiers (30,7 %) de tous les ponts au Canada étaient situés en Ontario, tandis que 21,5 % se trouvaient en Alberta et 17,1 %, au Québec.

**Tableau 2**  
**Nombre d'actifs routiers de propriété publique sous forme de ponts et de tunnels, par type de ponts et tunnels, Canada, 2016**

	nombre
<b>Total des ponts</b>	<b>47 279</b>
Autoroutes et routes express	11 644
Artères	6 522
Routes collectrices	5 776
Routes locales	20 742
Passerelles à piétons	2 594
<b>Autres</b>	
Ponceaux (diamètre supérieur ou égal à 3 mètres)	30 397
Tunnels	351

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

Il y avait 351 tunnels de propriété publique en 2016. La Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique possédaient chacune environ un quart des tunnels.

### Un peu plus des deux cinquièmes des ponts sont la propriété des municipalités

Un peu plus de 40 % des ponts étaient la propriété des municipalités, représentant près de 90 % des passerelles à piétons et près de 60 % des ponts des routes locales. Les municipalités étaient aussi propriétaires de 48,6 % des ponts des routes collectrices, de 38,7 % des ponts d'artères et de 5,2 % des ponts d'autoroutes. C'est dans les municipalités urbaines que l'on trouve un peu plus de la moitié de l'ensemble des ponts municipaux.

Les municipalités étaient propriétaires de 45,6 % de tous les tunnels. Les municipalités urbaines étaient propriétaires de 94,4 % des tunnels municipaux.

### Environ un pont sur cinq et un tunnel sur trois ont été construits après 2000

Le rythme annuel de construction de tous les types de ponts de propriété publique combinés a été considérablement plus élevé en 2016 que la moyenne annuelle pour la période de 2000 à 2016. Cependant, le rythme de construction des tunnels a été inférieur en 2016 par rapport à la moyenne annuelle depuis 2000.

Environ un pont sur cinq a été construit depuis 2000, les ponts d'autoroutes (18,3 %) ayant affiché la proportion la plus élevée, suivis des ponts des routes collectrices (17,8 %), des ponts d'artères (17,1 %) et des ponts des routes locales (16,7 %). Plus des deux cinquièmes de toutes les passerelles à piétons (42,0 %) au Canada ont été construites depuis 2000, ce qui constitue la proportion la plus élevée de tous les types de ponts, tandis que 30,5 % des tunnels ont été construits au cours de cette période.

De 1970 à 1999, 45,3 % des ponts d'autoroutes ont été achevés — la proportion la plus élevée —, suivis des passerelles à piétons (43,8 %), des ponts d'artères (34,9 %), des ponts des routes collectrices (34,0 %) et des ponts des routes locales (33,4 %). Un peu plus du tiers (34,8 %) des tunnels ont été construits pendant ces années.

Le rythme moyen de construction a été plus rapide de 1940 à 1969 que de 1970 à 1999 pour tous les types de ponts, sauf les ponts d'autoroutes, les passerelles à piétons et les tunnels. Les ponts d'artères (39,8 %) ont affiché la proportion la plus élevée de construction de ponts et de tunnels de 1940 à 1969, suivis des ponts des routes collectrices (39,4 %), des ponts des routes locales (37,2 %), des ponts d'autoroutes (35,0 %), des tunnels (26,2 %) et des passerelles à piétons (8,0 %).

Pour les propriétaires municipaux, le taux annuel moyen combiné de construction de tous les ponts était deux fois plus élevé en 2016 comparativement à la période de 2000 à 2016 dans son ensemble. Un taux de construction plus élevé a été observé pour presque tous les types de ponts, notamment les ponts sur les routes locales, tandis que la construction de passerelles à piétons a connu un léger recul.

---

Pour les actifs de propriété municipale, le taux annuel moyen de construction de tous les types de ponts combinés a été supérieur de 2000 à 2016 que de 1970 à 1999. Le rythme moyen de construction des tunnels a été similaire entre les deux périodes. Tandis que les taux moyens de construction des autres types de ponts ont été comparables entre les périodes de 1970 à 1999 et de 1940 à 1969, ils ont été considérablement plus élevés de 1970 à 1999 pour les passerelles à piétons et les tunnels.

Depuis 2000, la proportion de ponts et de tunnels construits par les municipalités était plus élevée dans les municipalités rurales que dans les municipalités urbaines pour tous les types de ponts, notamment les ponts d'artères, et pour les tunnels.

En revanche, une plus faible proportion de ponts locaux et de passerelles à piétons et une plus grande proportion des autres types de ponts ont été construits de 1970 à 1999 dans les municipalités rurales. Le contraire est vrai pour la période de 1940 à 1969. Par ailleurs, les ponts municipaux sur les autoroutes et les tunnels ont affiché un taux plus élevé de construction au cours de ces deux périodes dans les municipalités urbaines. Plus des deux cinquièmes des ponts d'autoroutes (41,8 %) et près de la moitié des tunnels (46,3 %) qui étaient la propriété des municipalités rurales ont été construits avant 1940.

### **Près de la moitié des ponts des routes locales et les trois cinquièmes des autres ponts et tunnels sont en bon ou en très bon état**

Environ les trois cinquièmes des ponts sur les artères (62,9 %), des ponts sur les routes collectrices (61,0 %) et des ponts sur les autoroutes (59,7 %) ainsi que des passerelles à piétons (62,7 %) ont été déclarés en bon ou en très bon état, tandis que près de la moitié (49,5 %) des ponts des routes locales ont été classés dans cette catégorie. Une part légèrement plus élevée de ponts de propriété municipale (tous les types de ponts) étaient en bon ou en très bon état. Les tunnels municipaux étaient un peu moins susceptibles de se trouver dans cette catégorie comparativement à tous les tunnels de propriété publique.

À peine plus d'un dixième de tous les types de ponts a été déclaré en mauvais ou très mauvais état. Les ponts des routes locales (14,0 %) et des routes collectrices (13,5 %) étaient les plus susceptibles d'être en mauvais ou en très mauvais état physique, tandis que les passerelles à piétons (10,1 %) étaient les moins susceptibles d'être classées dans cette catégorie. Un peu moins d'un dixième (9,4 %) des tunnels ont été jugés en mauvais ou très mauvais état.

### **Les ponts des autoroutes, des routes collectrices et des artères affichent les durées de vie utile moyennes prévues les plus longues**

La durée de vie utile moyenne prévue des ponts sur les autoroutes (68 ans), les artères (67 ans) et les routes collectrices (66 ans) étaient les plus longues parmi les actifs relatifs aux ponts. On prévoyait que les ponts de routes locales (48 ans) et les passerelles à piétons (51 ans) auraient une durée de vie utile moyenne la plus courte.

Les ponts municipaux urbains de tous les types ont une espérance de vie utile plus longue que leurs équivalents ruraux, plus particulièrement les ponts de routes collectrices (69 ans comparativement à 50 ans) et les passerelles à piétons (60 ans comparativement à 43 ans).

### **Un peu plus des deux cinquièmes des propriétaires possèdent un plan de gestion des ponts et tunnels, l'Ontario arrivant au premier rang**

En 2016, 41,9 % de tous les propriétaires publics de ponts et de tunnels possédaient un plan de gestion des actifs. Ce taux était le plus élevé en Ontario, où 84,9 % des propriétaires avaient de tels plans.

Une proportion légèrement supérieure de propriétaires des municipalités urbaines (44,2 %) que des municipalités rurales (38,1 %) se sont dotés d'un plan de gestion des ponts et tunnels.

## Ponceaux

Il y avait 30 397 ponceaux de propriété publique de trois mètres de diamètre ou plus en 2016. L'Ontario (41,4 %) a affiché la proportion la plus élevée, suivi du Québec (14,9 %) et de l'Alberta (12,5 %).

Les municipalités étaient propriétaires de 60,6 % des ponceaux de propriété publique, et les ponceaux municipaux étaient détenus à quantités presque égales par des municipalités urbaines et rurales.

Environ un tiers des ponceaux (31,3 %) ont été construits de 2000 à 2016, soit un taux de construction plus rapide que celui observé de 1970 à 1999, période durant laquelle 43,9 % des ponceaux ont été construits.

Par ailleurs, 42,9 % des ponceaux des municipalités rurales ont été construits depuis 2000, comparativement à 28,7 % des ponceaux des municipalités urbaines.

Près des deux tiers (64,9 %) des ponceaux de propriété publique étaient en bon ou en très bon état. En revanche, 11,5 % étaient en mauvais ou très mauvais état.

Les ponceaux ont affiché une durée de vie utile moyenne prévue de 46 ans, allant de 26 ans à Terre-Neuve-et-Labrador à 75 ans au Nouveau-Brunswick.

## Note aux lecteurs

L'Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada de 2016 a été menée en partenariat avec Infrastructure Canada.

Les données sont fondées sur les réponses d'environ 1 500 organisations gouvernementales sélectionnées à partir du Registre des entreprises de Statistique Canada, qui est un dépôt central de renseignements sur les organisations publiques et privées en exploitation au Canada. Il est utilisé comme cadre principal dans la plupart des programmes statistiques économiques de Statistique Canada. Les organisations suivantes sont incluses dans l'enquête :

- ministères provinciaux et territoriaux responsables des routes, des ponts et des tunnels, du logement public social et abordable, de la culture, des loisirs et des sports ainsi que du transport public;
- administrations publiques régionales au sein d'un noyau urbain;
- municipalités urbaines;
- municipalités rurales comptant au moins 1 000 résidents.

Les résultats de l'enquête englobent neuf types d'actifs (ponts et tunnels; installations de culture, loisirs et sports; eau potable; transport public; routes; logement public social et abordable; déchets solides; eaux pluviales; eaux usées), des pratiques de gestion des actifs, 13 régions géographiques, cinq tailles de municipalité et les municipalités urbaines et rurales.

Tout au long de cette diffusion, l'expression « **de propriété publique** » désigne un actif détenu ou loué par les ordres de gouvernements provinciaux, territoriaux, régionaux ou municipaux.

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 critères d'échelle d'évaluation suivants quand on leur a demandé d'évaluer l'état physique général de leurs actifs :

**Très mauvais** : l'actif est dans un état qui ne convient pas à une utilisation continue; la fin de sa durée de vie utile prévue approche ou est dépassée; il présente de nombreux signes de détérioration avancée; certains actifs peuvent être inutilisables.

**Mauvais** : l'actif présente un potentiel croissant de problèmes qui peuvent se répercuter sur son utilisation; la fin de sa durée de vie utile approche; son état ne satisfait pas aux normes; une grande portion du système présente des signes importants de détérioration.

**Passable** : l'actif nécessite qu'on y porte attention; il présente des signes de détérioration et certains éléments présentent des défaillances.

**Bon** : l'actif est adéquat; son état est acceptable; de manière générale, il a atteint la moitié de sa durée de vie utile prévue.

**Très bon** : l'actif est dans un état qui convient à une utilisation continue; il est bien entretenu, en bon état ou neuf, ou il a récemment été remis à neuf.

Le **plan de gestion des actifs** décrit les méthodes de gestion d'un groupe d'actifs pendant une certaine période de temps. Il décrit les caractéristiques et l'état des actifs relatifs à l'infrastructure, les niveaux de service qu'ils sont censés fournir, les mesures planifiées pour s'assurer qu'ils fournissent ces niveaux de service et les stratégies de financement pour mettre en œuvre les mesures planifiées.

Des renseignements sur d'autres types d'actifs seront diffusés au cours des prochains mois.

**Tableaux disponibles :** [34-10-0068-01](#), [34-10-0078-01](#), [34-10-0120-01](#), [34-10-0144-01](#), [34-10-0165-01](#), [34-10-0167-01](#), [34-10-0174-01](#), [34-10-0176-01](#), [34-10-0177-01](#), [34-10-0069-01](#), [34-10-0170-01](#), [34-10-0071-01](#), [34-10-0072-01](#), [34-10-0173-01](#), [34-10-0074-01](#), [34-10-0077-01](#), [34-10-0168-01](#), [34-10-0169-01](#), [34-10-0171-01](#), [34-10-0172-01](#), [34-10-0070-01](#), [34-10-0073-01](#), [34-10-0076-01](#) et [34-10-0075-01](#).

**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 ([STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca](mailto:STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca)), ou communiquez avec les Relations avec les médias au 613-951-4636 ([STATCAN.mediahotline-ligneinfomedias.STATCAN@canada.ca](mailto:STATCAN.mediahotline-ligneinfomedias.STATCAN@canada.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 seront utilisés dans l'élaboration de politiques et de programme en matière d'infrastructure et dans la prise de décision d'investissement, communiquez avec Infrastructure Canada au 613-948-1148 ou composez sans frais le 1-877-250-7154 ([infc.info.infc@canada.ca](mailto:infc.info.infc@canada.ca)), ou communiquez avec les Relations avec les médias d'Infrastructure Canada au 613-960-9251 ([infc.media.infc@canada.ca](mailto:infc.media.infc@canada.ca)).