

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE VIADUC DE LA CONCORDE

PRÉPARÉ PAR



LA COALITION POUR L'ENTRETIEN ET LA RÉFECTION
DU RÉSEAU ROUTIER DU QUÉBEC

JUIN 2007

La Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec regroupe seize partenaires¹. Ceux-ci veulent contribuer à l'élaboration de solutions novatrices afin d'assurer la remise en état et le maintien durable du système routier géré par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce réseau, comme on le sait, est dans un état insatisfaisant depuis de nombreuses années. Cette situation a même tendance à se dégrader au lieu de s'améliorer, particulièrement en ce qui concerne une composante cruciale pour la sécurité des usagers, celle des structures.

Nos objectifs recoupent donc le mandat de votre Commission qui doit faire au gouvernement des «recommandations sur les mesures à prendre afin d'éviter que de tels événements (l'effondrement catastrophique d'une partie du viaduc de la Concorde) ne se reproduisent, recommandations visant entre autres à accroître la qualité des procédures gouvernementales reliées tant à la conception, à la construction et à la surveillance des travaux qu'à l'inspection et à l'entretien des ouvrages.» Aussi, nous vous remercions d'avoir agréé notre coalition auprès de la Commission et de nous permettre d'exposer nos points de vue sur le dossier en question. Ceux-ci se veulent constructifs et ne doivent pas être compris comme une critique des fonctionnaires et des dirigeants passés et présents du MTQ. Ce que nous remettons en cause c'est le contexte systémique qui est à la racine de lacunes que nous n'avons d'ailleurs pas le mérite de décrire d'une façon entièrement inédite, comme on le verra.

Dans un premier temps, il nous a semblé pertinent de dresser brièvement un portrait d'ensemble des conditions difficiles auxquelles doit faire face le MTQ pour assurer l'intégrité de ses ouvrages. Nous exposerons ensuite les pistes et solutions que nous proposons pour redresser la situation.

¹ Liste en annexe.

UN RÉSEAU EN MAUVAIS ÉTAT

Trente mille kilomètres de routes, dites « routes du réseau routier supérieur » sont présentement sous la responsabilité du MTQ. De ce nombre, six mille kilomètres constituent le « réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur.» Outre les chaussées proprement dites, le MTQ doit entretenir environ 4 500 structures (ponts, viaducs, tunnels, ponceaux, passerelles, etc.). Il doit aussi fournir l'assistance technique à l'entretien d'environ 4 500 autres structures, placées celles-là sous la responsabilité des municipalités.

Globalement, en 2006, le MTQ considérait que seulement 62,1 p. cent des chaussées étaient en bon état. Il s'agit d'un déclin marqué par rapport à 1999 alors que le pourcentage était de 68,7 p. cent.

Quant aux structures, domaine qui relève davantage des préoccupations de votre commission, seulement 53,3 p. cent étaient jugées en bon état en 2006, comparativement à 61,8 p. cent en 1999. Selon les normes du MTQ, une structure est considérée en bon état si aucune intervention n'est prévue au cours des cinq années suivantes.

Face à ce bilan peu reluisant, le MTQ admettait dans son rapport annuel 2005-2006 que : « au cours des dernières années, les investissements consentis dans la conservation des chaussées et des structures du réseau routier sous la responsabilité du ministère n'ont pas été suffisants pour stabiliser l'état du réseau.» D'après le ministère, le problème ne pourra être solutionné au cours de son plan stratégique 2005-2008. Du côté des structures, on prévoit que seulement 55 p. cent d'entre elles seront en bon état en 2008. Constatons que la situation s'est encore détériorée en 2006 et ce, malgré que le nombre de structures corrigées soit en hausse : le meilleur résultat depuis trois ans, selon le ministère². Autrement dit, pour reprendre une expression populaire « on pédale plus vite pour avancer moins vite.»

Les budgets du MTQ sont certes présentement en croissance, mais il faut cependant reconnaître qu'on a traditionnellement priorisé la construction de nouvelles autoroutes et le maintien en bon état de la portion dite « stratégique » du réseau routier supérieur, soit seulement 6 000 kilomètres de routes sur 30 000. Par contre, les crédits réservés au maintien des structures oscillent entre 14 et 20 p. cent des budgets concernés depuis 2001-2002, ce qui place ce domaine au dernier rang des axes d'intervention du ministère sur l'ensemble du réseau. Pourtant, le MTQ reconnaît que l'âge des structures, dont la très grande majorité a été construite entre 1960 et 1980, contribue à l'augmentation du nombre des structures déficientes. C'est ainsi que dans son Rapport annuel 2004-2005³, le MTQ expose qu'il fait « face à une pointe de besoins de réparations et d'entretien qui devrait s'étendre jusqu'en 2010 au moins. Devant

² MTQ, Rapport annuel de gestion 2005-2006, p. 47, 48, 49 et Plan stratégique 2005-2008.

³ MTQ, Rapport annuel de gestion 2004-2005, p. 35, le souligné est de nous.

cette situation, le ministère a augmenté ses budgets alloués à la réhabilitation des structures. Il entend poursuivre ses interventions (...) au cours des prochaines années. » Toutefois, compte tenu du cadre budgétaire qui lui est imposé, le MTQ ne peut faire état, ni des sommes qui lui seraient vraiment nécessaires pour faire face à cette pointe, ni même des sommes sur lesquelles il pourra compter durant lesdites « prochaines années. » Quant à l'énoncé du plan stratégique 2005-2008, il établit comme objectif de remettre en état 55 p. cent des structures d'ici à 2008, soit la même proportion qu'en 2004⁴. Mais il est tout aussi silencieux sur les montants qui seraient requis pour simplement conserver le statu quo!

On nous assure que l'état insatisfaisant des structures, fait que personne ne conteste, ne met pas en danger la sécurité des personnes parce que les interventions urgentes et appropriées sont effectuées sans délai, lorsque requises. Il n'en reste pas moins que la situation d'ensemble est critique et que forcément les risques en matière de sécurité sont proportionnels à tout le moins, au degré de désuétude du réseau, surtout en ce qui concerne ses structures. Le nombre d'incidents qui surviennent régulièrement et dont certains auraient pu entraîner des conséquences graves pour les automobilistes témoigne de cet état de fait.

Ces constats justifient les appréhensions qu'avait déjà exprimées la Coalition dans une étude publiée en novembre 2005. Nous joignons à la présente un exemplaire de ce rapport qui fournira à la Commission des renseignements plus complets⁵. Rappelons seulement que nous estimions à environ 20 milliards de dollars la somme nécessaire au cours des dix prochaines années pour que la proportion des chaussées et structures en bon état atteigne 80 p. cent.

Par ailleurs, le bilan québécois n'est pas plus brillant si on le compare avec celui de certains de nos voisins. Par exemple, l'Ontario comptait 68 p. cent de ses ponts en bon état en 2004. Or, ce bilan était considéré comme insatisfaisant par le vérificateur de l'Ontario dans son rapport annuel de 2004 qui était d'ailleurs fort critique à l'égard du ministère ontarien des Transports⁶.

Dans l'état américain du Maine, par contre, qui utilise un critère de dix années avant intervention, au lieu des cinq années du MTQ, 99 p. cent des ponts du réseau autoroutier interétats étaient considérés en bon état en 2002. Les pourcentages variaient de 75 à 78 p. cent pour les autres structures, sauf pour celles de nature locale dont 66 p. cent réussissaient le test⁷.

⁴ Plan stratégique 2005-2008, p. 18.

⁵ L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables, André Légaré et Associés inc., novembre 2005.

⁶ Bureau du vérificateur provincial de l'Ontario « 3.14 – Entretien du réseau routier provincial » Rapport annuel 2004, p. 390.

⁷ L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables, André Légaré et Associés inc., novembre 2005, p. 36.

LES CAUSES PROFONDES : COMMENT EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ?

Nous avons identifié cinq causes principales (ou perçues comme telles) du mauvais état chronique de notre réseau.

Le climat

Selon certains, c'est la dureté de notre climat qui viendrait à bout de tous les efforts pour conserver notre réseau au même niveau de qualité que celui du reste du Canada ou des États-Unis. Il est vrai que la profondeur du gel et les épisodes de gel et dégel en pleine période hivernale et au printemps, sont au Québec sans beaucoup d'équivalent dans le monde. Et l'utilisation fréquente du sel de déglacage n'arrange pas les choses. Toutefois, toutes les parties du Québec ne sont pas également affectées par ces phénomènes, et l'on ne peut s'empêcher de noter que des tronçons routiers adjacents en Ontario, aux États-Unis ou au Nouveau-Brunswick sont généralement en meilleur état. Il en est de même des régions nordiques aux conditions comparables aux nôtres dans certaines provinces canadiennes : Terre-Neuve, nord de l'Ontario et Prairies.

La dureté de notre climat ne peut être l'unique cause du mauvais état des chaussées et des structures qui composent le réseau routier québécois. En fait, les rigueurs du climat québécois combinés au manque d'entretien préventif et au retard accumulé dans les réparations ordinaires ou les réfections périodiques, tel que nous l'élaborerons subséquemment, expliquent la détérioration accélérée que l'on constate au Québec, tant pour les chaussées que pour les structures.

L'utilisation intensive et le camionnage lourd

- Utilisation intensive du réseau routier :

L'infrastructure routière québécoise n'a pas été conçue, à l'époque, en fonction des modèles actuels de transport et de leur environnement économique, ni en prévision de l'impact de l'évolution du parc automobile, y compris les camions. Ce parc est en croissance constante, ce qui a non seulement pour effet de causer des problèmes de congestion mais aussi d'accélérer le rythme de dégradation des chaussées et des structures.

- Camionnage lourd

À l'instar de celui de ses voisins, le réseau québécois est évidemment soumis à une utilisation intensive par le transport lourd. Cette utilisation a augmenté considérablement durant les dernières décennies, notamment du fait de la déréglementation du transport par camion qui a permis à cette branche de concurrencer fortement le transport ferroviaire.

Il va s'en dire que les camions sollicitent davantage nos infrastructures routières que les voitures. Par exemple, pour un camion de trois essieux, dont le poids total en charge se situe autour de vingt tonnes, le coefficient de détérioration (formule de Liddle) est de 6 243 fois approximativement plus élevé que celui d'une automobile type⁸. Le même camion en surcharge de 10 tonnes (30 tonnes au lieu de 20 tonnes) équivaldra au passage de 31 000 voitures! D'où l'importance du contrôle routier à l'encontre des utilisateurs fautifs.

Conséquemment, toute déficience et tout retard dans les interventions opportunes d'entretien et de réfection des diverses composantes de notre réseau routier ne peuvent qu'aggraver les effets néfastes d'une utilisation intensive, parfois abusive, de nos infrastructures.

Les lacunes administratives

À ces facteurs adverses en eux-mêmes considérables, il faut ajouter que le MTQ n'a pas, jusqu'à récemment, été en mesure d'appliquer correctement le processus de planification de ses interventions d'évaluation et d'entretien, préventif ou curatif sur les structures dont il est directement responsable. Dans son rapport annuel 2003, la vérificatrice générale a souligné à grand trait les lacunes du ministère à cet égard.

« Le MTQ, écrit-elle, a mis en place des systèmes et des processus pour gérer la conservation des ponts ... [mais] le processus de planification... est mal appliqué. Ce problème fait notamment en sorte que les interventions des trois dernières années au chapitre des réparations et des réfections majeures ont été insuffisantes pour combler l'ensemble des besoins prioritaires. De plus, le ministère n'a pas l'assurance, à notre avis, de prévoir les bonnes interventions à réaliser pour conserver les ponts, ni de les faire à l'endroit et au moment le plus approprié. La mauvaise application du processus de planification, jumelée à un déficit d'entretien préventif et d'entretien courant, rend la situation préoccupante quant à l'ampleur des sommes qu'il faudra déboursier dans l'avenir... »⁹

Le MTQ¹⁰ affirme que des dispositions ont été prises pour corriger éventuellement cette situation, mais elle est symptomatique d'un contexte institutionnel et budgétaire précaire dont rien ne garantit qu'il puisse être suffisamment amélioré à court terme.

⁸ Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, 19 décembre 2003, Les Conseillers Adec inc., p. 15.

⁹ Vérificatrice générale du Québec, Rapport annuel 2003, chapitre 4, par. 4.32 et 33.

¹⁰ MTQ, Rapport annuel de gestion 2005-2006, p. 87.

Des crédits budgétaires insuffisants

Sur le plan budgétaire, on ne s'étonnera pas de constater que le budget du MTQ est en déclin par rapport à l'ensemble du budget de l'État, passant de 9 p. cent en 1977 à environ 3 p. cent à l'aube du 21^e siècle. L'effort de resserrement des dépenses publiques a touché proportionnellement davantage ce ministère tout au long de cette période. Essentiellement ce sont les postes des dépenses dites compressibles, celles reliées à l'entretien du réseau, qui ont le plus souffert, de même que les effectifs, y compris le nombre d'ingénieurs et de techniciens.

Depuis une trentaine d'années, on assiste donc à des cycles budgétaires de « stop and go », de ralentissement et de relance des investissements, au gré des difficultés financières qu'affrontent les ministres des Finances. Quand la situation est devenue intenable, on n'a pas hésité à piger dans la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec, par exemple. Après les compressions d'effectifs des années 90, on a dû augmenter le nombre d'ingénieurs de 20 p. cent entre 1999 et 2003¹¹.

En 1996, on créa le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), avec « pour objectif de donner au ministère un outil de gestion permettant, grâce à une modification du mode de financement, d'augmenter le volume d'investissements des travaux de conservation et d'amélioration. »¹² Effectivement, pour ce qui est des structures, les dépenses d'entretien et de réfection augmentent de 22 p. cent, par exemple, en 1999-2000, mais décroissent de 19 p. cent en 2003-2004¹³. Le nouvel outil en question se révèle donc tout aussi instable que les anciens.

À partir de 1996, on emprunte sur 30 ans les sommes nécessaires à la réparation des ouvrages d'art existants, et depuis 2002-2003, on emprunte sur dix ans pour les dépenses de resurfacement ou de repavage des routes du Québec. Il est permis de douter que ces périodes d'amortissement correspondent vraiment à la longévité des réparations en question.

Les dettes s'accumulent à un rythme tel que l'on peut s'interroger sur la viabilité du FCARR dans sa forme actuelle.

À la fin de l'exercice 2005-2006, le passif du Fonds¹⁴ s'élevait à 6 milliards de dollars. Il atteindra vraisemblablement 10 milliards d'ici 2008-2010, tant pour les besoins d'entretien et de réfection du réseau que pour la construction des autoroutes en chantier ou prévues. Les montants nécessaires au remboursement des frais d'amortissement et d'intérêts de ce passif sont imputés au budget

¹¹ MTQ, Rapport annuel de gestion 2005-2006, p. 23.

¹² MTQ, Rapport annuel 1999-1997, p. 65.

¹³ L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables, André Légaré et Associés inc., novembre 2005, p. 45 et 55.

¹⁴ Ministère des Finances du Québec, comptes publics 2005-2006.

annuel du MTQ. En 2005-2006¹⁵, il s'agissait d'une somme de 824 millions soit 30 p. cent du budget de dépenses réelles du ministère qui s'élevait à 2,470 milliards, soit 1,38 milliard emprunté sur la carte de crédit du ministère des Finances, le FCARR¹⁶.

Le cadre institutionnel

Le cadre ministériel n'est pas nécessairement le mieux adapté à la poursuite d'activités de type industriel comme l'entretien préventif et la réparation de chaussées et de structures. En général, la mission propre d'un ministère se révèle par ses activités de planification, d'élaboration de politiques, de réglementation, de contrôle, voire de financement, plutôt que par des tâches d'exécution. Le ministère de l'Éducation ne gère pas directement les écoles, collèges et universités et le ministère de la Santé, les cliniques et les hôpitaux. Il s'agit pourtant là des plus importants postes de dépenses du budget de l'État.

Ce n'est pas parce que l'entretien de la voirie nationale est devenu un domaine ministériel au 19^e siècle (après avoir été traditionnellement une responsabilité des municipalités) qu'il doit toujours en être ainsi. Par contre, on admettra sans difficulté qu'il revient à l'État et, en l'occurrence, au ministère des Transports de statuer sur les besoins des différents modes de transport et sur les investissements en nouvelles infrastructures ou améliorations majeures.

Or, la centralisation de l'encadrement administratif et des contrôles des organes ministériels par le Conseil du trésor, le ministère des Finances et le Conseil exécutif ne favorisent, ni le type d'entrepreneurship, ni la souplesse de gestion, associés normalement aux activités de type industriel ou commercial. Le taux de roulement des hauts dirigeants (ministres et sous-ministres) n'est pas non plus compatible avec la poursuite d'activités qui demandent une direction s'inscrivant dans la durée. Une entreprise industrielle pourrait-elle se développer efficacement à long terme si ses deux principaux dirigeants, quelque soit leurs compétences, étaient ainsi remplacés plus ou moins rapidement sans égard à la bonne marche de l'entreprise?

Le mode d'encadrement ministériel n'encourage pas non plus le degré d'imputabilité et de transparence requis des agents concernés à tous les niveaux. Un ministre est tenu à la solidarité ministérielle, un sous-ministre et les hauts fonctionnaires sont tenus au devoir de réserve et de loyauté envers l'autorité constituée. Bref, ils ne peuvent sur la place publique faire état des difficultés auxquelles les confrontent les décisions gouvernementales prises en fonction de facteurs pas toujours compatibles avec une gestion cohérente de leur domaine de responsabilité.

¹⁵ MTQ, Rapport de gestion 2005-2006, p. 23 et 24 (chiffres arrondis).

¹⁶ Bruno Bisson, La Presse, 23 mars 2007, p. A 1 et A II, Réseau routier – Une dette de 6 milliards cachée sous le bitume.

Pour toutes ces raisons, de nombreux gouvernements, y compris le gouvernement du Québec, ont procédé à la dévolution de plusieurs de leurs secteurs de production à des agences ou à des sociétés paragouvernementales. Mentionnons, par exemple, la Société d'assurance automobile du Québec qui a intégré toutes les activités de l'ancien Bureau des véhicules automobiles du ministère des Transports. Aussi, la Société des établissements de plein air du Québec, la SÉPAQ, qui a repris avec grand succès, des activités de plusieurs ministères, y compris la gestion des parcs naturels. Du côté fédéral, c'est tout le secteur du contrôle aérien, domaine névralgique s'il en est un sur le plan de la sécurité des voyageurs, qui a été transféré du ministère des Transports à une société privée, NAV Canada.

NOS RECOMMANDATIONS

Considérant le mandat de la Commission qui, en plus de faire la lumière sur le tragique événement survenus à Laval, vise également à émettre des recommandations quant aux solutions susceptibles d'améliorer la situation des routes et des structures au Québec, les membres de la Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec soumettent à la Commission les propositions qui suivent.

Une société parapublique

Nous souhaitons que le gouvernement du Québec envisage sérieusement de confier les activités du ministère des Transports reliées à l'entretien, à la réfection et aux améliorations courantes du réseau routier à une société autonome paragouvernementale¹⁷. Cette formule a été expérimentée avec succès en Nouvelle-Zélande, par exemple. En France, presque tout le réseau autoroutier est géré par des sociétés privées, selon des modalités différentes, il est vrai.

Dans une telle hypothèse, cette société autonome serait dotée de règles modernes de gouvernance et de reddition de compte. Entre autres, la majorité des membres de son conseil d'administration devrait être choisie de façon à lui garantir son indépendance d'action. Des organismes, comme les conseils des MRC, des corps professionnels ou des groupes représentant les intérêts des utilisateurs du réseau routier, etc. pourraient, par exemple, former un collège électoral chargé de nommer ses administrateurs majoritaires. Le gouvernement nommerait les autres.

Le président du conseil devrait être choisi par et parmi les membres du conseil d'administration. Le directeur général de la société et les autres cadres supérieurs seraient recrutés par le conseil d'administration, étant entendu que les effectifs actuels du ministère des Transports œuvrant dans le domaine concerné seraient transférés à la société avec les garanties habituelles. Le plan d'action pluriannuel de la société, à l'instar d'Hydro Québec, devrait faire l'objet d'un examen périodique régulier par la commission appropriée de l'Assemblée nationale. Le vérificateur général du Québec aurait juridiction sur la société.

Le financement

On conviendra que le niveau et le mode de financement de l'entretien du réseau routier constituent des questions cruciales, si l'on veut mettre fin au manque évident de ressources stables et prévisibles qui sont une des causes, sinon la cause principale des défaillances constatées.

¹⁷ À ce sujet, lire : I. G. Heggie et P. Vickers, Gestion financière et financement des routes, rapport technique, Banque mondiale, 1998 no 409.

En premier lieu, une dotation fixée sur une base pluriannuelle (quatre ou cinq ans) est nécessaire, au lieu de crédits ministériels annuels comme présentement. Il s'agit là d'un facteur permettant une meilleure planification à moyen et long termes des activités. Les cycles budgétaires trop courts sont mal adaptés à des opérations dictées au Québec par de rapides changements des conditions climatiques et une brève saison de travaux. Ce mode de financement favoriserait également une meilleure planification des ressources chez les fournisseurs de services (ingénieurs-conseils, entrepreneurs, sous-entrepreneurs, etc.).

En second lieu, cette dotation doit être fixée à un niveau suffisant pour atteindre graduellement des objectifs raisonnables de réhabilitation du réseau. Normalement, nous ne devrions pas tolérer un taux de désuétude supérieur à 20 p. cent, tant pour les chaussées que pour les structures, à l'instar de ce que l'on retrouve ailleurs dans le monde industrialisé en matière de confort et de sécurité.

La Coalition a estimé - dans son étude réalisée en 2005 - qu'il faudrait hausser à 2 milliards de dollars par année, pendant les dix prochaines années, les sommes actuellement consacrées à la réhabilitation du réseau routier pour espérer atteindre un tel objectif¹⁸. En 2005-2006 et 2006-2007, on peut évaluer à environ 800 ou 900 millions de dollars, les sommes consacrées aux seules réfections et entretien préventif des diverses composantes du réseau routier.

Nous recommandons donc que soit mis sur pied un véritable fonds consacré exclusivement à la rénovation et à l'entretien du réseau routier québécois. D'une part, ce fonds serait alimenté par des emprunts dont le produit servirait aux réparations les plus lourdes, et qu'il serait raisonnable d'amortir sur une période correspondante à la vie véritablement utile des infrastructures concernées. D'autre part, le fonds serait complété de revenus courants provenant de taxes ou tarifications dédiées spécifiquement. À cet égard, un de nos membres, CAA-Québec, a évalué à au moins 2,505 milliards de dollars, les droits et taxes diverses que les automobilistes versent au fisc québécois¹⁹ en 2007-2008.

La dotation du fonds serait fixée par l'Assemblée nationale pour une période de quatre ou cinq ans, de façon à atteindre graduellement l'objectif proposé. À la fin de cette période, compte tenu des progrès réalisés, la dotation serait de nouveau déterminée, pour la période subséquente.

Nous ne saurions trop insister auprès de la Commission sur le caractère fondamental de cette recommandation; sans fonds pourvu de revenus dédiés, on ne pourra dans les circonstances actuelles assurer la pérennité et la sécurité de

¹⁸ L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables, André Légaré et Associés inc., novembre 2005, p. 52 et suivantes.

¹⁹ Tableau, annexe 2. Voir aussi l'entretien du réseau routier du Québec, André Légaré et Ass. inc., novembre 2005, p. 77.

nos infrastructures routières. Les autorités du MTQ en avaient d'ailleurs fait la demande lors de la création du FCARR en 1996. On avait opté alors pour un fonds alimenté de façon discrétionnaire sur une base annuelle, avec les résultats que l'on connaît.

CONCLUSION

En conclusion, rappelons que l'objectif de notre mémoire est de dresser un portrait de la situation présente liée au manque d'entretien du réseau routier québécois et de ses structures, et de présenter des pistes de solutions à la Commission qui doit se pencher sur cette question, et présenter des recommandations au gouvernement du Québec.

Nous croyons fermement que les propositions que nous faisons sont de nature à sortir le réseau routier québécois de l'impasse actuelle.

Certes, messieurs les commissaires, vous devez éclaircir les circonstances immédiates de la tragédie du viaduc de la Concorde et en déterminer les causes. Vous avez aussi le devoir de faire les recommandations utiles afin que la sécurité de notre réseau routier et de ses structures soit garantie à l'avenir. Cependant, si ces recommandations ne vont pas au-delà des facteurs événementiels, si elles ne vont pas aux racines essentielles du problème, à savoir le cadre institutionnel et financier de la gestion de nos infrastructures routières, qui nous garantira qu'elles seront applicables et durablement appliquées?

Il nous semble donc que votre commission d'enquête ne peut faire l'économie d'un examen attentif de notre diagnostic et de nos suggestions, indéniablement reliés à l'exécution de votre mandat.

ANNEXE I

LISTE DES SEIZE PARTENAIRES DE LA COALITION POUR L'ENTRETIEN ET LA RÉFECTION DU RÉSEAU ROUTIER DU QUÉBEC

Association canadienne du ciment (ACC)
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO)
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec (APMLQ)
Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI)
Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camions du Québec inc. (APCC, métallos)
Association québécoise des entrepreneurs en égouts et aqueducs (AQEEA)
Bitume Québec
CAA-Québec
Conseil canadien des distributeurs en alimentation (CCDA)
Conseil du patronat du Québec (CPQ)
Conseil québécois de l'industrie touristique (CQIT)
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)
Kérout, Tourisme et culture pour personnes à capacité physique restreinte
Manufacturiers et exportateurs du Québec (MEQ)
Les manufacturiers de thermoplastiques du Québec

ANNEXE II



TAXES VERSÉES PAR LES AUTOMOBILISTES AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (*) ANNÉE FINANCIÈRE 2007-2008 (en millions de dollars)	
Taxe du Québec sur les carburants (excluant la TVQ de 135 M \$ perçue sur cette taxe spécifique sur les carburants)	1 700 M \$
Droits perçus sur l'immatriculation et sur le permis de conduire	755 M \$
Société de financement des infrastructures locales du Québec (droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules d'une cylindrée de 4 litres et plus)	50 M \$
TOTAL 2007-2008	2 505 M \$

* Ne tient pas compte des deux autres taxes directes imposées sur l'immatriculation pour financer le transport en commun au Québec: