



LES ROUTES EN DÉROUTE

**La dégradation
du réseau routier
canadien**



TABLE DES MATIÈRES

LA DÉGRADATION DES ROUTES ET DES AUTOROUTES CANADIENNES	1
UNE CRISE NATIONALE RELÉGUÉE AUX OUBLIETTES	2
LES ROUTES PLUS SÛRES SAUVENT DES VIES	6
DES ROUTES EFFICACES STIMULENT LA PRODUCTIVITÉ ET LA CROISSANCE	10
UN PLUS GRAND NOMBRE DE ROUTES ACCESSIBLES ATTIRENT UN PLUS GRAND NOMBRE DE VISITEURS	12
DE MEILLEURES ROUTES FAVORISENT LA CONDUITE ÉCOLOGIQUE	13
PLAN D'ACTION NATIONAL EN CINQ POINTS	15

CLUBS MEMBRES

CAA British Columbia
Alberta Motor Association
CAA Saskatchewan
CAA Manitoba
CAA South Central Ontario
CAA Niagara
CAA North & East Ontario
CAA Québec
CAA Maritimes



Association canadienne des automobilistes
1145, chemin Hunt Club, bureau 200
Ottawa (Ontario) Canada K1V 0Y3
Tél. : (613) 247-0117
Télééc. : (613) 247-0118
www.caa.ca

www.routesducanada.ca

La dégradation des routes et des autoroutes canadiennes

Les routes et les autoroutes canadiennes exigent notre attention immédiate. À titre de porte-parole de 4,7 millions d'automobilistes canadiens et d'organisme de défense de la sécurité routière au pays, la CAA doit vous mettre en garde à l'effet que la mobilité des Canadiens est réduite, que notre compétitivité en souffre et que notre santé et notre sécurité sont de plus en plus en péril.

Les routes et les autoroutes sont le principal moyen de déplacement des gens, des biens et des services et les Canadiens s'attendent à ce qu'elles soient efficaces, praticables, et surtout, qu'elles soient sûres. Mais aujourd'hui, nous voyons les routes en déroute, le signe d'un système en crise qui nous indique que c'est le moment ou jamais de trouver une solution aux problèmes que connaît ce réseau national stratégique et essentiel.

D'après un récent sondage*, les Canadiens sont d'avis que les routes du Canada ne sont pas entretenues comme elles devraient l'être et plus de 45 p. 100 indiquent que les routes du Canada se sont détériorées au cours de la dernière année.

Le message est clair. Le gouvernement fédéral doit dès maintenant reconnaître que le réseau routier national constitue un actif national stratégique et prendre ses responsabilités afin d'améliorer cet élément vital de l'infrastructure du pays. Sans une intervention immédiate, les routes du Canada continueront de se détériorer à un point tel qu'il faudra éventuellement déployer des efforts de reconstruction importants et beaucoup plus coûteux. Le manque de volonté politique et de financement soutenu de la part du gouvernement fédéral menace sérieusement notre productivité et notre qualité de vie.

L'Association canadienne des automobilistes (CAA) a un **Plan d'action national en cinq points** qui doterait le Canada d'un réseau routier sûr et efficace :

- 
- 1 CONSIDÉRER LE DÉVELOPPEMENT DE ROUTES COMME UN INVESTISSEMENT ET NON COMME UNE DÉPENSE**
 - 2 ÉLABORER UNE POLITIQUE NATIONALE DU RÉSEAU ROUTIER**
 - 3 ÉTABLIR DES PRIORITÉS EN MATIÈRE DE FINANCEMENT**
 - 4 INVESTIR DANS LES ROUTES DE DEMAIN**
 - 5 ENCOURAGER LES COMPORTEMENTS ÉCOLOGIQUES**

La CAA profite du fait que le gouvernement fédéral s'apprête à établir ses priorités budgétaires pour les années 2006 et à venir pour demander au premier ministre, aux ministres et aux députés de faire preuve de leadership en appuyant la création d'une politique nationale du réseau routier et en lui apportant son soutien financier. Il en va de la santé et de la sécurité des Canadiens, de la productivité et de la compétitivité de notre pays, de l'accessibilité de nos collectivités et de l'avenir de l'environnement, rien de moins.

David L. Flewelling, président
Association canadienne des automobilistes

* Veraxis Research and Communications, Février 2005

Une crise nationale reléguée aux oubliettes



Des décennies de financement inadéquat et de négligence ont mené à l'importante détérioration et à la désuétude de notre réseau routier national (RRN) et la situation ne cesse d'empirer.

Contrairement aux États-Unis et à la grande majorité des pays de l'Union européenne, le gouvernement fédéral n'a pas de plan en matière de RRN. Aucun principe directeur ne nous assure que les routes de demain continueront de servir nos besoins en constante évolution et aucun plan n'assure l'adoption de normes cohérentes en matière de routes d'un bout à l'autre du pays.

Dans un rapport clé rédigé en 1998 et largement reconnu comme étant l'étude la plus exhaustive sur la question, le Conseil canadien des ministres responsables des transports et de la sécurité en est venu à la conclusion que 38 p. 100 du RRN et 22 p. 100 de l'ensemble des ponts de ce réseau sont déficients et ne répondent pas aux normes.

En plus du piètre entretien de notre réseau routier actuel, la construction de nouvelles routes et l'amélioration des routes existantes continuent d'accuser un retard, freinant la croissance économique et démographique et poussant cet élément stratégique de notre infrastructure au point de rupture.

Les automobilistes paient leur écot, avec les quelque cinq milliards de dollars qu'ils versent chaque année au gouvernement fédéral à la pompe, en taxes d'accises sur l'essence et en TPS. Pourtant, en 2004-2005, le gouvernement fédéral ne réinvestit que 7,2 p. 100 de ces « frais d'utilisation » dans l'infrastructure routière. Pendant ce temps, la qualité et l'efficacité de nos routes et autoroutes ne cessent de se détériorer.

EXAMINONS LES FAITS :



- le nombre de véhicules immatriculés au Canada a augmenté de 13,5 p. 100, entre 1994 et 2003;
- les Canadiens voyagent davantage en automobile;
- le transport de marchandises augmente au rythme du développement du marché mondial canadien;
- les postes frontaliers sont congestionnés;
- les problèmes de congestion ne cessent d'augmenter;
- la région du Grand Toronto à elle seule subit une perte annuelle estimée à 2 milliards de dollars liée aux problèmes de congestion et aux retards de livraison.

QU'EST-CE QUE LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL?

Le réseau routier national (RRN) est l'épine dorsale du réseau de transport canadien. Le réseau routier national est utilisé pour la majeure partie des déplacements interurbains, interprovinciaux et internationaux en véhicule automobile au Canada. Même s'il ne représente que 4,2 p. 100 des 900 000 km de routes et d'autoroutes interreliées, il dessert 30 p. 100 de la circulation routière.



Les Canadiens dans tout le pays ont dit qu'ils souhaitaient que les gouvernements fédéral et provinciaux accordent de l'importance au réseau routier plus qu'à toute autre infrastructure, et qu'un financement accru lui soit consenti à l'avenir, de même qu'une meilleure planification. Ils circulent sur le réseau routier national, constatent que son état est désespérant et ils demandent que cette question figure parmi les priorités du gouvernement fédéral.

Dans tout le pays, 46 p. 100 des Canadiens considèrent que l'état du réseau routier s'est détérioré au cours de la dernière année. Trois Canadiens sur quatre souhaitent que le gouvernement consacre davantage de fonds à la sécurité des routes et des autoroutes.

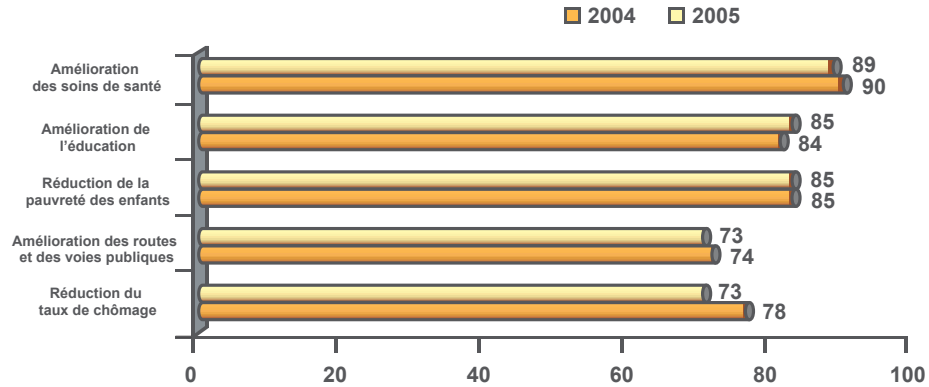
LES CANADIENS SONT D'AVIS que le gouvernement du Canada DOIT AGIR MAINTENANT

Trente-sept pour cent des répondants à ce sondage pancanadien considèrent que les routes sont dans un pauvre état, 28 p. 100 considèrent que les autoroutes sont dans un piètre état et c'est au Québec, dans les provinces de l'Atlantique et dans les Prairies que la situation est la plus lamentable.

Les Canadiens considèrent qu'ils paient déjà leur dû en taxes sur l'essence, chaque fois qu'ils font le plein. Quelque cinq milliards de dollars par année sont perçus des automobilistes en taxe d'accise sur l'essence et les Canadiens sont d'avis que cet argent devrait être réinvesti dans le réseau routier.

Priorités du gouvernement : Suivi

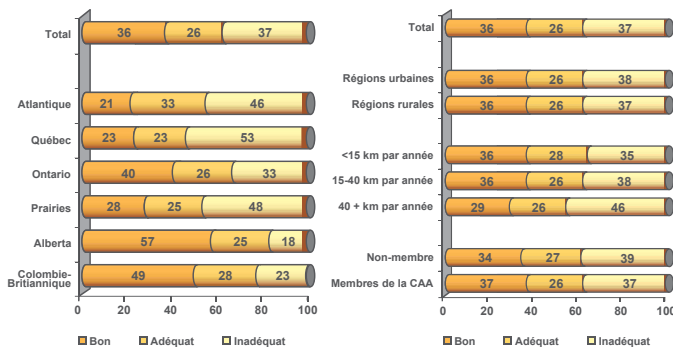
Quelle priorité aimeriez-vous que le gouvernement fédéral accorde à chacun des points suivants, sur une échelle de 1 à 7 où 1 correspond à la priorité la plus faible, 7 à la priorité la plus élevée et 4 à une priorité moyenne?



À la question de savoir si les Canadiens estimaient que les routes et les autoroutes obtenaient une attention adéquate, d'emblée, ils ont dit « non ».

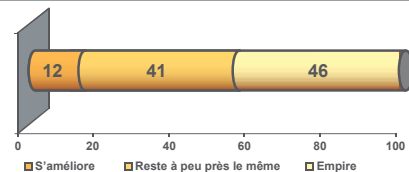
État des routes

« Comment évaluez-vous l'état actuel des routes à l'endroit où vous vivez? »

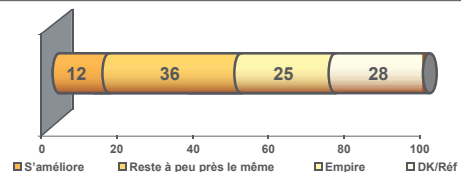


Évaluation de l'état

« Comment évaluez-vous l'état des routes et des voies publiques dans votre région? »



« Comment évaluez-vous l'état des routes et des voies publiques dans les autres régions du pays? »



Les routes plus sûres sauvent des vies



Les collisions de voiture sont à l'origine de décès prématurés et d'invalidités à long terme de jeunes Canadiens en pleine santé. Pourtant, des centaines de vies et des millions de dollars en soins de santé pourraient être épargnés chaque année si les routes et les autoroutes étaient plus sûres et plus efficaces.

Les souffrances engendrées par les accidents de la route sont énormes. Chaque victime a une famille, des amis, des collègues et une collectivité qui doit composer avec les conséquences physiques et psychologiques liées à un décès, une blessure ou l'invalidité d'un proche. La souffrance est à elle seule un motif suffisant pour demeurer vigilant, mais les coûts sociaux qui en émanent sont également significatifs.

L'Institut canadien d'information sur la santé a estimé en 2001 que 24 403 personnes avaient été admises à l'hôpital à la suite d'accidents de voiture, soit un taux de 79 hospitalisations pour 100 000 Canadiens. D'après Transports Canada, 2 778 personnes ont péri et près de 225 000 ont subi des blessures en 2003 à la suite d'accidents de la route. Ce sont donc plus de 600 personnes par jour qui subissent des préjudices corporels à la suite d'accidents de la route.

Le gouvernement du Canada estime que les pertes économiques liées aux accidents de la route — les coûts en soins de santé et liés à la perte de productivité sont d'au moins 10 milliards de dollars annuellement — représentent environ un pour cent du PIB canadien — et peuvent atteindre jusqu'à 25 milliards de dollars.

Les blessures survenues sur les routes et les autoroutes ont considérablement diminué au fil des décennies. Grâce au renforcement des lois sur la circulation et à l'éducation qui ont incité les conducteurs à être plus prudents et plus responsables, de même qu'aux innovations apportées dans la fabrication des véhicules, qui sont maintenant plus sûrs et protègent mieux les occupants en cas de collision. Cependant, presque aucun effort n'a été déployé pour rendre les routes plus sûres. C'est le dernier élément du dossier et la prochaine étape qui permettra la CAA de réaliser sa vision, à savoir *des conducteurs plus prudents, des véhicules plus sécuritaires et des routes plus sûres.*

Nous devons faire beaucoup plus pour rendre nos routes et nos autoroutes plus sûres au monde. La stratégie nationale du gouvernement fédéral en matière de sécurité routière — *Vision sécurité routière 2010* — vise à réduire le nombre de blessures ou de décès liés à des accidents de la route de 30 p. 100 d'ici 2010.

Des routes et des autoroutes plus sûres nous permettront de réduire les sommes consacrées aux soins de santé découlant des blessures et des décès liés à des accidents de la route. Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière estimait en 1998 qu'une diminution de la congestion et une amélioration des normes routières pouvaient réduire de près de 250 le nombre de décès sur le réseau routier national et de plus de 16 000 le nombre de blessures graves par année.

De toute évidence, les avantages qui découleraient de l'amélioration de notre réseau routier à un niveau de sécurité adéquat pourraient avoir des répercussions très positives sur notre réseau public de soins de santé et réduire d'autant la pression exercée dans nos hôpitaux. Dans un rapport de Hamilton and Associates publié récemment (mars 2003), on estime qu'environ 11 000 vies ont été épargnées et 500 000 blessures ont été évitées au Canada entre 1979 et 2000, grâce à des améliorations apportées au réseau routier.

Ces statistiques ne peuvent laisser personne froid.



CONDUCTEURS PLUS PRUDENTS, VÉHICULES PLUS SÉCURITAIRES ET ROUTES PLUS SÛRES

ROUTE

L'expérience de conduite est complexe et ses éléments — la route, le conducteur et le véhicule — sont interdépendants et interreliés. Nous ne pouvons examiner ces éléments isolément, mais nous devons reconnaître qu'ils font partie du réseau.

VÉHICULE

CONDUCTEUR

Des routes sûres et bien entretenues favorisent la mobilité de tous les Canadiens

Le nombre de conducteurs âgés ne cesse d'augmenter et ils veulent de plus en plus avoir la possibilité de se déplacer librement, partout au pays.

Personne ne souhaite que des conducteurs dangereux, peu importe leur âge, ne circulent sur la route, mais l'âge à lui seul n'est pas un indice de la capacité de conduire. Les conducteurs âgés qui sont aptes à conduire ont toutefois des besoins spéciaux et leur mobilité est compromise par les difficultés injustes qu'ils doivent surmonter à cause du piètre entretien des routes. Cela touche non seulement les conducteurs, mais également leurs familles, les collectivités et les milieux d'affaires qui dépendent de l'achalandage d'un nombre croissant de personnes âgées.



Des améliorations particulières devront être apportées au réseau routier afin de répondre aux besoins spéciaux de nombreux conducteurs qui nécessitent un peu plus de temps de réaction et de perception. L'élargissement des panneaux de signalisation, un meilleur éclairage et une conception améliorée des routes sont autant de facteurs qui favoriseraient la mobilité et augmenteraient la sécurité de bien des Canadiens.

Aux États-Unis, grâce aux normes élevées imposées aux étapes de la construction et de l'entretien, le taux de mortalité sur les autoroutes inter-États est près de 60 p. 100 plus bas que dans le reste du réseau et le taux des blessures est de 70 p. 100 moins élevé. On estime que 6 100 décès et 440 000 blessures ont été évités chaque année, grâce au bon entretien des autoroutes.



QUELS SONT LES COÛTS EN SOINS DE SANTÉ LIÉS À LA PIÈTRE QUALITÉ DES ROUTES

L'Alberta Centre for Injury Control and Research a estimé que les coûts liés aux collisions de véhicules étaient de 400 millions de dollars en 2001 : 16 430 \$ en soins de santé pour chaque décès et blessure, soit 132 \$ par Albertain.

Le Capital Health Authority a évalué que les coûts d'hospitalisation liés aux collisions de véhicules sont d'environ 10 000 \$ par lit, un chiffre fondé sur dix jours d'hospitalisation en moyenne. Cet organisme a également estimé que les coûts d'hospitalisation directs et indirects sont d'environ 13 800 \$ par patient.

Dans une récente étude menée au Québec, les coûts (directs et indirects) pour la société ont été estimés à 50 568 \$ par victime, soit 497 \$ par Québécois.

Dans une étude effectuée par la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis, on a estimé qu'en l'an 2000, les coûts des 42 000 décès et des 5,3 millions de blessés étaient de 230,6 milliards de dollars US, soit 820 \$US par citoyen.

Des routes efficaces stimulent la productivité et la croissance



La productivité et le rendement de l'industrie canadienne sont tributaires de routes sûres et efficaces. Les gouvernements voient souvent les routes comme une dépense, tandis que les chefs d'entreprises canadiens les voient comme un investissement nécessaire pour la croissance et la prospérité futures.

Un rapport de 2002 du Western Transportation Advisory Council (Westac) met en lumière que les échanges frontaliers entre les États-Unis et le Mexique atteindront les 600 milliards de dollars dans les prochaines années. Quarante pour cent de nos échanges commerciaux d'une valeur approximative de 480 milliards de dollars seront effectués par les routes. De toute évidence, le Canada a besoin d'un réseau routier national et d'une infrastructure frontalière de haute qualité afin de soutenir la concurrence des échanges commerciaux transfrontaliers. Autrement, les milieux d'affaires canadiens seront sérieusement désavantagés sur le plan de la concurrence.

Les routes sont le moteur de nos industries. Elles doivent figurer comme un pilier clé du programme fédéral en matière de productivité.

La grande majorité des industries canadiennes — du secteur agricole au secteur des ressources et aux productions manufacturières, en passant par les services et les secteurs de pointe — dépend

largement du réseau routier pour assurer sa productivité et sa rentabilité, mais celle-ci est compromise par la détérioration de nos routes et de nos infrastructures frontalières. Les routes congestionnées qui ne répondent pas aux normes compromettent l'efficacité du transport de la marchandise vers les aéroports, les gares ferroviaires et les centres de distribution et ralentissent le transfert de ces marchandises. Le respect des délais de production et de distribution est crucial dans un marché mondial de plus en plus compétitif.

Pendant que nos partenaires commerciaux adoptent des politiques de réinvestissement massif dans leurs réseaux routiers, le Canada n'a toujours pas de plan de réseau routier national ni de structure de financement permanente. Notre compétitivité est ainsi sérieusement menacée de deux manières : nous offrons aux concurrents étrangers des coûts de distribution moindres sur le marché canadien et nous incitons les entreprises à ne pas fréquenter nos routes de commerce.

Cette situation nuit également à la capacité du Canada d'attirer de nouveaux investissements. D'après l'étude *Choix concurrentiels* de 2004 réalisée par KPMG, l'infrastructure de transport représente jusqu'à 17 p. 100 de l'ensemble des critères pris en compte au moment de choisir un emplacement. D'après un autre rapport exhaustif sur les investissements étrangers directs au Canada, les investisseurs étrangers sont « vivement préoccupés par l'état de l'infrastructure physique de notre pays ».

Nous constatons que d'autres pays dans le monde voient l'importance d'un réseau routier national revitalisé, sûr et efficace pour la productivité, la croissance, la prospérité et le bien-être de leurs citoyens. Les États-Unis, à l'instar de l'Union européenne, investissent dans le renouvellement de leur réseau routier afin d'améliorer la productivité, la compétitivité et la croissance. Nos dirigeants provinciaux le comprennent aussi. Comment se fait-il que le gouvernement fédéral ne comprenne pas cela?

Coûts d'entretien et d'assurance

Toutes les entreprises, les industries, les associations automobiles ainsi que les automobilistes subissent les conséquences de l'état actuel de notre réseau routier. Le piètre état des routes et des autoroutes touche les automobilistes de diverses manières :

- La congestion et les piètres conditions de la route augmentent l'usure et les coûts d'entretien des véhicules.
- Les nids de poule, les surfaces rugueuses et accidentées contribuent aux fréquentes réparations et aux coûts d'entretien élevés.
- L'augmentation du nombre d'accidents augmente le coût des primes d'assurance.
- L'augmentation du volume de la circulation des véhicules commerciaux et privés augmente la pression exercée sur les routes et les autoroutes.
- Le piètre état des routes a pour effet d'augmenter la consommation d'essence.

Tous ces facteurs ont des répercussions sur le portefeuille de tous les automobilistes et, en bout de ligne, sur l'ensemble du pays qui devient par l'effet même moins compétitif et moins prospère.



LE « NOUVEAU PACTE » DOIT INCLURE DE NOUVELLES ROUTES DANS LES ZONES URBAINES

Le Nouveau pacte pour les villes et les collectivités, administré par Infrastructure Canada et officialisé dans le dernier budget, donne aux municipalités des fonds provenant de la taxe d'accise du gouvernement fédéral sur l'essence pour tout un éventail de projets d'infrastructure, mais certaines parmi les demandes d'amélioration les plus pressantes dans les plus importantes villes canadiennes ne trouvent aucun écho.

Ce nouveau pacte empêche les collectivités de plus de 500 000 résidents de dépenser leur part de la taxe sur l'essence pour les routes, les autoroutes et les ponts. Cette disposition arbitraire mine les besoins et les priorités des collectivités locales.

Lors des récentes négociations sur la taxe sur l'essence au Manitoba, la ville de Winnipeg a protesté contre l'interdiction d'établir ses propres priorités. Les gouvernements locaux, à titre d'instances décisionnelles proches des besoins de la population, devraient avoir suffisamment de flexibilité pour faire les choix qui leur conviennent le mieux. Le fait d'obliger les municipalités à dépenser la portion de taxes sur l'essence qui leur revient à des programmes qui ne sont pas des priorités mine la légitimité et l'imputabilité des représentants élus de ces villes.

Un plus grand nombre de routes accessibles attirent un plus grand nombre de visiteurs



Le piètre état des routes rend l'accès à de nombreuses collectivités canadiennes plus difficile et il réduit le nombre de touristes canadiens et étrangers et autres visiteurs, dont les voyageurs d'affaires, les amis et les parents. Les investissements dans les routes rapporteront d'énormes dividendes à l'industrie touristique.

La plupart des visiteurs arrivent au Canada par la route et se déplacent de la même façon. Le tourisme, l'un des secteurs industriels les plus importants au pays, est à l'origine de quelque 615 300 emplois. Il a également généré quelque 57,5 milliards de dollars en dépenses de visiteurs venus de l'extérieur et du pays, en 2004, et quelque 15,3 milliards de dollars en taxes. Les voyageurs canadiens qui se sont déplacés en automobile sont à l'origine d'environ 16 milliards de dollars en dépenses touristiques. Les voyageurs américains dont 65 p. 100 ont visité le Canada à bord de leur véhicule personnel (en 2002) ont dépensé 3,5 milliards de dollars au Canada en 2004.

Le piètre état des routes et les congestions ont non seulement pour effet d'éloigner les visiteurs, mais il ne les encourage pas à revenir et à se rendre dans des régions touristiques difficiles d'accès. Les petites collectivités éloignées et moins urbanisées qui ne font que commencer à attirer les touristes sont particulièrement menacées.

Les touristes canadiens représentent le plus important marché de l'industrie touristique canadienne, mais, comme ils savent à quoi s'en tenir en ce qui a trait au réseau routier canadien, ils sont encore

plus appelés que les touristes étrangers à faire des choix en fonction de son état. Il est très tentant pour les voyageurs canadiens qui parcourent le pays d'est en ouest de traverser les frontières situées à proximité et d'emprunter les autoroutes américaines mieux entretenues, privant les hôtels, les lieux d'intérêt, les commerces, les stations-service, etc., le long des routes canadiennes de leurs dépenses de voyage.

Un meilleur RRN et une meilleure infrastructure aux postes frontaliers auraient pour effet d'accroître le tourisme canadien et américain et les avantages se feraient sentir dans tout le pays. Chaque année, plus de 20 millions de voyageurs traversent la seule frontière Ontario-Michigan en voiture. De ce nombre, 10 millions s'adonnent à des activités récréatives ou de magasinage et 2 millions partent en vacances. Toutefois, les entreprises constatent une diminution substantielle de clients outre-frontière. D'après une étude binationale, d'ici 2020, les délais d'attente aux frontières occasionneront des pertes de plus de 450 millions de dollars par année à l'industrie touristique canadienne.

Il n'est pas étonnant que l'industrie touristique appuie la mise en œuvre d'une stratégie routière nationale.

De meilleures routes favorisent la conduite écologique

Les véhicules coincés dans un trafic discontinu — à cause de la faible capacité des autoroutes et de leur piètre entretien — émettent beaucoup plus de matières polluantes que s'ils n'avaient pas à effectuer de multi-les freinages et accélérations. L'amélioration du RRN en vue d'éliminer la congestion pourrait réduire la consommation d'essence d'une quantité pouvant atteindre jusqu'à 236 millions de litres par année.

Le véhicule automobile est encore de nos jours le principal moyen de transport des Canadiens, mais voyons les choses en face : comme il fait partie du quotidien d'une population dispersée sur un immense territoire et que les routes sont encore aujourd'hui le moyen de liaison le plus pratique, cette situation ne changera vraisemblablement pas bientôt.

Les décideurs peuvent voir les projets de transport urbain comme une solution unique intéressante, mais les défis que nous devons relever sur le plan environnemental ne devraient pas être une question de choix entre un mode de transport ou un autre. Nous devons avoir une vision intégrée et réaliste des défis environnementaux auxquels nous sommes confrontés. Ainsi, nous devons envisager une approche équilibrée des exigences de notre pays au chapitre du transport, une approche qui envisage la « conduite écologique » respectueuse de l'environnement comme une solution raisonnable.

Si nous continuons d'ignorer l'état des routes, nous aggravons l'impact environnemental de la conduite automobile, parce qu'une consommation accrue d'essence causée par le mauvais état des routes accroît l'émission de polluants atmosphériques comme le monoxyde de carbone, l'oxyde d'azote et les composés organiques volatiles à l'origine de la formation du smog. L'amélioration de notre réseau routier peut aider considérablement le Canada à atteindre ses objectifs d'assainissement de l'air, et les résultats pourraient être immédiats.

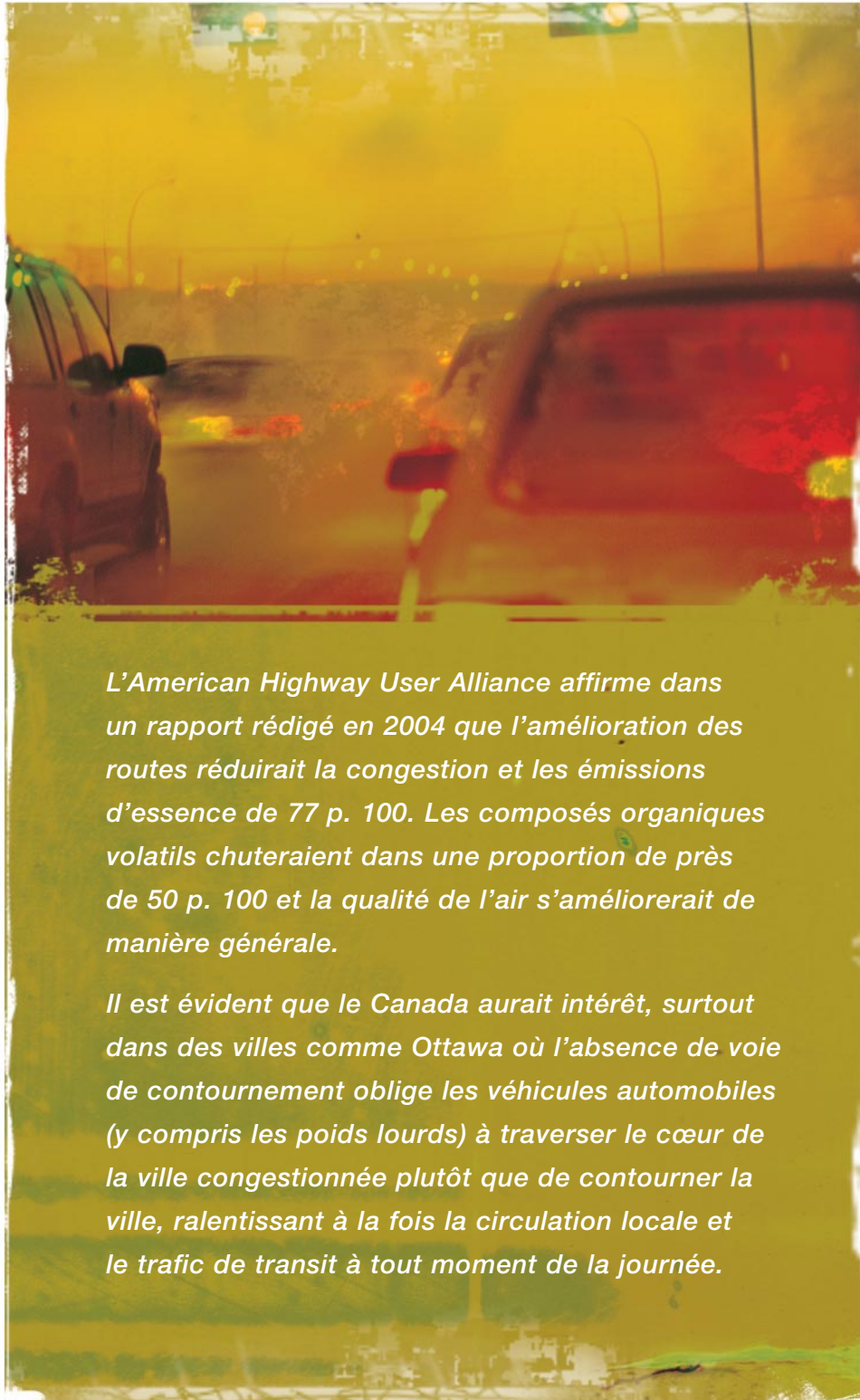
Répondre aux besoins en matière de transports

Les milliers de véhicules qui tournent au ralenti sur les autoroutes comme le Don Valley Parkway et aux points frontaliers comme celui de Windsor-Detroit génèrent inutilement des gaz à effet de

serre et nuisent aux initiatives visant la prévention de la pollution. Les investissements dans l'infrastructure pour réduire les embouteillages et favoriser la fluidité de la circulation peuvent aider à réduire la pollution automobile.

D'après l'étude intitulée *Moving Together* de Pollution Probe en 2003, les émissions de gaz à effet de serre liées au transport ont augmenté de 21 p. 100 dans les années 1990, et près des deux tiers de cette augmentation proviennent du transport de marchandises par les poids lourds. En ne s'attaquant pas aux problèmes d'infrastructure des routes qui ne répondent pas aux normes, le gouvernement fédéral cause malencontreusement du tort à l'environnement, ce qui, en bout de ligne, provoque d'autres problèmes sociaux et de santé et nuit à la qualité de vie des Canadiens.





L'American Highway User Alliance affirme dans un rapport rédigé en 2004 que l'amélioration des routes réduirait la congestion et les émissions d'essence de 77 p. 100. Les composés organiques volatils chuteraient dans une proportion de près de 50 p. 100 et la qualité de l'air s'améliorerait de manière générale.

Il est évident que le Canada aurait intérêt, surtout dans des villes comme Ottawa où l'absence de voie de contournement oblige les véhicules automobiles (y compris les poids lourds) à traverser le cœur de la ville congestionnée plutôt que de contourner la ville, ralentissant à la fois la circulation locale et le trafic de transit à tout moment de la journée.

Plan d'action national en cinq points

De nombreuses raisons justifient l'aménagement de routes et d'autoroutes plus sûres et de meilleure qualité. Voici quelques exemples.

POINT 1 CONSIDÉRER LES ROUTES COMME UN INVESTISSEMENT ET NON COMME UNE DÉPENSE

Le gouvernement fédéral devrait se donner comme objectif premier l'aménagement d'un réseau routier plus sûr et de considérer cet objectif comme faisant partie de son programme sur la productivité.

Le gouvernement fédéral doit envisager la réfection de l'infrastructure du réseau routier dans une perspective différente. Actuellement, il la considère comme une dépense discrétionnaire plutôt qu'un investissement dans la santé et la sécurité, la productivité et la qualité de vie. Ainsi, les avantages de la sûreté et de l'efficacité des routes sont carrément obnubilés. L'approche actuelle du gouvernement fédéral ne cadre pas avec sa stratégie nationale en matière de sécurité routière

— *Vision sécurité routière 2010* — qui vise la réduction du nombre moyen de décès et de blessures graves de 30 p. 100 d'ici 2010. Elle ne cadre pas non plus avec le regain d'intérêt du gouvernement fédéral pour favoriser la productivité et la croissance du Canada, ni avec ses engagements à l'égard des changements climatiques.

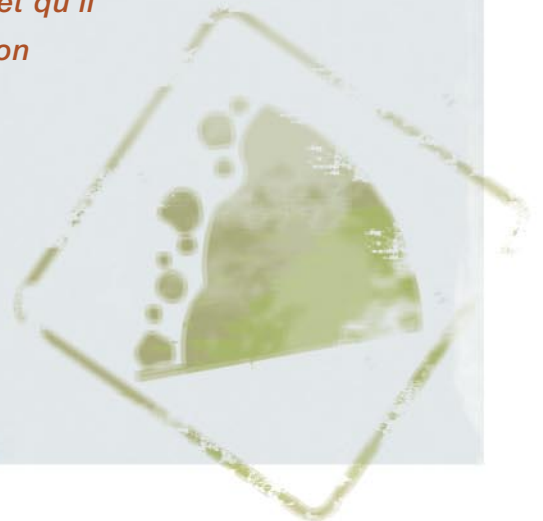
Si l'amélioration de l'état des routes est envisagée sous l'angle de la santé et de la sécurité, comme faisant partie de la *Vision sécurité routière 2010* et comme un aspect essentiel du programme fédéral en matière de productivité, les gouvernements y trouveront d'énormes avantages pour le réseau de santé et l'économie en général.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Environ 30 p. 100 des accidents de la route sont pleinement ou partiellement attribuables à l'environnement routier, c'est-à-dire à la conception des routes et aux systèmes de gestion du trafic, par exemple. Lorsqu'il est question du réseau routier, le gouvernement devrait considérer la santé et la sécurité des Canadiens en priorité. Le gouvernement fédéral doit envisager le financement de l'infrastructure des routes dans une perspective différente; il doit réorienter sa politique du transport dans une perspective plus large et en faire un enjeu national de santé et de sécurité publique.

PRODUCTIVITÉ

Nos routes et autoroutes sont essentielles à la productivité et à la compétitivité canadienne et elles assurent la bonne marche et la sécurité des échanges commerciaux transfrontaliers. Le Canada est le seul pays industrialisé qui ne soit pas doté d'une politique nationale du réseau routier à long terme et il est à ce chapitre loin derrière d'autres pays comme la Grande-Bretagne, la Suède et les Pays-Bas et notre plus proche voisin, les États-Unis. Il est maintenant temps que le Canada fonde son approche sur des assises solides et qu'il investisse dans son réseau routier. Autrement, la construction de nouvelles routes et l'amélioration du réseau ne cessera d'accuser un retard par rapport à la croissance économique et démographique du pays, et les problèmes de congestion, de détérioration et de réduction de la productivité iront en augmentant.



POINT 2

ADOPTER UNE POLITIQUE NATIONALE DU RÉSEAU ROUTIER

Le gouvernement fédéral doit d'abord reconnaître que le réseau routier national constitue un actif national stratégique. Il doit ensuite accepter la politique sur le RRN du Canada, telle qu'elle est proposée par les provinces et les territoires, et financer dès maintenant le RRN afin de le rendre sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, d'un océan à l'autre.

Les provinces et les territoires exercent des pressions sur Ottawa depuis 1994 pour l'adoption d'une politique fédérale-provinciale-territoriale du réseau routier. En 1995 et en 1996, les premiers ministres « ont instamment prié le gouvernement fédéral d'entamer des négociations avec les provinces et territoires, afin de mettre en œuvre une politique nationale du réseau routier bien coordonnée, le plus rapidement possible, et de prévoir des crédits fédéraux adéquats dans le cadre des dispositions fiscales existantes ».

En 1998, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a proposé une politique nationale du réseau routier. Des normes nationales minimales et uniformes ont été élaborées et acceptées pour la conception, le fonctionnement et l'entretien de ce réseau, mais le gouvernement fédéral n'a pas pris de décision à cet égard.

Dans une nouvelle proposition soumise en 2000, les ministres provinciaux et territoriaux des transports et de la sécurité routière sont arrivés à la conclusion qu'il en coûterait 17 milliards de dollars pour la réfection du réseau, cette mesure pouvant être financée dans le cadre d'un programme à coûts partagés par lequel la contribution du fédéral serait de deux cents le litre et serait financée à même les recettes provenant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence.

Lors de la dernière réunion du Conseil de la fédération tenue à Banff en août 2005, les premiers ministres et les dirigeants des territoires se sont engagés à élaborer une stratégie nationale exhaustive du transport, afin de trouver une solution aux problèmes d'infrastructure de notre réseau routier.

À maintes et maintes reprises, le gouvernement fédéral a reporté l'adoption de cette stratégie à plus tard. Aucune politique n'a été mise en place et les ententes à court terme établies par le gouvernement fédéral avec les gouvernements provinciaux ont généralement visé des sommes de l'ordre de 100 à 200 millions par année.

Cette approche graduelle, à la pièce, est carrément inadéquate. On se retrouve ainsi avec un RRN rapiécé, dont les normes de sécurité, d'efficacité, de capacité, de fonctionnement et d'entretien varient selon les gouvernements. Le gouvernement fédéral doit envisager le RRN comme un réseau national, un tout bien rodé, et non comme une suite de sections disjointes. Le principal avantage d'une politique sur le réseau routier national tient au fait qu'elle aidera les gouvernements à orienter le financement fédéral vers les routes et les autoroutes prioritaires en leur accordant à un financement soutenu et progressif, au lieu de se contenter de réparations ponctuelles et cosmétiques.

Il l'a fait une fois pour la construction de la route transcanadienne — et c'est ce qu'il doit faire à nouveau dans le cas du réseau routier national.

POINT 3

ÉTABLIR LES PRIORITÉS EN MATIÈRE DE FINANCEMENT

Le gouvernement fédéral doit investir dans le RRN, afin de le porter à un niveau optimal tout en répondant aux besoins futurs. Il doit également accélérer son programme d'infrastructures frontalières et élaborer un programme de sécurité et de réfection des routes rurales.

Priorités des Canadiens en matière de financement, en vue du budget 2006 :

Réseau routier national : Un remarquable consensus s'est dégagé sur l'état du RRN, sur l'établissement d'un minimum de normes uniformisées et sur les coûts et les avantages socio-économiques qui en découleraient. Il n'y a cependant pas de

consensus sur la question centrale de savoir comment nous allons financer ce programme de réfection. Le temps est maintenant venu pour le gouvernement fédéral de relever ce défi.

Sur le point d'établir ses priorités budgétaires pour l'année 2006 et les années ultérieures, le gouvernement fédéral doit s'engager dans le rétablissement du RRN à un niveau acceptable. Maintenant que les coûts liés à la réfection du réseau routier ont été établis à 22 milliards de dollars, le gouvernement fédéral doit établir un programme de financement sur de nombreuses années en collaboration avec les provinces, et régler la question dès maintenant.

Passages frontaliers : La qualité de nos postes frontières avec les États-Unis (les routes, les tunnels et les ponts) doit être améliorée de toute urgence. La Coalition pour une frontière sûre et commercialement efficace, dont la CAA est membre, veut que le gouvernement fédéral travaille en collaboration avec les représentants des États-Unis afin que des ressources adéquates soient affectées à l'infrastructure des deux côtés de la frontière. De plus, les problèmes que posent les points frontaliers comme ceux de Windsor-Detroit (le pont Ambassador) et de St. Stephen, Nouveau-Brunswick-Calais, à la frontière du Maine, doivent être résolus rapidement et de façon permanente.

Les pressions exercées afin que nous réglions nos problèmes de sécurité ne cesseront sans doute pas. Le Canada doit, en collaboration avec ses homologues américains, déterminer le coût des engagements qu'il a pris et assurer des fonds suffisants pour la réalisation de ces projets.

Les collectivités rurales et en expansion :

Les problèmes auxquels font face les collectivités rurales et les petites collectivités liées au RRN exigent un financement immédiat. L'achalandage de certaines de ces collectivités s'est accru parce qu'elles sont situées entre des centres plus importants ou à proximité de lieux touristiques. La circulation accrue de véhicules commerciaux s'est aussi soldée par une usure accrue des routes rurales et certaines collectivités demandent la construction de voies de contournement.

Un entretien plus régulier ferait faire des économies aux automobilistes. Le manque de voies de dépassement dans le cas de routes à deux voies

pose vraiment un problème lorsque la circulation augmente sur ces routes. Le piètre aménagement des bordures de route, comme les pentes abruptes et des fossés, les croisements à niveaux, les intersections incontrôlées et les passages à niveau des chemins de fer posent tous des problèmes de sécurité aux résidents et aux automobilistes des régions rurales. Les petites collectivités ne peuvent être laissées pour compte. Elles sont liées les unes aux autres par la route transcanadienne (qui fait partie intégrante du RRN) et leurs besoins au chapitre des transports doivent obtenir la même considération.

Mobilité : Le gouvernement fédéral doit élaborer un plan national global du transport, afin que les aînés puissent jouir d'une belle qualité de vie et préserver leur mobilité. Les gouvernements se sont penchés sur les problèmes de soins de santé, d'hébergement, d'implication sociale et de sécurité physique, mais les mesures pour préserver la mobilité des aînés demeurent nettement insuffisantes. Le transport, la mobilité et la sécurité sont souvent des composantes négligées de notre bien-être collectif, à mesure que nous prenons de l'âge. La santé, la sécurité financière et la participation citoyenne des aînés sont tous tributaires de leur mobilité. Il faut régler ce problème si l'on veut que les aînés s'intègrent pleinement en tant que membres participant à la vie sociale.

Le gouvernement fédéral devrait faire preuve d'un esprit de leadership à cet égard.



POINT 4

INVESTIR DANS LES ROUTES DE DEMAIN

Valoriser le rôle de la technologie et de l'innovation lors de l'élaboration de plans de routes et d'autoroutes plus sûres et de meilleure qualité.

Afin d'assurer des routes et des autoroutes de la meilleure qualité possible à la population sans cesse croissante, nous devons continuer de regarder vers l'avenir et tenir compte du rôle crucial que la technologie et l'innovation — y compris les réseaux de transport intelligents (RTI) — peuvent jouer.

Nous pouvons tirer d'importants avantages de l'élaboration et de l'application de nouvelles technologies et de nouvelles approches dans la réfection, l'entretien et le fonctionnement de nos infrastructures routières.

Réseaux de transport intelligents

Le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership dans la mise en œuvre d'un programme de RTI à l'échelle nationale et dans l'élaboration d'une stratégie d'ensemble pour les technologies du transport, afin qu'elles soient appliquées de façon équitable partout au Canada. Les RTI contribuent à la fluidité du trafic et améliorent la mobilité dans les corridors congestionnés en intégrant la technologie de l'information — les ordinateurs, les communications, les capteurs radar et la technologie antipollution — et des stratégies de gestion de pointe qui améliorent la sécurité et l'efficacité du transport terrestre.

Le Canada est un chef de file mondial en matière de technologie de RTI. Le gouvernement fédéral servira mieux les Canadiens en créant une structure et un climat propices au développement et au déploiement de RTI.

Le gouvernement fédéral peut montrer son engagement sérieux envers les RTI et l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité en augmentant d'au moins 50 p. 100 les fonds accordés à la recherche dans le domaine des RTI.



La route à deux voies — une voie consiste en une route à deux voies dans une direction et à une voie dans la direction opposée. La section à deux voies permet des dépassements en toute sécurité et alterne avec une section à une voie aux deux kilomètres, de sorte que la circulation demeure toujours fluide. Afin d'assurer une plus grande sécurité aux automobilistes, les flux de trafic sont séparés par un système de barrières de sécurité qui empêche les conducteurs d'empiéter sur la section à une voie. Les routes à deux voies — une voie ont été inaugurées en Suède et on en trouve maintenant en Finlande, au Danemark, en Écosse et en Allemagne.

Non seulement les routes à deux voies — une voie sont-elles moins coûteuses que l'élargissement de la route transcanadienne, mais elles sont également plus sûres parce qu'elles réduisent le nombre de collisions frontales et la gravité des accidents. En Suède, on estime que les routes de ce type ont permis de réduire le nombre d'accidents mortels de 50 p. 100.

POINT 5

ENCOURAGER LES COMPORTEMENTS ÉCOLOGIQUES

La CAA recommande au gouvernement fédéral d'encourager la conduite écologique.

En avril 2005, le gouvernement et les fabricants automobiles ont consenti de leur plein gré à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des nouveaux véhicules au Canada. Cette entente est un excellent exemple des efforts déployés par le gouvernement en collaboration avec l'industrie privée pour réduire les effets des GES à l'origine des changements climatiques. La CAA et Ressources naturelles Canada ont négocié un protocole d'entente afin d'unir leurs efforts afin que les automobilistes apprennent à ajuster leurs habitudes de conduite et à réduire les émissions polluantes.

Même s'il est fondamental de changer les mentalités et les comportements, il n'en demeure pas moins que l'état de nos routes et autoroutes est problématique. Les véhicules coincés dans un trafic discontinu, dans des travaux de construction qui n'en finissent plus en raison des politiques d'entretien à la petite semaine, les bosses et les nids de poule sont autant de facteurs qui réduisent l'efficacité énergétique des véhicules et ils polluent beaucoup plus qu'ils ne le feraient s'ils n'avaient pas à freiner et à accélérer à tout moment. Les améliorations apportées aux routes et aux autoroutes afin de réduire la congestion réduiront significativement les émissions de gaz à effet de serre en réduisant la consommation de carburant par une quantité pouvant atteindre jusqu'à 236 millions de litres par année.



Il reste cependant beaucoup à faire. Les Canadiens sont sensibilisés aux questions environnementales et ils veulent réduire le plus possible leur empreinte sur l'environnement. Le gouvernement fédéral peut aider à encourager des comportements écologiques par diverses approches :

- des incitatifs fiscaux pour les véhicules hybrides et à faible consommation de carburant;
- des campagnes de sensibilisation plus fréquentes, qui invitent les Canadiens à promouvoir la conservation et l'usage efficace du carburant;
- des fonds pour l'amélioration et l'expansion du réseau routier, afin de réduire la congestion et assurer le bon état des routes.

Ces stratégies aideront les Canadiens à réduire leurs émissions polluantes.

Non seulement le gouvernement fédéral peut-il orienter le comportement des Canadiens, il peut également leur servir d'exemple. L'utilisation de véhicules à faibles émissions ou à émissions nulles aidera à démontrer leur viabilité et encouragera le consommateur à se procurer ces véhicules.

Le transport figurait parmi les 16 tables de concertation élaborées dans le cadre de la Stratégie nationale du Canada sur le changement climatique. Des initiatives comme les Réseaux de transport intelligents qui améliorent la fluidité de la circulation et le resurfaçage du RRN ont toutes les deux été désignées par la Table des transports sur les changements climatiques comme les « mesures les plus prometteuses » pour réduire les gaz à effet de serre.

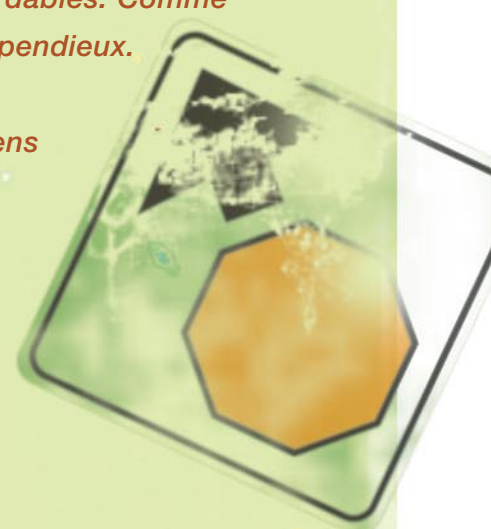


Une importante initiative pour réduire la congestion — les voies de contournement — permet aux poids lourds de transporter rapidement et efficacement la marchandise, tout en libérant les centres urbains déjà congestionnés. Ces voies de contournement sont actuellement en construction autour de Calgary et d'Edmonton, afin de réduire la congestion, faciliter le transport des biens et améliorer la sécurité des déplacements dans les villes, et le gouvernement fédéral préconise l'usage de ces voies de contournement, affirmant qu'elles figurent au haut de la liste des priorités en ce qui concerne les infrastructures.

LE PROBLÈME DE LA TAXATION AVEC REMISE

Dans son budget de février 2005, le gouvernement fédéral a présenté pour étude l'option d'une remise sur les taxes sans incidence sur le revenu, afin d'encourager les Canadiens à faire l'acquisition de véhicules moins nocifs pour l'environnement. Cette disposition permettrait aux propriétaires de véhicules peu énergivores d'obtenir un remboursement et imposerait des frais aux propriétaires de véhicules inefficaces sur le plan énergétique.

La plupart des Canadiens sont préoccupés par l'environnement et un grand nombre achèterait volontiers des voitures écologiques, si elles étaient abordables. Comme cette technologie est récente, ces véhicules sont encore assez dispendieux. Nous devrions offrir des incitatifs pour encourager l'acquisition de véhicules écologiques, mais l'idée d'imposer une taxe aux Canadiens pour les choix qu'ils font en matière de véhicules demeure une approche inutilement primitive. La notion de remise fait du tort à ceux qui ont le moins les moyens d'être pénalisés pour le type de voiture qu'ils choisissent, dont les étudiants, les personnes qui touchent une rente fixe et les familles à revenu unique.





NOUS VOULONS UNE INTERVENTION IMMÉDIATE DE LA PART DU GOUVERNEMENT À L'ÉGARD DU RÉSEAU ROUTIER

Les routes en déroute sont à la vue de tous et de toutes: le réseau routier canadien requiert une attention immédiate. Nous devons combler les lacunes avant qu'il ne soit plus possible de les gérer, tant sur le plan fiscal que matériel.

Il est temps que le gouvernement fédéral mette en œuvre un plan d'action visant l'amélioration et la réfection de notre réseau routier national, une partie cruciale de l'infrastructure de notre pays, afin d'assurer notre productivité, notre compétitivité et la santé et la sécurité de tous les Canadiens.

Tandis que le gouvernement fédéral envisage d'établir ses priorités pour le budget 2006, la CAA demande au premier ministre, aux ministres et aux députés de faire preuve de leadership et de soutenir les cinq points de notre plan d'action. Nous devons élaborer une politique nationale du réseau routier, établir les priorités en matière de financement qui incluent l'amélioration de notre réseau routier national, et enfin, investir dans les routes de demain.

**Les Canadiens sont d'accord.
Il est maintenant temps d'agir.**