
ÉTUDE SUR LA POLITIQUE ROUTIÈRE DU CANADA

Rapport du comité directeur (Phase 1)
1988



Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière

CONSEIL DES MINISTRES RESPONSABLES DES TRANSPORTS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

M. Al "Boomer" Adair

Ministre des Transports et des Services publics de l'Alberta

M. Benoît Bouchard

Ministre des Transports du Canada

Mme. Nellie Cournoyea,

Ministre des Travaux publics et de la Voirie des
Territoires du Nord-Ouest

M. Marc-Yvan Côté

Ministre des Transports du Québec

M. Norman Doyle

Ministre des Transports de Terre-Neuve et du Labrador

M. Albert Driedger

Ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba

M. Ed Fulton

Ministre des Transports de l'Ontario

M. Grant Hodgins

Ministre de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan

M. Guy LeBlanc

Ministre des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse

M. Sheldon Lee

Ministre des Transports du Nouveau-Brunswick

M. Piers McDonald

Ministre des Services communautaires et de transport du Yukon

M. Robert Morrissey

Ministre des Transports et des Travaux publics de
l'Île-du-Prince-Édouard

M. Neil Vant

Ministre des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique

COMITÉ DIRECTEUR DE L'ÉTUDE SUR LA POLITIQUE ROUTIÈRE NATIONALE

- Président:** **Boris Hryhorczuk**
Ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba
- Membres:** **Michael J. Bailey**
Ministère des Transports et des Travaux publics
de l'Île-du-Prince-Édouard
- W.T. Beckett**
Ministère des Transports de Terre-Neuve
- John Bunge**
Ministère des Travaux publics des Territoires du Nord-Ouest
- M.V. Collins**
Ministère des Transports et de la Voirie
de la Colombie-Britannique
- John Cormie**
Gouvernement du Yukon
- Masood Hassan**
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan
- Keith Hicks**
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
- Ken Howery**
Ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta
- Ken Jardine**
Ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba
- Don J. MacDougall**
Ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse
- E.J. McCabe**
Ministère des Transports de l'Ontario
- Gerard McDonald**
Transports Canada
- Jacques Ménard**
Ministère des Transports du Québec
- John Pearson**
Association des routes et transports du Canada
- Gestionnaire de projet:** **Charles James**
Association des routes et transports du Canada

L'ÉTUDE — PHASE 1

Contexte

Au cours d'un symposium régional sur les transports routiers dans l'ouest du Canada (Edmonton, printemps 1987), les participants, qui représentaient les divers paliers du gouvernement, le secteur privé et les universités, ont convenu qu'il était urgent d'élaborer une politique nationale répondant efficacement aux besoins en matière de transports routiers dans l'ensemble du pays. Le même cri d'alarme fut lancé dans le cadre d'un autre symposium routier tenu en avril 1988 dans l'Est du pays. Saisi de cette importante question, le Conseil d'administration de l'ARTC a décidé à titre d'organisme national dans le domaine des transports routiers, de recommander :

que les provinces et les territoires demandent au gouvernement du Canada d'étudier avec eux l'élaboration d'une politique nationale sur un réseau routier désigné, y compris les besoins prévus et les options en matière de financement à long terme; et que cette question soit soumise à l'examen du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (juin 1987).

A sa conférence de septembre 1987, le Conseil des ministres a étudié la recommandation et convenu de lancer une étude relative à une politique routière nationale qui pourrait :

- **établir les besoins futurs et les normes concernant un réseau routier principal au Canada;**
- **déterminer les coûts et avantages associés à ces besoins et**
- **prévoir des solutions financières qui permettront d'absorber ces coûts, afin que l'adoption de la politique proposée puisse être recommandée aux gouvernements.**

A la suite de cette entente, le secrétariat de l'ARTC a proposé un plan selon lequel l'étude sur la politique routière nationale comporterait quatre phases. La phase 1 consiste à délimiter le réseau, établir des normes minimales de conception et de fonctionnement et faire le point sur la nature et l'état de ce réseau. Dans le cadre de la phase 2, les chercheurs examineront les besoins financiers et les avantages économiques engendrés par l'amélioration du réseau. La phase 3 doit porter sur les moyens pratiques de recueillir les fonds nécessaires à la préservation du réseau national, et la phase 4 consiste à intégrer les résultats des études précédentes pour élaborer des options en vue d'établir la politique proprement dite. Le Conseil des ministres a adopté la proposition en février 1988 et accordé les fonds nécessaires au lancement de la première phase. Par la suite, un comité directeur, formé de représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux des transports, a été mis sur pied. Dans le cadre de la phase 1, ce comité a entamé en avril 1988 les cinq tâches suivantes:

- 1.1 **Établir des critères permettant de définir un réseau de routes nationales;**
- 1.2 **délimiter le réseau en fonction de ces critères;**
- 1.3 **établir des normes minimales de conception et de fonctionnement;**
- 1.4 **inventorier, par types, les routes désignées dans le cadre du réseau et en exposer l'état de service;**

INTRODUCTION

CONTEXTE

Au cours des dernières années, la reconnaissance croissante de l'importance du transport routier pour l'économie canadienne a été accompagnée d'un sérieux souci pour la conservation de l'infrastructure. Le développement économique des grands centres de fabrication au Canada ainsi que le regain d'activité économique dans des secteurs connexes d'exploitation des ressources ont commencé à donner une dimension nationale aux problèmes du transport routier.

Vu la demande grandissante en matière de services de transport, renforcée notamment par une mobilité accrue chez tous les groupes d'âges au Canada, le passage des méthodes traditionnelles de transport des marchandises à des techniques d'expédition qui minimisent les répercussions de l'inflation et de la récession, et l'évolution dans le choix des modes de transport des marchandises (en particulier pour les articles de grande valeur); le grand public est devenu plus sensible aux problèmes routiers. Bien que la croissance économique ait été de bon augure, la demande de plus en plus forte exercée sur les routes a suscité une certaine préoccupation quant à la conservation du réseau principal au Canada. Le grand public a touché du doigt ce problème illustré par les embouteillages apparus au sein ou à proximité des zones métropolitaines ainsi que par la dégradation rapide de la surface et des ponts sur les routes rurales très fréquentées. Cependant, un grand nombre d'administrations se trouvaient de moins en moins capables d'entretenir et d'améliorer le réseau routier devant les exigences croissantes qu'affronte le trésor public, l'évolution des priorités gouvernementales vers d'autres secteurs et les sérieuses préoccupations associées aux déficits budgétaires.

Bien que des efforts aient été déployés à l'échelle nationale afin d'alléger le fardeau de la réglementation des transports routiers sans compromettre la sécurité des routes ou les tarifs de transport, il a été plus difficile de prendre, dans un contexte national, des mesures aussi résolues afin de favoriser un nouveau développement économique tout en conservant et en améliorant notre infrastructure de ponts et de chaussées.

En conséquence, plusieurs groupes de travail industriels d'envergure régionale et nationale, de groupes d'utilisateurs et de représentants de tous les paliers gouvernementaux ont exprimé de plus en plus vivement leur souci en ce qui concerne la préservation de l'infrastructure routière au Canada. Ces groupes ont fait part de leurs inquiétudes au Conseil d'administration de l'ARTC dans le cadre de réunions et de symposiums régionaux. Reconnaisant la nécessité de déployer un effort national afin de résoudre les problèmes de préservation et de fournir aux Canadiens un réseau routier sûr et efficace, le Conseil d'administration de l'ARTC a soulevé la question à la conférence des ministres, qui a accepté de parrainer une étude visant l'élaboration d'une politique sur le réseau routier.

1.5 élaborer les cadres de référence pour les autres phases de l'étude;

Ces tâches ont été arrêtées à la fin du mois de septembre 1988 et le présent rapport expose les résultats de la phase 1 de l'étude.

Tâche 1.1: Établissement des critères permettant de définir un réseau routier national

La première tâche a abouti à un consensus sur des critères permettant de définir les routes d'importance nationale et pouvant être appliqués aux réseaux régionaux, quelles que soient la taille et la densité démographiques ou les caractéristiques géographiques. Ces critères sont les suivants :

- **On entend par route nationale tout axe qui permet le déplacement interprovincial des voyageurs et l'acheminement des marchandises en reliant, de manière aussi directe que possible, tout grand centre démographique ou commercial d'une province**
 - à un autre grand centre démographique ou commercial de cette province;
 - à un autre grand centre démographique ou commercial dans une province ou un territoire voisin;
 - à un autre mode de transport directement relié à la route (tel qu'un traversier);
 - à un important poste frontalier américain.

De plus, d'autres routes principales à caractère récréatif ou permettant l'exploitation des ressources pourront être ultérieurement greffées au réseau.

Ces critères ont servi à délimiter un réseau de routes interprovinciales reliées aux grands axes américains, ce qui facilitera le transport efficace et sûr des personnes et des marchandises entre les administrations.

Tâche 1.2 Délimiter le réseau routier national

Les critères susmentionnés ont permis de délimiter un réseau national de 24 459 kilomètres représentant moins de 16 p. 100 de l'infrastructure routière (autoroutes, artères et routes collectrices) sous juridiction provinciale ou fédérale. En tenant compte des routes locales et municipales, le réseau désigné (qui compte 3 534 ponts), représente moins de 3 p. 100 de la longueur totale des routes canadiennes (cf. carte ci-jointe).

Plusieurs routes locales, régionales et, dans certains cas, provinciales et territoriales, sont exclues du réseau. Ces routes n'ont pas été jugées d'importance nationale parce qu'elles ne constituent pas un important lien interprovincial ou international ou qu'elles ne relient pas directement de grands centres démographiques ou commerciaux au sein d'une province ou d'un territoire. D'autre part, certaines routes à caractère récréatif ou permettant l'exploitation des ressources pourraient être ultérieurement greffées au réseau.

Le tableau 1 illustre la longueur des routes de chaque province, y compris celles qui relèvent directement du gouvernement fédéral au sein des provinces (229 km, de routes sillonnant les parcs nationaux, à l'exclusion des routes territoriales du Nord). Le tableau 1 indique la longueur de réseau routier national, la proportion des routes de ce réseau dans chaque administration ainsi que les tronçons de la Transcanadienne dans chaque province. On y retrouve également une évaluation de la population totale de chaque administration.

Tableau 1 — Tâche 1.2: Longueur des tronçons provinciaux et territoriaux du réseau routier national

Province/ Territoire	Réseau national, parcs nationaux compris (en km)	% du réseau	Transcanadienne, parcs nationaux compris (en km)	Population (en millions)
Colombie-Britannique	5,503	22.5	985	2,889
Yukon	1,145	4.7	—	24
Territoires du Nord-Ouest	562	2.3	—	52
Alberta	3,580	14.6	579	2,375
Saskatchewan	2,114	8.7	650	1,010
Manitoba	861	3.5	498	1,071
Ontario	4,928	20.0	1,909	9,114
Québec	2,869	11.7	600	6,540
Nouveau-Brunswick	961	4.0	620	710
Nouvelle-Écosse	916	3.8	445	873
Île-du-Prince-Édouard	116	0.5	115	127
Terre-Neuve et Labrador	904	3.7	904	568
Total	24,459	100	7,305	25,354

Le réseau routier national peut être divisé en quatre catégories: les autoroutes (3 317 km; 13,5%), les artères à plusieurs voies (2 733 km; 11%), les routes revêtues à deux voies (17 722 km; 73%) et les routes en gravier à deux voies (587 km; 2,5%). Au total, cela représente l'équivalent de 33 169 km de routes à deux voies. Ce réseau relie toutes les capitales provinciales et territoriales, tous les centres démographiques ou commerciaux ainsi que les principaux postes frontaliers américains.

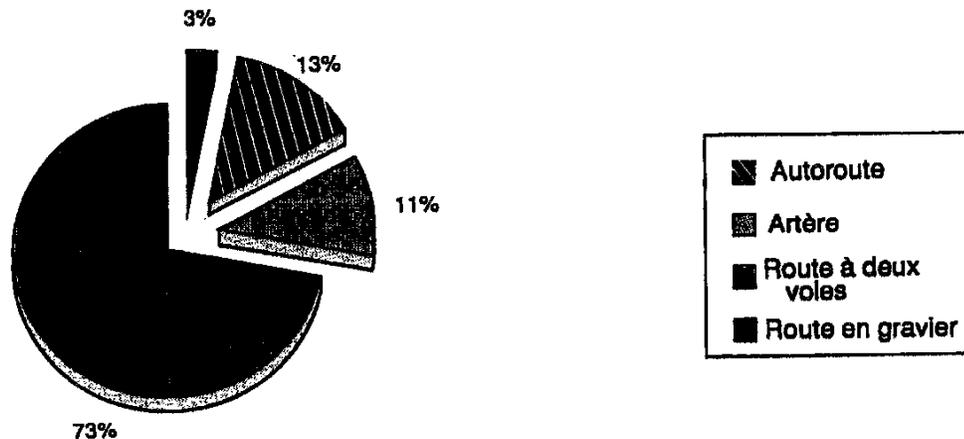


Figure 1 - Classification

Tâche 1.3 Normes minimales de conception et de fonctionnement

Reconnaissant que certaines normes devraient être considérées comme des objectifs d'expansion à long terme, les membres du comité se sont entendus sur des normes de conception et de fonctionnement qui devraient être respectées à l'échelle du réseau. Bien que chaque administration routière au Canada possède ses propres normes de conception, de construction et d'entretien des routes, le comité a reconnu que des normes minimales de conception géométrique et plusieurs mesures d'efficacité fonctionnelle pourraient être appliquées au réseau national.

Une norme minimale pour les artères rurales, empruntée au manuel de conception géométrique de l'ARTC, a été adoptée.

- **Normes de conception géométrique**
Artère rurale à voies contiguës avec un accotement revêtu de 0,8 mètre au moins et conçue pour une vitesse maximale de 100 km/h. (RAU 100)

Les membres du comité ont convenu, par souci d'équité, qu'une norme maximale de conception géométrique devra être adoptée ultérieurement au cours de la phase 3 de l'étude (élaboration de la politique) pour plafonner le financement. Ainsi, la norme retenue à cette fin vise une artère rurale à quatre voies séparées et conçues pour une vitesse maximale de 130 km/h et l'on reconnaît que cette norme est déjà dépassée sur certains segments du réseau routier national.

Trois normes minimales de fonctionnement ont été ajoutées aux normes de conception géométrique; elles visent l'état de service, le confort de roulement et la capacité structurale. Ces normes tiennent compte des pratiques locales et sont jugées appropriées en tant que caractéristiques minimales souhaitables d'un réseau national efficace et sûr :

- **État de service :**
La route doit permettre une vitesse minimale de 90 km/h.
- **Capacité structurale :**
La route devrait être ouverte à la circulation toute l'année (c'est-à-dire qu'aucune limite saisonnière de charge ne devrait être imposée) et devrait respecter les normes nationales relatives aux poids et dimensions des véhicules.
- **Confort de roulement :**
La route devrait avoir un indice de confort de roulement (ICR) de 6 ou plus, ou une cote équivalente dans un autre système.

Ces normes minimales de conception et de fonctionnement ont été appliquées au réseau routier national désigné, afin d'en évaluer les insuffisances actuelles et de cerner les besoins nationaux à partir desquels les coûts pourront être inscrits dans le cadre de la phase 2.

Tâche 1.4 Nature et état du réseau routier

La présente tâche avait pour objet d'évaluer et de décrire, à l'échelle nationale, l'état actuel du réseau routier désigné. Deux enquêtes ont donc été menées dans toutes les administrations routières. La première a répertorié les divers types de routes du réseau national, tandis que la seconde a tenté d'en exposer les insuffisances actuelles. Dans cette dernière étude, des cartes de chaque administration ont été utilisées afin de préciser les tronçons de route qui présentent des insuffisances et de régler les problèmes de chevauchement.

Par la suite, les résultats des deux études ont été réunis en vue d'obtenir un tableau global de la situation. En comparant la nature et l'état des routes désignées aux normes minimales adoptées, tous les tronçons visés ont été classés conformes ou inférieurs à la norme.

Conception géométrique

Après la classification, 7 993 km de routes à deux voies ont été jugés inférieurs à la norme minimale de conception géométrique. Ces routes se trouvent notamment dans l'Est du Canada, en Colombie-Britannique et au Yukon. Les insuffisances en matière de conception géométrique révèlent que 33 p. 100 des routes du réseau ne répondent pas aux normes minimales de conception tandis que 67 p. 100 sont conformes ou supérieures aux normes visant les routes rurales à deux voies.

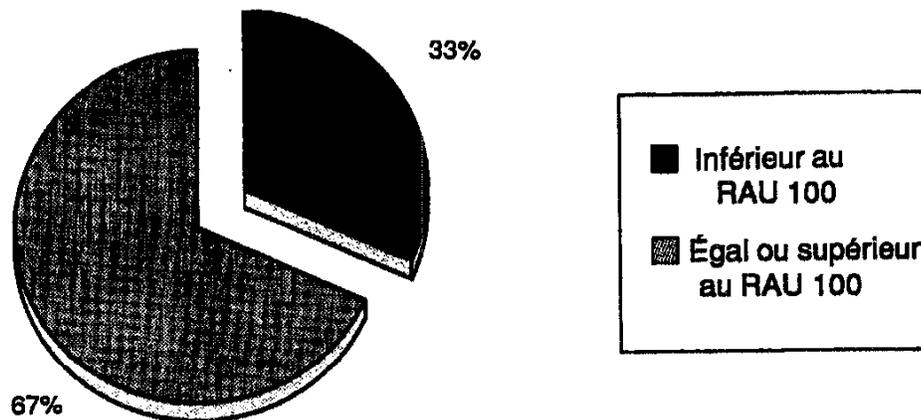


Figure 2 — Insuffisances du réseau routier (conception géométrique)

Insuffisances et état de service

Ont été jugés insuffisants les tronçons de route qui ne permettent pas de rouler à une vitesse de 90 km/h dans des conditions normales ou qui ne répondent pas aux normes locales appliquées à la plus grande partie de la route en service. Par exemple, les tronçons d'une route où la vitesse maximale affichée est inférieure à 90 km/h ont été automatiquement classés au-dessous de la norme. Les tronçons reliant deux autres tronçons de qualité supérieure (tel qu'un tronçon à deux voies reliant des routes à quatre voies) ont également été classés parmi les routes de qualité inférieure s'ils font partie des plans de réfection de l'administration intéressée. Au total, 4 322 km de routes ne répondent pas aux normes minimales de durabilité. Ces routes sont réparties à peu près également dans les provinces et les territoires. L'étude a révélé en outre que près de 18 p. 100 du réseau national est actuellement inférieur aux normes minimales de durabilité.

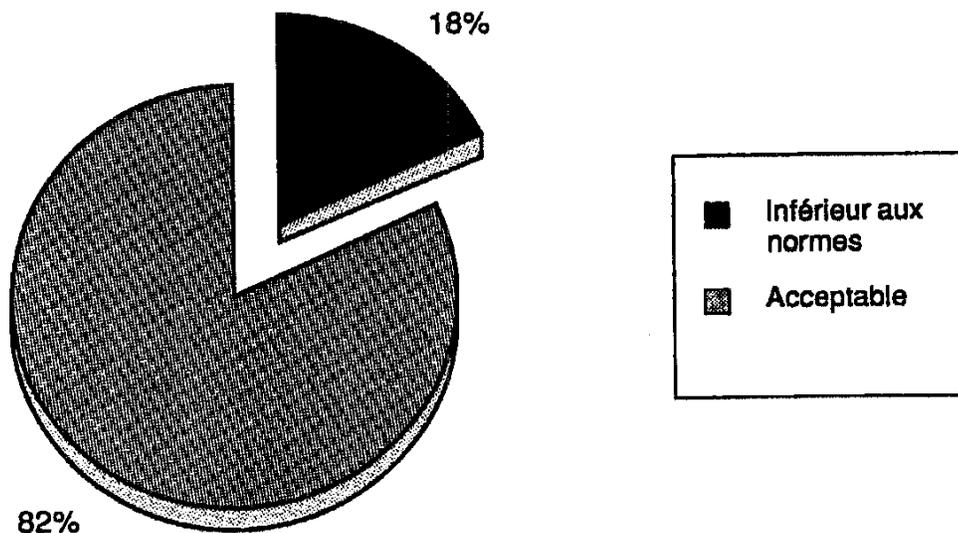
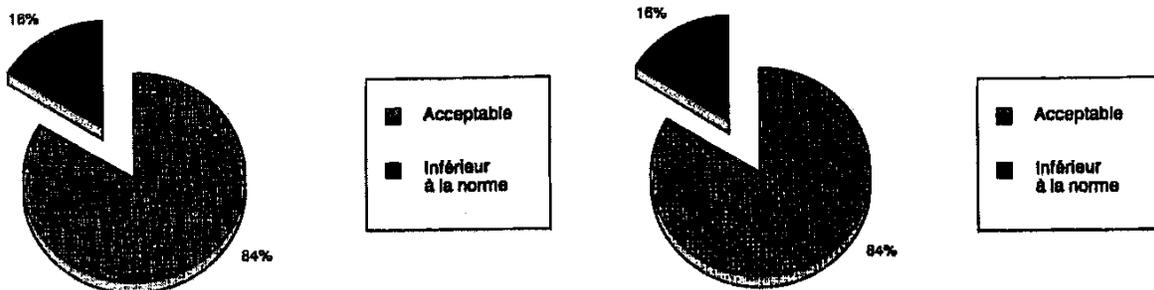


Figure 2 — État de service (vitesse inférieure à 90 km/h)

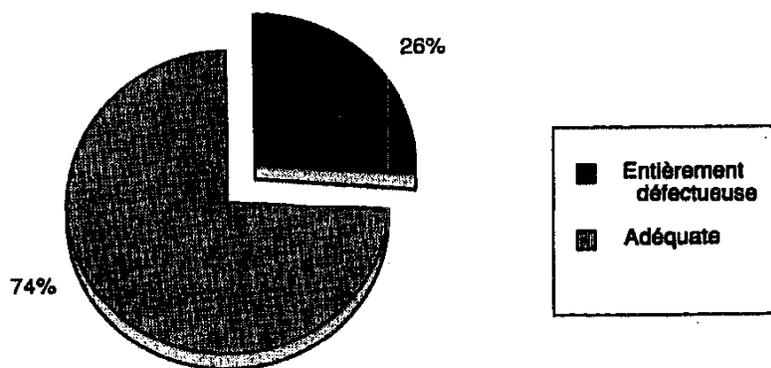
Imperfections de la chaussée

Dans les administrations qui surveillent régulièrement l'apparition des ornières sur leur réseau (4 provinces), le comité a étudié les insuffisances des routes en fonction du confort de roulement, de la capacité structurale actuelle ainsi que de la formation d'ornières. En fonction d'une mesure de base, soit une route à deux voies, l'enquête a révélé qu'un peu plus de 16 p. 100 de tout le réseau ne répond pas aux normes de confort, un peu moins de 16 p. 100 des routes qui composent le réseau sont dotées d'une chaussée de qualité inférieure par rapport à la norme de charge nationale. Une fois les données réunies (afin d'éliminer le chevauchement), les résultats de l'étude ont révélé que 8 225 km de routes à deux voies, soit 26 p. 100 du réseau désigné, ne répondent pas aux normes. La figure 4 illustre les imperfections de la chaussée pour l'équivalent d'une route à deux voies.



Confort de roulement

État de la chaussée



Insuffisances globales de la chaussée

Figure 4 — Insuffisances de la chaussée

LES INSUFFISANCES ROUTIÈRES

Au total, 26 p. 100 des routes du réseau désigné ne répondent pas aux exigences minimales de résistance de la chaussée et de confort de roulement, et 18 p. 100 des routes sont dans un état de service inférieur aux normes. En tenant compte des chevauchements et en éliminant toute redondance, environ 38 p. 100 des routes ne répondent pas à au moins l'une des normes minimales.

Il convient de souligner que, si les résultats des études servent à recenser les routes inférieures aux normes, la détérioration de l'infrastructure s'opère d'une manière inégale et dépend en réalité des facteurs du milieu, des charges, de la circulation ainsi que des pratiques de réfection et de construction. En conséquence, les résultats de l'étude sur l'état des routes devraient être placés dans le contexte d'un réseau routier vivant où la détérioration et la réfection sont des facteurs omniprésents.

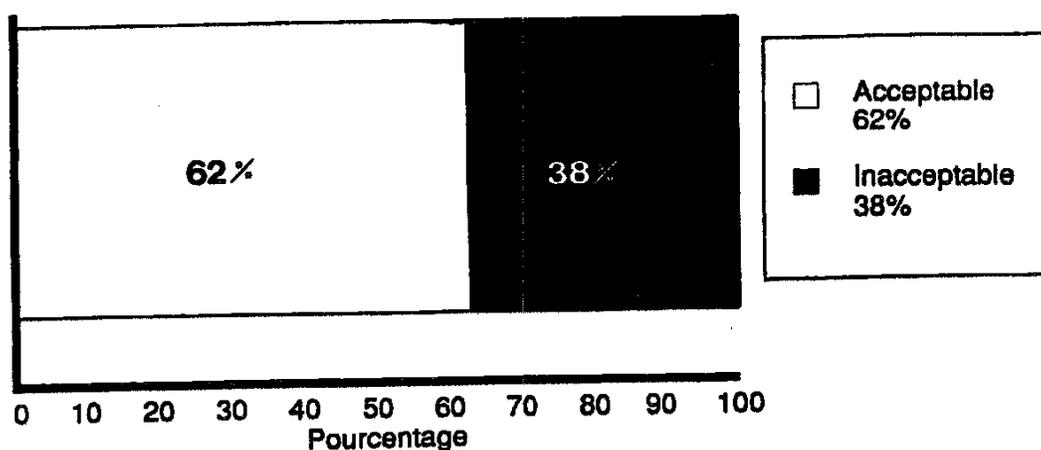


Figure 4 — État de service et insuffisances de la chaussée

Ponts

D'autre part, une étude a été menée sur l'état des ponts du réseau national (besoins compris). On entend par pont tout ouvrage d'art doté d'une travée de 4,5 m au moins. L'étude a permis de recenser 3 534 ponts, dont seulement 14 affichent une limite de charge conforme à la norme nationale et 225 sont d'un accès réglementé (permis spéciaux pour la charge maximale autorisée). De plus, 790 ponts ont besoin d'importants travaux de réfection ou de renforcement au cours des cinq prochaines années, et figurent actuellement dans les plans de réhabilitation des administrations routières. En outre, 117 ponts ont une hauteur libre inférieure à 4,6 mètres. (cf. tableau 2).

Table 2 — Inventaire des ponts

Nombre total de ponts	3,534
Ponts ayant des limites de charge	14
Ponts nécessitant un permis spécial	225
Ponts présentant des imperfections structurales	117
Ponts nécessitant d'importants travaux de renforcement ou de réparation au cours des cinq prochaines années	790

CONCLUSIONS DE LA PHASE 1

Dans le cadre de la phase 1 de l'Étude sur la politique routière nationale, les parties intéressées se sont entendues sur trois questions essentielles. Des critères ont été élaborés et adoptés afin de définir les éléments d'importance nationale dans le cadre du réseau routier canadien; critères qui ont permis de délimiter les contours du réseau. Ont été adoptées en outre des lignes directrices et des normes minimales visant la conception et l'état de service. Ces normes devraient être appliquées à toutes les routes du réseau national.

Une fois ces questions réglées, la nature et l'état actuel des routes nationales ont été répertoriés et les insuffisances à l'égard des normes minimales précisées.

Conformément au plan proposé pour l'élaboration d'une politique routière nationale et compte tenu des progrès effectués à ce jour, les cadres de référence généraux de la phase 2 ont été déposés, au mois de septembre 1988, à la conférence des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Le conseil des ministres a approuvé le rapport de la phase 1 et donné le feu à la phase 2, moyennant l'adjonction d'une recherche qui identifierait, à l'échelle nationale, les routes permettant l'exploitation des ressources.

PROCHAINES PHASES

Phase 2 — Évaluation économique des coûts et avantages associés au réseau routier national

Cette phase vise à établir les coûts d'immobilisations et d'entretien nécessaires pour adapter le réseau désigné aux normes minimales de conception et d'exploitation. Elle déterminera en outre les coûts associés à l'aménagement d'un axe continu à quatre voies à travers le Canada ainsi que les avantages, pour l'utilisateur et l'économie, d'un programme d'amélioration et de préservation du réseau national. L'objectif global est d'inscrire les coûts et avantages de ce réseau dans le contexte financier des routes canadiennes au cours des cinq dernières années. Les responsables s'appliqueront enfin à mettre au point un système de consultation des usagers à propos de la politique en question. Cette tâche sera entreprise au mois de novembre 1988.

Phase 3 — Options de financement

Cette phase a pour but d'étudier les diverses possibilités de garantir les fonds nécessaires à la conception, la construction et l'entretien du réseau routier national. Elle consistera à exposer, examiner et recommander les modes de financement applicables au Canada et sera soumise à l'approbation des ministres afin d'être entreprise en 1989.

Phase 4 — Élaboration d'options pour l'établissement d'une politique routière nationale

La phase finale de l'étude consistera à étudier les conclusions des phases précédentes en vue d'élaborer des options pour la politique routière. Cette phase devrait être menée à terme pour la conférence des ministres qui se tiendra en septembre 1990 à Saint-Jean (Terre-Neuve).

ANNEXE

Répartition des routes nationales par administration

Administration	Numéro	De	À
Terre-Neuve - Labrador	1	St-Jean	Port-aux-Basques
Nouvelle-Écosse	104	Frontière du N.-B.	Port Hawksbury
	104, 4	Port Hawksbury	Sydney
	125	Sydney	North Sydney
	102	Truro	Halifax-Dartmouth
	101	Halifax-Dartmouth	Yarmouth
Île-du-Prince Édouard	1	Borden	Wood Islands
Nouveau-Brunswick	2	Frontière de la N.-É.	Frontière du Québec
	1	St. Stephen (Front. É.-U.)	Sussex
	7	St-Jean	Fredericton
	16	Aulac (Route 2)	Cape Tormentine
	15	Moncton	Port Elgin
	95	Woodstock	Frontière des É.-U.
Québec	20	Frontière de l'Ontario	Rivière-du-Loup
	185	Rivière-du-Loup	Frontière du N.-B.
	40	Frontière de l'Ontario	Québec
	175	Québec	Chicoutimi
	138	Québec	Sept-Îles
	73	Québec	Charlesbourg
	15	Frontière des É.-U.	Ste-Agathe
	117	Ste-Agathe	Frontière de l'Ontario
	10	Montréal	Sherbrooke
	35	Autoroute 10	Iberville
	133	Frontière des É.-U.	Iberville
	25	Longeuil (Route 20)	Anjou (Route 40)
	55,755,155	Trois-Rivières	Sherbrooke

Ontario	401	Frontière du Québec	Windsor (Front. des É.-U.)
	417	Frontière du Québec	Ottawa
	17	Ottawa	Frontière du Manitoba
	402	London	Sarnia (Front. des É.-U.)
	QEW	Toronto	Fort Erie (Front. des É.-U.)
	400	Orillia	Toronto
	69	Sudbury	Orillia
	427	Toronto (Route 401)	QEW
	11	North Bay	Nipigon
	71	Kenora	Fort Frances (Front. des É.-U.)
	16	Ottawa	Prescott (Front. des É.-U.)
	61	Thunder Bay	Frontière des É.-U.
	66	Frontière du Québec	Kirkland Lake
Manitoba	1	Frontière de l'Ontario	Frontière de la Saskatchewan
	16	Portage-la-Prairie	Frontière de la Saskatchewan
	75	Winnipeg	Emerson (Frontière des É.-U.)
Saskatchewan	1	Frontière du Manitoba	Frontière de l'Alberta
	16	Frontière du Manitoba	Saskatoon
	16	Saskatoon	Frontière de l'Alberta
	7	Saskatoon	Frontière de l'Alberta
	11	Regina	Saskatoon
	6, 39	Regina	Estavan (Front. des É.-U.)
Alberta	1	Front. de la Sask.	Frontière de la C.-B.
	16	Front. de la Sask.	Frontière de la C.-B.
	2	Edmonton	Fort Macleod
	3	Medicine Hat	Frontière de la C.-B.
	4	Lethbridge	Frontière des É.-U.
	9	Calgary	Frontière de la Saskatchewan
	43	Près d' Edmonton (Rte 16)	Valleyview
	34, 2	Valleyview	Frontière de la C.-B.
	34, 2, 35	Valleyview	Frontière des Territoires du Nord-Ouest

Colombie-	1	Frontière de l'Alberta	Victoria
Britannique	3	Frontière de l'Alberta	Hope
	5	Tête-Jaune Cache	Hope
	16	Frontière de l'Alberta	Prince Rupert
	97	Cache Creek	Frontière du Yukon
	2	Frontière de l'Alberta	Dawson Creek
	99	Vancouver	Frontière des É.-U.
	Rte. Carcross	Frontière du Yukon	Frontière de l'Alaska (vers Whitehorse)
Yukon	1	Frontière de la C.-B.	Frontière de l'Alaska
	5	Whitehorse	Front. de l'Alaska (par la C.-B.)
Territoires du	2	Frontière de l'Alberta	Hay River
Nord-Ouest	3	Enterprise	Yellowknife