



**Une invitation à agir –
Conducteurs plus prudents,
véhicules plus sécuritaires et routes
plus sûres**



L'Association canadienne des
automobilistes
1145, chemin Hunt Club, bureau 200
Ottawa (Ontario) Canada K1V 0Y3
Tél: (613) 247-0117
Télec: (613) 247-0118

septembre 2004

I. L'état des routes et chemins du Canada ... Il faut agir

Le Canada est un vaste pays composé de centres densément peuplés et de petites collectivités, dont beaucoup se trouvent dans des régions éloignées et isolées. Malgré tout, le sentiment d'appartenance à une communauté que partagent les Canadiens d'un océan à l'autre a été créé et entretenu, peu importe la distance, grâce à la possibilité qu'ils ont d'aller à tout endroit de leur grand pays de façon sécuritaire et efficace, peu importe la saison. L'étendue géographique du Canada couplée à des choix limités en matière de transport signifie que les Canadiens comptent lourdement sur les véhicules automobiles privés comme principal moyen de transport. Avec environ 19 millions de véhicules immatriculés et environ 21 millions de conducteurs munis de permis, les Canadiens représentent l'un des peuples les plus mobiles du monde et les routes et chemins constituent une partie importante de leur vie quotidienne.

Cette mobilité est due en grande partie à un réseau complexe et interconnecté de routes et de chemins de 900 000 kilomètres de longueur, qui transporte des gens, des biens et des services vers toutes les régions du pays. Le Réseau routier national (RRN) du Canada, qui comprend la route transcanadienne et d'autres routes majeures, constitue l'épine dorsale du système de transport du Canada. Il porte environ le quart de la circulation nationale et compte pour environ trois pour cent de notre réseau routier de 900 000 kilomètres. Le RRN est composé de 3 300 kilomètres d'autoroutes, 2 700 kilomètres de grandes routes à plusieurs voies, 17 800 kilomètres de routes pavées à deux voies* et de 600 kilomètres de routes en gravier à deux voies*. Il s'étend d'un océan à l'autre et relie toutes les capitales provinciales, tous les principales agglomérations et principaux centres commerciaux, les terminaux d'expédition, les gares maritimes et les principaux points d'accès aux États-Unis d'Amérique.

Les routes et les chemins sont le principal moyen de déplacement des gens, des biens et des services : les Canadiens les veulent donc efficaces, navigables et surtout sécuritaires.

Toutefois, notre mobilité diminue et notre sécurité est de plus en plus compromise par l'investissement fédéral réduit dans nos routes et chemins, surtout en cette époque de demande croissante pour cet avoir stratégique

* Proposé initialement dans les années 1980 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Le gouvernement du Canada n'a pas répondu officiellement à cette proposition.

essentiel. En outre, le Réseau routier national n'a pas été modernisé depuis deux décennies parce qu'il n'existe pas de plan d'action stratégique national permettant de le garder dans un état conforme aux normes de classe mondiale.

En conséquence, la construction de nouvelles voies carrossables et la mise à niveau des voies existantes continuent d'accuser un retard par rapport à la croissance de la population et de l'économie, poussant cette importante ressource jusqu'à son point de rupture : nous vivons actuellement une crise grave – les Canadiens voyagent de plus en plus en automobile, le trafic de marchandises augmente à mesure que les entreprises du Canada entrent en concurrence sur le marché mondial, les postes frontaliers sont embouteillés, les embouteillages sont en pleine croissance et la qualité de nos routes et chemins se détériore, ce qui se traduit par des routes plus dangereuses à naviguer pour les Canadiens.

Notre pays mérite *beaucoup* mieux.

Dans son rapport de décembre 1996 au Parlement, le Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports a reconnu le caractère urgent de cette question :

Un réseau routier efficient et compétitif est un des fondements du dynamisme économique. Il a été démontré par a + b combien un réseau routier sûr et compétitif est important pour le commerce et le tourisme. Le Comité croit que le besoin et l'urgence ne font aucun doute et que d'autres discussions ou études seraient superflues. Il est convaincu que le temps est maintenant venu d'agir. Nous avons le choix entre nous lancer dans un programme de renouvellement de nos routes et retirer les avantages d'un Réseau routier national plus efficient et plus sûr ou attendre et regarder notre réseau routier se détériorer au point où sa réfection nous coûtera dans l'avenir les yeux de la tête. Ce qu'il faut, c'est que le gouvernement fédéral considère le Réseau routier national comme un système national d'importance stratégique pour le commerce international et interprovincial et le tourisme ainsi que le bon fonctionnement de l'union économique canadienne. Le Comité croit fermement que le gouvernement fédéral doit prendre les devants en créant, en collaboration avec les provinces et les territoires, un cadre propre à garantir que le Réseau routier national sera convenablement entretenu, restauré et amélioré.¹

L'Association canadienne des automobilistes (CAA) est entièrement d'accord.

La CAA est le principal organisme de sécurité routière et de défense des intérêts des automobilistes et des voyageurs du Canada et représente environ 4,5 millions de membres faisant partie de onze clubs provinciaux et régionaux.

La sécurité routière est et a toujours été une préoccupation de base de la CAA et nous continuons à travailler avec diligence pour protéger les automobilistes et les voyageurs. Par exemple, la CAA souscrit pleinement à la *Vision sécurité routière 2010* du Canada, l'entreprise nationale visant à rendre nos routes et chemins nationaux les plus sûrs au monde.

La CAA a le plaisir de participer aux consultations prébudgétaires du gouvernement du Canada en présentant ce texte préliminaire. Le principal objectif de ce texte est de lancer un appel pressant au gouvernement du Canada pour qu'il cesse de percevoir le financement des routes et de l'infrastructure routière comme une question stratégique étroite touchant les « transports » et qu'il voie plutôt la sécurité routière comme un problème de santé publique nationale que l'on peut éviter.

II. La sécurité routière... une question de santé très réelle pour les Canadiens

En 2001, selon les statistiques du gouvernement fédéral, 2 778 usagers de la route ont péri dans des collisions de la route et presque 17 000 ont subi de graves blessures exigeant une hospitalisation d'au moins 24 heures. Presque 224 000 usagers de la route – environ 600 par jour – ont subi une forme ou une autre de blessure physique².

La souffrance causée par les collisions de la route est énorme – pour chaque victime, il y a des membres de la famille, des amis, des collègues et des collectivités qui doivent composer avec les conséquences physiques et psychologiques du décès, des blessures ou de la déficience de la personne chère. Les survivants des collisions doivent souvent composer avec les conséquences douloureuses et de longue durée des blessures, des déficiences et de la réadaptation. La souffrance est en soi une raison de rester vigilant, mais les coûts sociétaux sont également importants. Au Canada, les estimations relatives aux pertes économiques dues aux collisions de la route sont d'au moins 10 milliards de dollars par an – environ 1 pour cent du PIB du Canada – et vont jusqu'à 25 milliards de dollars³.

Grâce à un effort concerté, le dossier de la sécurité routière du Canada s'est radicalement amélioré au cours des vingt dernières années. Depuis 1984, les morts de la route ont diminué de 33 p. 100 et les blessures graves ont diminué de 35 p. 100. Malgré ces améliorations, les morts et les blessures de la route demeurent le principal problème relatif à la sécurité des transports. On ne pense pas que la situation changera à court terme.

À la différence de nombreuses autres compétences nationales, toutefois, la sécurité routière n'est pas reconnue au Canada comme un défi en matière de santé publique nationale. Une des raisons de cette situation est la tendance à voir la sécurité routière comme le fief d'un seul ministère fédéral, soit Transports Canada. Les politiques et les mesures provenant de cet organisme gouvernemental se sont axées pour la plupart sur l'éducation, la recherche, la réglementation en matière de sécurité des véhicules automobiles et quelques mesures d'application. En outre, depuis vingt ans, les décideurs sont pris dans un débat étroit sur le financement, le soutien et la nature de la politique générale du Canada en matière de transports.

En conséquence, les avantages liés à la santé et à la sécurité que procurent des routes améliorées ont été généralement mis de côté. Cette omission stratégique est contraire à la stratégie nationale du gouvernement en matière de sécurité routière, Vision sécurité routière 2010, qui exige une diminution de 30 p. 100 du nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés d'ici 2010.

Lorsqu'il s'agit de nos routes, la santé et la sécurité des Canadiens doivent être la plus grande priorité de notre gouvernement. Il y a donc un urgent besoin d'élargir l'approche stratégique fédérale en matière de sécurité routière, la santé publique nationale y jouant un rôle plus déterminant. Dans de nombreux cas, les collisions peuvent être évitées lorsque l'on conduit sur des routes plus sûres et qui pardonnent davantage. Un investissement rapide dans la sécurité routière produirait un rendement plus élevé dans les registres de santé publique en réduisant et en empêchant les blessures et les décès dus aux collisions de se produire.

La sécurité routière comme un défi de santé publique nationale

Il existe déjà un mouvement international visant à reconnaître la sécurité routière comme une question de santé publique. Le 7 avril de cette année, la Journée mondiale de la santé a été parrainée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et la Banque mondiale. Elle était consacrée au thème de la sécurité routière pour tenter d'encourager les nations du monde à augmenter l'investissement dans les initiatives de sécurité routière et de favoriser une approche pluridisciplinaire pour relever les défis en matière de sécurité routière.

Le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation publié par l'OMS et la Banque mondiale arrivait à la conclusion que la sécurité routière est un problème de santé mondiale majeur mais

négligé exigeant des efforts gouvernementaux concertés pour arriver à une prévention efficace et durable. Pour relever ce défi, l'OMS défend une approche pluridisciplinaire étudiant les interactions entre les usagers de la route, les véhicules et l'infrastructure routière. En outre, le rapport conclut également que le secteur de la santé est un partenaire essentiel dans ce processus et peut étayer les preuves, fournir des soins et des services de réadaptation appropriés, assurer la défense des intérêts et la sensibilisation et contribuer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation d'interventions. Cette approche a été généralement adoptée par de nombreux pays, dont l'Australie, la Finlande, la France et les États-Unis d'Amérique. Il serait sage que les décideurs canadiens suivent l'exemple de ces nations.

Afin de mieux comprendre cette approche pluridisciplinaire, il est utile de la comparer aux éléments de base de la recherche et du traitement en santé. Depuis des siècles, les chercheurs, les médecins et, plus récemment, les analystes des politiques publiques comprennent clairement l'importance d'examiner trois facteurs critiques pour réagir aux épidémies de maladies contagieuses : le patient, le moyen de transmission de la maladie et l'environnement. Grâce à cette approche, nous avons appris à contrôler avec succès des maladies contagieuses qui avaient semblé jusque alors impossibles à comprendre, encore moins à traiter. Tout comme nous avons vaincu beaucoup de maladies en nous concentrant sur le patient, le moyen de transmission et l'environnement, il est temps pour nous d'aborder de la même façon les décès et les blessures de la route.

En transférant cette approche en trois en trois volets à la sécurité routière, nous pouvons nous concentrer sur trois aspects critiques des collisions automobiles : le conducteur, le véhicule et la route.

Une stratégie nationale de sécurité routière axée sur le sauvetage et la prévention des blessures et fondée sur trois composantes est essentielle : *des conducteurs plus prudents dans des véhicules plus sécuritaires sur des routes plus sûres.*

Des conducteurs plus prudents dans des véhicules plus sécuritaires ... mais qu'en est-il des routes plus sûres?

Nous reconnaissons que le gouvernement fédéral, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, a déjà fait de l'excellent travail sur la question des *conducteurs plus prudents*. Tant les lois que l'éducation concernant les ceintures de sécurité, la conduite avec facultés affaiblies, les excès de vitesse, la fatigue et les distractions au volant nous ont

tous sensibilisé à notre responsabilité, en qualité d’usagers de la route, de rendre les routes plus sûres. Ces efforts d’examen des facteurs humains, tels que le comportement des conducteurs, demeureront nécessaires pour encourager les conducteurs à conduire de façon responsable et les gouvernements et autres parties intéressées ont accompli un travail admirable à cet égard.

Les fabricants de véhicules ont également un rôle à jouer dans la conception et la production de *véhicules plus sécuritaires*. Des véhicules plus sécuritaires ont sauvé des vies grâce à une meilleure conception structurelle et à des caractéristiques de sécurité comme les coussins gonflables, les freins anti-blocage et les ceintures de sécurité à blocage automatique. Les autorités gouvernementales de réglementation travaillent avec des partenaires de l’industrie pour veiller à fixer et respecter des normes de sécurité en vue de protéger le plus possible le public voyageur. Là encore, le gouvernement et l’industrie se sont réunis pour attaquer les importants problèmes de sécurité des véhicules et nous applaudissons ces efforts.

Maintenant, nous demandons au gouvernement fédéral de reconnaître le troisième facteur important : *des routes plus sûres*.

On ne peut surestimer l’importance de créer un environnement routier sûr, un environnement qui *tolère* et *pardonne* davantage les erreurs. Les automobilistes devraient pouvoir voyager sur le réseau routier canadien en toute sécurité et en sachant qu’aucune caractéristique de la route elle-même, comme une courbe prononcée, ne leur fera perdre le contrôle de leur véhicule. Les routes doivent être de calibre à réduire considérablement la probabilité d’une collision et, lorsqu’une collision se produit, la route et l’environnement immédiat qui la borde doivent mieux tolérer et pardonner les erreurs, ce qui permet de survivre à la collision.

On peut réduire considérablement les décès et les blessures par une plus grande capacité, une meilleure conception et un meilleur entretien routiers. Les caractéristiques et les normes de sécurité routière sont étroitement liées aux taux de collision et il est clair que des améliorations bien fondées à l’infrastructure routière auront une corrélation directe avec les décès et les blessures. Dans son rapport de 1998, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a estimé qu’on pouvait s’attendre à une réduction de jusqu’à 247 décès et jusqu’à 16 000 blessures par an grâce à la réduction des embouteillages et à l’améliorations des normes routières⁴. Cet avantage potentiel est stupéfiant et ne doit pas être négligé.

Dans son rapport, le Conseil a clairement reconnu que l'amélioration des normes de conception et de construction fait partie intégrante de l'amélioration de la sécurité du Réseau routier national. Une capacité et un régime d'entretien appropriés sont tout aussi importants. Malheureusement, la qualité et la sécurité des routes au Canada ne sont pas une priorité en matière de politique publique. Étant donné les objectifs ambitieux de réduire de 30 p. 100 les blessures et les décès et de rendre nos routes les plus sécuritaires du monde fixés dans le document *Vision sécurité routière 2010*, nous risquons de nous vouer à l'échec si on ne prend pas rapidement des mesures pour améliorer nos routes et chemins pour les rendre aussi sûrs que possible.

Aux États-Unis, les voyages sur les routes, particulièrement les routes interétatiques, sont souvent plus sécuritaires que les voyages sur d'autres chemins en raison des normes de conception élevées imposées lors des étapes de construction et d'entretien. En conséquence, le taux de mortalité sur les routes interétatiques est inférieur de près de 60 p. 100 à celui du reste du réseau et le taux de blessures est inférieur de 70 p. 100 sur les routes interétatiques que sur le reste du réseau. On estime à 440 000 le nombre de blessures et 6 100 le nombre de décès évités en 1994 grâce à l'utilisation des routes interétatiques⁵.

Ces statistiques confirment que de bonnes pratiques de conception et d'utilisation axées sur la sécurité peuvent être incorporées dans le réseau routier canadien, en particulier dans le Réseau routier national.

En considérant la question de la sûreté des routes comme une préoccupation relative à la santé et comme une priorité de *Vision sécurité routière 2010*, le gouvernement fédéral réaliserait d'importantes économies de coûts découlant de l'obligation pour notre système de santé de traiter les victimes de collisions. La réduction des blessures et des décès de la route pourrait alors être perçue comme une question de santé publique plutôt que comme un risque malheureux mais « acceptable » inhérent à la conduite sur nos routes.

La sécurité et le bien-être du public automobiliste sont primordiaux et des mesures préventives appropriées sont nécessaires à courte échéance pour veiller à éviter un grand nombre de blessures et de décès. Qu'il s'agisse de visiter des amis ou des membres de notre famille, de conduire vers le mail pour y faire des emplettes ou de se rendre au travail, le fait de se rendre à destination et d'en revenir sain et sauf est une entreprise que l'on doit pouvoir accomplir en sécurité. De même, l'utilisation de nos routes pour le commerce, le travail ou le loisir par les touristes met notre vie à tous en danger si les routes sur lesquelles nous circulons peuvent causer des blessures ou des décès inutiles.

Un investissement immédiat et l'élaboration de politiques stratégiques sont nécessaires pour améliorer la sûreté des routes et chemins du Canada jusqu'au niveau de ceux dont profitent les citoyens de pays comme la Grande-Bretagne, la Suède et les Pays-Bas. Malgré les progrès réalisés dans la sûreté de nos routes et chemins, le Canada fait toujours pâle figure comparativement à ces pays, qui ont les meilleurs résultats du monde, et il faut en faire davantage pour améliorer notre rendement.

La prévention des décès et des blessures sur nos routes réduira le fardeau imposé à notre système de santé déjà surchargé. En outre, elle réduira l'effet intangible qu'est le deuil de ceux qui ont perdu des parents ou des amis lors de voyages sur nos routes. Même si les risques liés à l'utilisation des routes ne seront jamais réduits à zéro, le gouvernement du Canada doit investir des fonds suffisants dans nos routes pour inspirer la confiance dans le fait que nos êtres chers se rendront à leur destination en sécurité.

III. Notre proposition préliminaire... la nécessité d'agir maintenant

Nous devons reconnaître que les routes et chemins sont le cœur du système de transport du Canada et qu'elles le resteront dans un avenir prévisible. Il est donc difficile d'accepter que la partie vitale de cet avoir stratégique ne reçoive pas une importante attention – ou le financement approprié – de la part des décideurs fédéraux. En réalité, le Canada est un des rares pays industrialisés à ne pas posséder de politique nationale relative à ses routes et chemins et pratiquement le seul à ne pas disposer d'un important financement du gouvernement fédéral à l'appui de l'infrastructure routière nationale. L'absence de planification coordonnée et d'engagement de financement à long terme a été clairement révélée par la condition et la capacité inférieures aux normes des routes canadiennes. Par conséquent, les routes sont dans le meilleur des cas embouteillées et inefficaces, et dans le pire des cas dangereuses et éventuellement risquées pour la santé des Canadiens.

À mesure que les années s'écoulent, l'écart s'élargit entre ce qui est investi dans cette infrastructure vitale et ce qui doit y être investi pour réduire la détérioration croissante de nos routes et chemins. Comme on l'a déjà mentionné, cette détérioration ne fait pas simplement que réduire le plaisir de conduire ou qu'augmenter la difficulté de transporter des marchandises à travers le pays, mais en fait elle rend les routes dangereuses pour la santé et la sécurité de nombreux Canadiens chaque année.

Pour pallier aux lacunes en matière de santé et de sécurité de notre infrastructure routière en décrépitude, la CAA propose des mesures d'urgence qui vont plus loin que les garanties symboliques que le gouvernement a émises récemment.

Dans le *Discours du Trône* de février 2004, le gouvernement du Canada a présenté une vision touchant la façon de surmonter les difficultés liées au renouvellement de l'infrastructure des villes et des collectivités de tout le pays. Nous sommes encouragés par cet engagement de même que par les efforts du Premier ministre à favoriser « Ce nouveau pacte [qui] aura pour cible les infrastructures dont on a besoin pour assurer une qualité de vie et une croissance durable. »

Dans son budget inaugural du 23 mars 2004, le ministre des Finances Ralph Goodale a déclaré « Le remboursement de la TPS/TVH contribue (...) aux objectifs du nouveau pacte. (...) la mesure apporte une contribution importante au financement des priorités essentielles en matière d'infrastructures publiques comme le réseau routier, la modernisation du transport en commun et la salubrité des eaux ».

Cet engagement, bien qu'il soit louable, n'est pas un engagement spécifique à l'endroit des questions très graves et urgentes de la détérioration des routes et chemins du Canada. On a un urgent besoin de financement immédiat visant à combler les lacunes existantes couplé à une vision stratégique touchant un entretien, une amélioration et une construction prévisibles.

Le premier ministre Martin en personne a admis cette lacune durant la campagne électorale lorsqu'il a reconnu que l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne était « une question qu'il est temps de régler ». La plateforme électorale de son parti comportait également un engagement à consacrer une partie des recettes de la taxe sur l'essence à l'importante infrastructure en plus des programmes gouvernementaux d'infrastructure existants.

La CAA approuve cette orientation stratégique fédérale; cependant, une perspective plus équilibrée doit être maintenue pour s'assurer que l'élément crucial de l'infrastructure du Canada – les routes et chemins - n'est pas négligé.

Avec l'assermentation du nouveau Cabinet le 20 juillet 2004, le Premier ministre a jeté la base permettant à cette politique en matière de routes de voir le jour, soit :

- ✓ Créer au Cabinet un poste de ministre d'État (Infrastructure et collectivités).

- ✓ Nommer un secrétaire parlementaire auprès du Premier ministre en mettant l'accent sur les collectivités rurales.
- ✓ Nommer un secrétaire parlementaire auprès du ministre des Transports.

Afin de compléter le travail effectué dans le cadre de la nouvelle entente concernant les collectivités et de la nouvelle orientation sur les soins de santé pour les Canadiens, et conformément à la nouvelle façon dont le Premier ministre règle les affaires gouvernementales au Canada – par voie de consultations et de partenariats – la CAA demande au Premier ministre d'agir rapidement en nommant un secrétaire parlementaire spécialement chargé des routes et chemins pour diriger la mise en œuvre des recommandations suivantes de la CAA :

- ✓ **Le gouvernement fédéral doit examiner les options de financement, y compris la réaffectation des recettes de la taxe d'accise sur l'essence au réseau routier national du Canada, et établir un financement durable pour les routes et chemins**
- ✓ **Le gouvernement fédéral doit élaborer, en collaboration avec les provinces et les territoires, une importante politique nationale à long terme concernant les routes et chemins qui détermine les priorités à court terme, à moyen terme et à long terme et qui établit des normes techniques et de sécurité communes dans tout le pays.**
- ✓ **On exhorte le Premier ministre à constituer un Comité consultatif national sur la sécurité routière chargé d'étudier les moyens d'inclure le concept de routes et chemins plus sûrs comme un élément essentiel de *Vision sécurité routière 2010* du Canada et d'établir et mettre en œuvre une approche pluridisciplinaire de la sécurité routière, en faisant jouer un rôle plus important au secteur de la santé.**

Au fil des ans, la CAA et d'autres parties concernées ont régulièrement cherché le leadership et l'intervention du gouvernement du Canada en la matière. Après au moins deux décennies de négligence de la part du gouvernement fédéral, il y a un besoin urgent de nouvel engagement en matière de financement durable afin de garantir que nos routes et chemins ne se détériorent pas davantage en ce qui concerne la sécurité, l'efficacité et l'efficacité. La CAA continuera de travailler en partenariat avec le gouvernement fédéral et avec d'autres parties concernées à la mise en place d'un changement positif. La prévention des blessures et des décès routiers doit être un élément important de notre politique en matière de santé publique.

Notre proposition est un premier pas vers l'établissement d'un cadre visant l'établissement d'un plan stratégique et d'un engagement de financement à long terme. Après tout, le coût d'amélioration des routes et chemins au Canada ne fera qu'augmenter à l'avenir, spécialement parce qu'on prévoit une augmentation des déplacements automobiles et de la population dans les prochaines années, ce qui augmentera le nombre de véhicules sur les routes. Nous avons besoin immédiatement de ce financement supplémentaire essentiel des routes et chemins pour assurer la mobilité, la sécurité et la croissance économique dans l'avenir. En réalité, le financement de l'expansion de l'infrastructure doit prendre effet avant que la demande accrue des zones de développement commercial et résidentiel n'impose des contraintes encore plus fortes sur les routes d'accès et n'augmentent les dangers pour la santé et la sécurité.

Conclusion

Le Canada a assurément un besoin urgent d'un cadre complet d'élaboration et de mise en œuvre d'une politique routière et d'investissements durables dans notre RRN. La question la plus importante pour laquelle nous pouvons rapidement assurer un changement positif est la conception de routes et chemins meilleurs et plus sûrs. Le Canada a besoin de routes plus sûres et mieux entretenues, de même que d'une politique garantissant que les besoins de cet avoir national sont satisfaits dans les années à venir. En février 2004, la CAA a commandé un sondage national d'opinion publique pour déterminer ce que les Canadiens pensent de l'infrastructure nationale de transport et du financement des routes et chemins. Le sondage a révélé que 35 p. 100 des Canadiens estiment que leurs routes sont en *mauvais* état et 28 p. 100 déclarent qu'elles sont simplement correctes. Nos routes ne sont simplement pas assez bonnes pour les Canadiens⁶.

Il est essentiel que les automobilistes et les autres usagers de la route canadiens obtiennent de la part du gouvernement fédéral un engagement à établir un plan routier national - en collaboration avec les provinces et les territoires - et à fournir un financement stable et à long terme visant à établir et à maintenir un Réseau routier national intégré pour le Canada.

Un tel investissement dans notre réseau routier ne doit pas être considéré comme entrant en concurrence avec un financement fédéral qui aurait été affecté aux soins de santé, mais comme un complément à cette priorité stratégique. Les avantages de la sécurité accrue découlant d'une meilleure infrastructure routière fourniraient au gouvernement fédéral des ressources supplémentaires issues des économies réalisées dans d'autres secteurs de dépenses comme les soins de santé et les prestations d'invalidité.

Compte tenu de l'importance que les Canadiens en général et les automobilistes en particulier accordent à l'entretien et à la protection de l'infrastructure de circulation automobile, on peut être facilement découragé par la faible priorité que le gouvernement fédéral accorde actuellement à nos routes et chemins. Les enjeux sont grands, outre l'utilisation responsable de la taxe d'accise appliquée à l'essence. La sécurité, l'économie, les liens culturels et sociaux avec la terre et ses habitants exigent que l'infrastructure physique obtienne les ressources nécessaires pour protéger notre mode de vie et nous garder concurrentiels à l'échelle internationale relativement aux marchés économiques.

En particulier, les avantages découlant d'un réseau routier de première classe comprennent une réduction des décès et des blessures causés par les collisions, ce qui est un gain important dans le secteur de la santé. Les investissements durables et à long terme dans le transport sont également essentiels pour de nombreux autres secteurs. Par exemple, le fait d'investir dans l'infrastructure routière produira des avantages en matière de sécurité pour les automobilistes, une plus grande productivité et des gains financiers, une meilleure compétitivité commerciale et internationale, une activité touristique accrue et une meilleure protection de l'environnement. Ces facteurs combinés rehausseront à leur tour les normes canadiennes de vie et nous permettront de faire l'envie du monde entier.

¹ Le renouvellement du Réseau routier national, Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports, décembre 1996, p.7.

² Vision sécurité routière 2010 – Vers les routes les plus sûres du monde, Rapport annuel 2002, Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

³ Vision sécurité routière 2010, Rapport annuel 2002.

⁴ *Politique nationale relative au réseau routier du Canada*, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, septembre 1998.

⁵ American Automobile Association, 2003.

⁶ *Rapport sur les conclusions du sondage de l'opinion publique*, préparé par Earncliffe Research and Communications, 2004.