

**ÉTUDE SUR LA POLITIQUE ROUTIÈRE
DU CANADA**

RAPPORT DU COMITÉ DIRECTEUR (PHASE 3)

Préparé pour
le Conseil des ministres responsables
des transports et de la sécurité routière

par

le Comité directeur de l'étude sur la politique routière nationale

Septembre 1990

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. Doug Lewis
Ministre des Transports du Canada

M. Maurice Byblow
Ministre des Services communautaires et de transport du Yukon

M. Sam L. Elkas
Ministre des Transports du Québec

M. Albert Driedger
Ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba

M. David S. Gilbert
Ministre des Travaux, des Services et des Transports de Terre-Neuve

M. Sherwin Petersen
Ministre de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan

M. Sheldon A. Lee
Ministre des Transports du Nouveau-Brunswick

M. Gordon MacInnis
Ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard

M. George C. Moody
Ministre des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse

Mme Rita Johnston
Ministre des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique

M. Gordon Wray
Ministre des Transports des Territoires-du-Nord-Ouest

M. William Wrye
Ministre des Transports de l'Ontario

COMITÉ DIRECTEUR DE L'ÉTUDE SUR LA POLITIQUE ROUTIÈRE NATIONALE

- Président :** **M. Boris Hryhorczuk**
Ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba
- Membres :** **M. Michael J. Bailey**
Ministère des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard
- M. W.T. Beckett**
Ministère des Travaux, des Services et des Transports de Terre-Neuve
- M. John Bunge**
Ministère des Transports des Territoires-du-Nord-Ouest
- M. John Cormie**
Ministère des Services communautaires et de transport du Yukon
- M. Masood Hassan**
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan
- M. Keith Hicks**
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
- M. Don Szarko**
Ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta
- M. Ken Jardine**
Ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba
- M. Don J. MacDougall**
Ministère des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse
- M. E.J. McCabe**
Ministère des Transports de l'Ontario
- M. Yves Malépart**
Transports Canada
- M. Bruce R. McKeown**
Ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique
- M. Jacques Ménard**
Ministère des Transports du Québec
- M. John Pearson**
Association des routes et transports du Canada
- M. Charles James (gestionnaire du projet)**
Association des routes et transports du Canada

TABLE DES MATIÈRES

1.0	Introduction	1
2.0	Première phase	2
2.1	Objectifs de politique	2
2.2	Définition du réseau routier national	2
2.3	Normes de conception et d'exploitation	3
2.4	Nature et état du réseau routier national	4
3.0	Deuxième phase	5
3.1	Coûts en capital des améliorations du réseau routier national	5
3.2	Avantages et effets	5
3.3	Recettes et dépenses	6
4.0	Troisième phase	7
4.1	Consultation des secteurs	7
4.2	Examen de la politique routière d'autres pays	9
5.0	Résumé de la troisième phase	18

1.0 INTRODUCTION

Un vaste réseau routier, construit au fil des années pour répondre à la croissance des déplacements personnels, des voyages, du tourisme et du transport des marchandises, s'étend dans toutes les régions du Canada. On s'inquiète toutefois de la viabilité à long terme de ce réseau, que semble menacer la division des compétences dans le domaine des transports routiers au Canada. Les provinces et territoires, qui sont directement responsables de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier, doivent dresser leurs priorités de fiscalité et d'investissement en tenant compte de leurs besoins et objectifs sociaux et de développement. Vu le rôle effacé du gouvernement fédéral dans le financement de l'infrastructure routière, il est des plus urgent de mettre en place un mécanisme efficace qui permette de définir et d'aborder les besoins de transport routier à l'échelle nationale. Aussi le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a-t-il convenu, en septembre 1987, de lancer et de financer une étude sur la politique routière nationale du Canada, qui viserait à :

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

Pour atteindre ces objectifs, il fut proposé que l'étude se déroule en plusieurs phases, et un comité directeur constitué de représentants des ministères fédéral, provinciaux et territoriaux des transports fut chargé d'effectuer cette étude.

La première phase de l'étude, terminée en 1988, a servi à formuler les grands objectifs de politique routière, à définir un réseau routier national, à adopter des normes de conception et d'exploitation pour ce réseau et à répertorier la nature et l'état du réseau défini.

La deuxième phase de l'étude, terminée en 1989, a estimé ce qu'il coûterait de rendre le réseau conforme aux normes de conception et d'exploitation adoptées. Ces coûts ont été présentés dans le contexte des avantages que retireraient les usagers de la route et dans celui des grands effets économiques, sociaux et environnementaux d'une amélioration du réseau routier national. Par ailleurs, ces coûts ont été examinés dans le contexte des recettes et dépenses routières actuelles.

La troisième phase, qui vient de se terminer, a consisté à consulter divers secteurs à propos des résultats des deux premières phases de l'étude et à examiner la politique routière d'autres pays, notamment en ce qui concerne leur réseau routier national.

Le lecteur trouvera ici un résumé des résultats des travaux des trois premières phases de l'étude. On peut se procurer des rapports plus détaillés sur ces travaux en s'adressant à l'Association des routes et transports du Canada.

2.0 PREMIÈRE PHASE

En septembre 1988, la première phase de l'Étude sur la politique routière nationale du Canada a abouti à la présentation d'un rapport au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Ce rapport énonçait les grands objectifs de la politique routière, formulait les critères qui serviraient à délimiter un réseau routier national au Canada, définissait et décrivait ce réseau, proposait des normes de conception et d'exploitation de ce réseau et évaluait la nature et l'état du réseau en place. Toujours dans le cadre de cette phase de l'étude, on a par la suite délimité les grandes routes à caractère récréatif et d'accès aux ressources naturelles qui se raccordent au réseau national.

2.1 Objectifs de politique

La première phase de l'étude a permis d'établir les six grands objectifs suivants d'une politique routière nationale pour le Canada :

- **Assurer à toutes les régions du Canada un même niveau satisfaisant de service, de sécurité et d'efficacité dans le secteur des transports routiers**
- **Amener tous les paliers du gouvernement à accorder l'importance voulue au réseau routier national et à lui consacrer un niveau prévisible de crédits**
- **Faciliter et améliorer les échanges et les voyages interprovinciaux et internationaux et rendre le Canada plus compétitif**
- **Uniformiser les normes des grandes voies routières d'importance nationale afin d'en faire un réseau cohérent**
- **Adopter des programmes permanents d'amélioration pour répondre aux besoins croissants de transport des régions et pour arrêter la détérioration des routes**
- **Préserver et protéger l'énorme investissement déjà consacré par les Canadiens à ce qui constitue l'essentiel du réseau routier national.**

2.2 Délimitation du réseau routier national

Pour les besoins de l'Étude sur la politique routière nationale, on a adopté les critères suivants de sélection des routes constituant le réseau routier national :

- **On entend par route nationale tout axe principal qui permet les échanges et les déplacements interprovinciaux et internationaux en reliant, de manière aussi directe que possible, la capitale ou un grand centre démographique ou commercial d'une province**
 - **à une autre capitale ou à un autre grand centre démographique ou commercial**
 - **à un important point d'accès au réseau routier américain**
 - **à un autre mode de transport directement relié à la route.**

L'application de ces critères a permis de délimiter un réseau routier national d'une longueur de 24 449 km, qui représente un peu moins de 3 p. 100 de tout le réseau routier canadien.

En plus de ce réseau national, les administrations ont dressé la liste des grandes routes d'accès aux ressources ou à caractère récréatif. Bien qu'elles ne fassent pas partie du réseau routier national, ces routes constituent d'importantes voies régionales et seront considérées en priorité quand on envisagera l'expansion du réseau routier national. Ensemble, ces routes d'accès aux ressources et à caractère récréatif totalisent quelque 7 700 km.

2.3 Normes de conception et d'exploitation

La première phase de l'étude a mené à l'adoption de quatre normes minimales de conception et d'exploitation, ainsi que d'une norme maximale de conception, qui servira de plafond de financement dans toute entente subséquente de partage des coûts. On a ensuite comparé l'état des routes à ces normes pour cerner les lacunes du réseau routier national. Voici les normes minimales qui ont été retenues et, dans chaque cas, un aperçu de la situation actuelle :

Conception géométrique

Artère à deux voies contiguës dotée d'accotements revêtus en dur et de 0,8 m au moins, pour une vitesse de calcul de 100 km/h.

La proportion du réseau routier national qui n'est pas conforme à cette norme minimale peut surprendre : elle est de 33 p. 100.

État de service (capacité)

La route doit permettre une vitesse praticable de 90 km/h.

D'après une projection du trafic sur une période de dix ans, 18 p. 100 environ du réseau ne satisfait pas à cette norme. Vu que la plupart des tronçons inférieurs à la norme ne se prêtent pas à une vitesse praticable de 90 km/h avec les débits actuels, l'augmentation prévue du trafic ne fera qu'aggraver le problème.

Capacité structurale (résistance)

La route doit être ouverte à la circulation toute l'année (aucune limite saisonnière de charge) et pouvoir être empruntée par les véhicules conformes aux normes nationales de poids et de dimensions.

On considère que 16 p. 100 du réseau national n'est pas conforme à cette norme. En outre, 22 p. 100 de tous les ponts d'une portée de 4,5 m au moins exigeront une réhabilitation structurale au cours des cinq prochaines années.

Confort de roulement

La route doit avoir un indice de confort de 6 au moins ou une cote équivalente dans un autre système.

Ici encore, 16 p. 100 du réseau national ne satisfait pas à cette norme.

Pour assurer une certaine part d'équité régionale, on a adopté une norme maximale de conception géométrique, tout en reconnaissant que cette norme est dépassée sur certains tronçons du réseau

national afin de répondre à des besoins locaux pressants. Le maximum adopté doit servir de plafond de financement et non de limite de conception.

Norme maximale de conception géométrique (plafond de financement)

Artère rurale à quatre voies et à chaussées séparées, avec réglementation totale des accès et une vitesse de calcul de 130 km/h.

2.4 Nature et état du réseau routier national

Vu que 33 p. 100 du réseau routier national est inférieur à la norme minimale de conception géométrique, que 18 p. 100 est inférieur à la norme minimale d'état de service et qu'un total combiné de 26 p. 100 est inférieur à la norme minimale de capacité structurale ou de confort, l'état actuel du réseau routier national est fort inquiétant. Si l'on combine tous les paramètres, on constate que 38 p. 100 du réseau national, soit quelque 6 900 km de routes, ne satisfait pas aux normes minimales. En outre, 22 p. 100 des ponts du réseau routier national exigeront des travaux de réhabilitation au cours des cinq prochaines années. Étant donné que les routes se détériorent à des rythmes différents selon les matériaux, les pratiques d'entretien, de réhabilitation et de construction, les conditions ambiantes et la circulation, il s'agit ici d'une indication des lacunes plutôt que d'une description précise de l'état actuel du réseau routier national. Néanmoins, l'étude indique la gravité du problème.

Les insuffisances relevées sont réparties sur un réseau constitué de quelque 17 700 km de routes à deux voies revêtues en dur (73 %), de 3 300 km d'autoroutes à voies multiples et à réglementation des accès (14 %), de 2 700 km d'artères à voies multiples revêtues en dur (11 %) et de 580 km de routes de gravier à deux voies (2 %).

Le réseau routier national représente moins de 3 p. 100 de la longueur totale de l'infrastructure routière du Canada, mais 26 p. 100 environ de tous les déplacements automobiles (mesurés en véhicules-kilomètres) se font sur ce réseau. En 1986, les déplacements sur le réseau se sont chiffrés à quelque 48,5 milliards de véhicules-kilomètres, ce qui représente une très forte proportion des mouvements interurbains et internationaux de véhicules au Canada.

3.0 DEUXIÈME PHASE

La deuxième phase de l'étude a consisté à examiner ce qu'il coûterait de rendre le réseau routier national conforme aux normes acceptées de conception et d'exploitation. On a ensuite évalué ces coûts dans le contexte des avantages retirés par les usagers de la route, dans celui des effets économiques et environnementaux et dans celui des recettes et dépenses routières actuelles.

3.1 Coûts en capital des améliorations du réseau national

On a estimé qu'il faudrait investir 12,7 milliards de dollars (dollars de 1989) pour rendre l'ensemble du réseau national conforme aux normes minimales de conception et d'exploitation. Sur ce total, quelque 4,8 milliards de dollars (38 %) serviraient à doubler le nombre de voies de routes actuelles ou à construire de nouvelles routes à quatre voies, près de 3,2 milliards de dollars (25 %) seraient exigés pour les travaux de reconstruction et de resurfaçage, quelque 1,4 milliard de dollars (11 %) pour la construction ou la réhabilitation des ponts, 1,3 milliard de dollars (10 %) pour la construction de nouvelles rocares à deux voies, et 2 milliards de dollars (16 %) pour la construction d'échangeurs.

Une étude détaillée des coûts a estimé qu'il faudrait, après avoir rendu le réseau routier conforme aux normes, consacrer une somme complémentaire de 4,8 milliards de dollars à l'aménagement d'une route pancanadienne à quatre voies, qui, dans la mesure du possible, suivrait le tracé de la Transcanadienne actuelle. Les principaux éléments de ce projet sont d'importantes améliorations de la Transcanadienne dans le Nord de l'Ontario et la construction d'une nouvelle autoroute périphérique à Montréal pour réduire les graves problèmes d'encombrement de cette ville. Le reste de l'analyse cherchait à estimer ce qu'il coûterait de construire une route transcanadienne à quatre voies, même là où les débits actuels ne l'exigent pas.

3.2 Avantages et effets

On a estimé que la valeur actuelle (en dollars de 1989) des avantages que les usagers de la route retireraient d'un programme d'amélioration du réseau routier national serait de l'ordre de 10 à 17 milliards de dollars, si l'on se base sur un cadre de planification de 25 ans. La construction d'une route transcanadienne à quatre voies ajouterait entre 561 et 963 millions de dollars à ce total. Le calcul de ces avantages repose sur une estimation de la réduction des frais d'utilisation des véhicules, des temps de parcours et du nombre d'accidents (il serait peut-être possible d'éviter 160 accidents mortels par an).

On a évalué les autres répercussions économiques en simulant les effets d'une plus forte demande de construction routière et en introduisant dans cette simulation les effets des avantages retirés par les usagers. Bien qu'elle soit sensible aux hypothèses de financement, la simulation a indiqué que l'économie canadienne bénéficierait légèrement pendant la période de construction routière, mais qu'il y aurait peu d'effet sur le revenu par habitant des Canadiens. La création d'emplois dans le secteur de la construction routière et les secteurs connexes serait non négligeable. Le secteur des transports routiers réaliserait des gains de productivité, ce qui, ajouté à un meilleur accès aux marchés dans les directions nord-sud et est-ouest, améliorerait la compétitivité commerciale. Un aspect important de la restauration ou du remplacement d'un réseau routier vieillissant est que l'investissement public dans l'infrastructure peut contribuer à une meilleure productivité du secteur privé et à une plus forte croissance économique. On estime qu'il faudrait consacrer 12,7

milliards de dollars aux améliorations, mais les programmes pluriannuels d'investissement offriront à toutes les administrations une souplesse suffisante pour modérer les effets sur les économies canadiennes.

Après avoir examiné les effets d'un programme d'amélioration du réseau routier national sur le milieu naturel et social, on a établi qu'à ce niveau d'analyse environnementale une planification et une gestion judicieuses permettraient de minimiser les effets d'un tel programme sur les milieux naturel et social pendant la phase de la construction. La construction de nouvelles routes sur les terres humides, dans d'autres écosystèmes vulnérables ou sur les terres agricoles productives pourrait poser des problèmes. Dans de tels cas, il est recommandé de procéder à des études environnementales plus détaillées à un stade plus avancé du programme.

3.3 Recettes et dépenses

La deuxième phase de l'étude a examiné les recettes et dépenses routières sur une période de cinq ans (1983 - 1988), pour mettre les coûts en capital de l'amélioration du réseau routier, les avantages retirés par les usagers et les effets plus vastes qui découleront de ces améliorations en corrélation avec les budgets actuels de construction et d'entretien des routes au Canada.

Les dépenses consacrées à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des routes, y compris les paiements de transfert se rapportant spécifiquement aux routes, se sont élevées à 24,4 milliards de dollars pendant la période allant de 1983 à 1988. La part provinciale et territoriale de ces dépenses s'est chiffrée à quelque 23,2 milliards de dollars (95 %), tandis que la part fédérale, composée de dépenses directes pour les routes fédérales et de paiements de transfert aux provinces, a été de 1,2 milliard environ (5 %).

Sur ce total, les dépenses annuelles consacrées par tous les paliers du gouvernement au réseau routier national ont représenté 946 millions de dollars. Ce chiffre comprend quelque 668 millions de dollars pour les projets de construction et les grands projets de réhabilitation et de reconstruction, et 278 millions de dollars pour l'entretien courant. Vu qu'on estime qu'il faudrait affecter quelque 1,27 milliard de dollars par an aux améliorations proposées du réseau routier national, sur une période de dix ans, il faudrait, pour respecter les normes nationales, doubler les crédits actuellement affectés à la construction et à la réhabilitation du réseau routier national.

On a examiné les recettes tirées des taxes sur le carburant, des droits de permis et d'immatriculation, et du péage pendant la période allant de 1983 à 1988. Elles se sont élevées à 33,3 milliards de dollars. Près de 83 p. 100 du total provenait des taxes sur le carburant. Les recettes provinciales tirées des taxes sur le carburant sont restées relativement constantes pendant la période en question, malgré l'introduction de taxes sur le carburant en Alberta et en Saskatchewan pendant la dernière année sur laquelle portait l'étude : en 1983, elles étaient de 3,1 milliards de dollars, et, en 1988, de 3,6 milliards de dollars. Pendant la même période, les recettes fédérales tirées de la taxe de vente et de la taxe d'accise sur le carburant ont doublé, passant de 1,5 milliard de dollars en 1983 à 3,2 milliards en 1988.

4.0 RÉSULTATS DE LA TROISIÈME PHASE

La troisième phase de l'étude sur la politique routière nationale s'est concentrée sur deux points : la consultation d'un grand nombre de secteurs à propos des résultats des deux premières phases de l'étude, et la préparation d'un rapport sur l'expérience et les pratiques du Canada et de quelques pays étrangers dans le domaine du financement de l'infrastructure routière, et en particulier du réseau routier national.

4.1 Consultation des secteurs

Le rapport sur la deuxième phase de l'*Étude sur la politique routière du Canada* a été publié en janvier 1990. Il a été transmis à une quarantaine de représentants d'associations sectorielles nationales et régionales, accompagné d'une lettre leur demandant leurs réactions. On a reçu 25 réponses comprenant des commentaires détaillés. Par ailleurs, plusieurs associations ont répondu en envoyant un exposé de leur position quant à un réseau routier national.

La lettre d'accompagnement ne limitait pas le champ des commentaires, mais le Comité directeur de l'étude sur la politique routière nationale a proposé qu'ils portent sur les quatre grands points suivants :

- **l'importance des transports routiers pour le secteur en question et les effets qu'une amélioration du réseau routier national aurait sur le secteur;**
- **la mesure dans laquelle les frais de transport influencent le secteur;**
- **les méthodes de financement qu'il faudrait examiner pour lancer un programme d'amélioration du réseau routier national;**
- **la validité et la pertinence des avantages pour les usagers et des effets économiques que l'on prévoit découler du programme d'amélioration proposé.**

Les réponses ont été de deux types. La majorité des secteurs qui ont répondu ont indiqué appuyer l'étude sur la politique routière nationale et la désignation d'un réseau routier national au Canada. Dans leurs commentaires, ils ont laissé entendre que les coûts et l'infrastructure des transports routiers sont importants, non seulement pour eux, mais aussi pour tous les Canadiens. Là où ils ont abordé les quatre points ci-dessus dans leurs réponses, ils se sont déclarés en faveur d'un régime de fiscalité spécifique où toutes les recettes perçues auprès des usagers de la route, y compris les taxes fédérales sur le carburant, sont consacrées aux dépenses routières, ils ont examiné la possibilité de consacrer aux programmes routiers d'autres recettes routières et ont abordé la question du péage. Certains groupes ont recommandé qu'on envisage des options comme le recours à des revêtements de béton sur le réseau national, l'aménagement d'accotements cyclables, l'élimination de tous les passages à niveau, etc. Dans l'ensemble, les secteurs consultés ont jugé que les chiffres avancés par le rapport de la deuxième phase à propos des avantages retirés par les usagers et des répercussions économiques étaient raisonnables ou sous-estimés.

Un plus petit nombre de réponses, en grande partie celles du secteur ferroviaire, ont indiqué que toute étude de la politique routière nationale devrait tenir compte des autres modes, parce que la politique routière dicte la politique ferroviaire. Dans leur réponse, les Chemins de fer nationaux

Tableau 1 – Résultats comparatifs de la consultation des secteurs

Secteur	Importance des transports routiers	Effets des coûts des transports routiers	Méthodes proposées de financement	Exhaustivité des avantages pour les usagers et des répercussions	Autres commentaires ou suggestions
Tourisme	Très grande pour ce secteur de 24 milliards de dollars	Importants - les taxes sur le carburant dissuadent les touristes	Les routes devraient être financées par plus que les usagers, car tous les Canadiens en profitent	Pas indiquée	Appuie l'étude sur la politique routière; tous les Canadiens profitent du tourisme; la qualité des routes compte pour beaucoup; les usagers paient déjà des taxes très élevées
Construction	Grande pour certaines industries, mais pas très grande	Faibles, sauf pour le transport de certains matériaux de construction	Taxe nationale spécifique sur le carburant et fonds spécial	Effets sous-estimés; il faudrait souligner les plus vastes effets économiques	Il incombe au gouvernement fédéral de veiller à ce que l'infrastructure routière soit satisfaisante; le secteur de la construction et l'ensemble de l'économie en profitent
Autocars	Très grande	Très grands	Fiscalité spécifique et une part de fiscalité générale	Les frais du secteur sont très élevés et tout avantage est le bienvenu	Une réduction des frais de transport stimulerait le recours à l'autocar
Transports collectifs urbains	Pas indiquée	Pas indiqués	Pas indiqués	Pas indiquée	L'étude sur la politique devrait englober tous les modes et il faudrait encourager l'investissement dans les transports en commun pour économiser l'énergie et préserver l'environnement
Automobilistes	Très grande	Les coûts de déplacements sont importants	Il faudrait consacrer aux routes toutes les recettes perçues auprès des usagers avant d'avoir recours aux recettes générales	Pas indiquée; mais la sécurité des automobilistes est un aspect important	Appuie l'étude; fermement partisan d'une autoroute transcanadienne à voies multiples
Expéditeurs	Très grande	Très grands	Fonds spécial alimenté par les recettes de la fiscalité spécifique	Pas indiquée; tout avantage est le bienvenu	Le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle de premier plan
Camionnage	Très grande	Très importants	Consacrer aux routes les recettes actuellement perçues auprès des usagers	Pas indiquée	Appui ferme, notamment pour une route transcanadienne à quatre voies. Établir des priorités provinciales là où le trafic le justifie. L'OTA s'oppose à la participation fédérale
Chemins de fer	Grande, vu la concurrence entre les deux modes	Les chemins de fer risquent de souffrir grièvement d'une expansion des routes	Répartition globale des coûts; dépenser là où on en a le plus pour son argent	Analyse polarisée et inexacte; les coûts d'énergie n'ont pas été analysés; les coûts du trafic n'ont pas été inclus	L'étude a été trop restreinte; il aurait fallu effectuer une étude sur la politique des transports et y inclure le mode ferroviaire, ainsi qu'aborder la question de la concurrence rail/route
Chambres de commerce régionales	Très grande dans les régions du pays où il n'y a pas d'autre choix	Frais de transport élevés dans les régions	Fonds spécial alimenté par les recettes perçues auprès des usagers; les recettes actuelles devraient être affectées aux routes	Tout réduction des frais et toute création d'emplois sont les bienvenues	Les transports (routiers et ferroviaires) sont cruciaux pour les régions
Secteurs du génie	Indirects seulement	Aucun	Faire payer l'usager; fiscalité spécifique peut-être; dépenser les recettes actuellement perçues auprès des usagers	Avantages valables, mais les expéditeurs et transporteurs basés aux États-Unis en profitent eux aussi	Il faut éviter de se noyer dans des études à n'en plus finir
Better Roads Coalition	Très grande au Canada	Variet de très forts à très faibles	Dépenser les recettes actuellement perçues auprès des usagers	Les avantages retirés par les usagers et les répercussions sont déjà bien compris	Appui ferme, notamment pour une route transcanadienne à quatre voies et l'élimination des passages à niveau
Cyclistes	Sur le plan des loisirs	Pas indiqués	Pas indiqués	Pas indiqués	Tenir compte des cyclistes dans la conception des routes

du Canada ont fait valoir que la deuxième phase de l'étude avait mal calculé les coûts, les recettes, les avantages et les répercussions. Les autres réponses du même type ont surtout fait ressortir que ce genre d'étude devrait porter sur une politique nationale des transports et non sur une politique routière nationale qui fait exclusion des autres modes. Les réponses reçues de chaque secteur sont résumées au tableau 1.

4.2 Examen de la politique routière d'autres pays

Le deuxième objectif de la troisième phase était de dresser un rapport sur l'expérience et les pratiques du Canada et de certains autres pays dans le domaine de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et du financement des routes, et en particulier, des réseaux routiers nationaux. Ce rapport devait servir d'ouvrage de référence pour l'examen des options qui pourraient être adoptées au Canada. Les pays en question ont compris trois pays développés ayant une structure politique à trois paliers semblable à celle du Canada :

- États-Unis
- République fédérale d'Allemagne
- Australie

On a également examiné, mais moins en détail, la situation de plusieurs autres pays développés où, contrairement à ce qui se passe au Canada, les structures politiques et administratives relatives aux transports routiers sont dominées par le gouvernement central ou par des sociétés créées par le gouvernement central :

- France
- Grande-Bretagne
- Italie
- Espagne

Les données utilisées pour cet examen proviennent d'un sondage général, de la correspondance échangée et de publications. Les principaux résultats de cet examen comparatif sont présentés ici.

Le tableau 2 indique l'importance relative des transports terrestres (routiers et ferroviaires). Les tonnes-kilomètres qui y sont utilisées pour mesurer le transport des marchandises tendent à surestimer le transport en vrac sur de longues distances. Cette tendance est particulièrement forte dans le cas des pays d'une grande superficie comme le Canada, les États-Unis et l'Australie. Nous n'avons pas examiné ici les transports aériens et maritimes des marchandises et des passagers, parce qu'il nous manquait les données nécessaires et parce qu'une telle comparaison dépassait la portée de notre étude. **Le tableau 2 indique toutefois que, dans chaque pays, les transports routiers jouent un rôle important dans le déplacement des personnes et le transport des marchandises. La comparaison intermodale sert également à faire ressortir la prédominance du transport routier des passagers, même dans les pays européens que l'on tend à croire les plus dépendants des transports ferroviaires pour le déplacement des personnes. On pouvait s'attendre que tous ces pays aient mis en place des politiques qui reflètent l'importance des transports routiers pour les mouvements des marchandises et des passagers.**

Pour évaluer l'importance des transports routiers dans les divers pays, nous avons examiné, au tableau 3, la longueur du réseau routier et les dépenses annuelles consacrées à sa construction et à son entretien. Comme on peut le constater, le Canada a, vu sa grande superficie et sa population relativement faible, un réseau routier relativement long et les sommes qui lui sont consacrées tous les ans ne sont dépassées que par celles des États-Unis. Toutefois, les dépenses par 1000 km de routes placent le Canada à l'avant-dernière place, avant la France où le gros des dépenses routières est engagé par les sociétés concessionnaires à péage. Nous n'avons pas compris dans l'examen des dépenses publiques les dépenses engagées par les sociétés concessionnaires à péage. La position décevante du Canada est due en partie à ses caractéristiques géographiques et démographiques, mais ce qui ressort nettement du tableau 3, c'est le faible niveau des dépenses consacrées aux routes par le gouvernement central au Canada par comparaison à tous les autres pays examinés. Il semble que le traitement des transports routiers au Canada soit fort différent de celui des autres pays examinés.

Tableau 2 – Comparaison intermodale des transports terrestres (1988)

	Millions de tonnes-kilomètres		Millions de passagers-kilomètres	
	Route	Rail	Route	Rail
États-Unis	1 064 000 40 %	1 564 000 60 %	3 531 000 99 %	19 630 1 %
RFA	153 500 72 %	60 000 28 %	571 600 93 %	42 100 7 %
Australie	74 000 48 %	79 480 52 %	* 83 %	* 4 %
Canada	72 000 21 %	272 000 79 %	250 000 99 %	2 100 8 %
Italie	150 648 89 %	18 274 11 %	506 443 92 %	43 849 1 %
France	137 600 73 %	50 700 27 %	597 000 89 %	73 000 11 %
Espagne	124 241 90 %	14 466 10 %	168 390 91 %	15 779 9 %
Grande-Bretagne	113 300 87 %	17 300 13 %	493 500 93 %	39 000 7 %

* En Australie, les autres déplacements (13 %) sont assurés par les modes aériens et maritimes.

Tableau 3 – Comparaison des longueurs des réseaux routiers et des dépenses (1988)

	Longueur du réseau routier	Total des dépenses routières ¹ Millions de DTS ²			en % du PNB	Dépenses	
		Gouvernement central	État ou province	Total		par habitant	Dépenses par 1000 km de route
États-Unis	1 350 967	9 672,2 31 %	21 304,3 69 %	30 976,5	0,7	90,07	16,27
Canada	275 271	154,0 6 %	2407,5 94 %	2561,5	0,9	98,5	9,3
RFA	103 304	614,5 36 %	1443,5 64 %	2058,0	0,2	33,73	19,92
Grande-Bretagne	50 306	2024,3 100 %	-	2024,3	0,4	36,6	40,24
Italie	160 266	628,2* 34 %	1281,0 66 %	1963,2	0,4	34,2	12,25
Espagne	150 837	1149,6 64 %	655,0 36 %	1804,6	0,8	46,3	11,96
Australie	121 600	795,0 49 %	833,5 51 %	1628,5	1,3	101,78	13,39
France	366 470	1006,1* 68 %	484,6 32 %	1490,7	0,2	26,6	4,07

1. Ne comprend pas les routes municipales

2. DTS = droit de tirage spécial du Fonds monétaire international; en 1988, 1 DTS valait 1,60 dollar canadien.

* Dans le cas de l'Italie et de la France, les chiffres ne comprennent pas les dépenses des sociétés concessionnaires à péage, vu qu'il ne s'agit pas de dépenses gouvernementales.

Tableau 4 – Montant annuel des investissements et des dépenses d'entretien consacrés au réseau routier national

Pays	Dépenses (en millions de DTS)	Longueur (km)	Dépenses par km (en milliers de DTS)	Année
États-Unis	14 380	70 926	203	1988
Italie	1 950	6 192	315	1987
RFA	1 272	8 600	148	1987
France	1 153	6 700	172	1988
Canada	796	24 449	33	1988
Australie	329	16 000	21	1985

Notes : Dans le cas de la France, les dépenses sont uniquement celles des sociétés concessionnaires; dans le cas de l'Italie, il s'agit des dépenses des sociétés concessionnaires et du gouvernement central; pour les États-Unis, le Canada, l'Allemagne et l'Australie, il s'agit uniquement des dépenses des autorités fédérales et provinciales ou d'État. Les chiffres pour l'Espagne et la Grande-Bretagne n'étaient pas disponibles.

DTS = Droit de tirage spécial du Fonds monétaire international (en 1988, 1 DTS valait 1,60 dollar canadien).

Dans le tableau 4, la comparaison ne porte que sur les dépenses annuelles consacrées aux réseaux routiers nationaux. La Grande-Bretagne et l'Espagne sont exclues de cette comparaison en raison de l'absence d'estimations précises des sommes affectées à leur réseau national respectif, **mais la comparaison aux autres pays montre que le Canada se place avant l'Australie, mais loin derrière les États-Unis et les pays européens.** Les dépenses que le Canada consacre au réseau routier national sont inférieures à ce qu'on aurait pu prévoir, vu l'étendue de notre pays, les distances entre les grandes villes, l'état général du réseau national et le fait que ce réseau national constitue l'élément essentiel du réseau routier du Canada.

Comme le montrent les tableaux et les brefs commentaires qui les accompagnent, les transports terrestres en général et les transports routiers en particulier jouent un rôle important dans tous les pays examinés ici. **La position du Canada dans cette comparaison donne à penser que, malgré l'importance des transports routiers dans notre pays et bien que notre réseau routier, y compris notre réseau routier national, soit comparable à celui d'autres pays, compte tenu de notre superficie, les dépenses que le Canada consacre à ses routes et au réseau routier national en particulier sont, par comparaison aux autres pays, inférieures à ce qu'on aurait pu prévoir.** Cette situation pourrait découler des politiques et programmes visant les transports routiers au Canada ou d'une diminution des recettes qui servent à financer les routes, par comparaison à d'autres pays. Le tableau 5 examine les recettes routières annuelles et le pourcentage de ces recettes qui est affecté aux routes.

Tableau 5 – Recettes routières annuelles et dépenses routières annuelles, exprimées en pourcentage des recettes routières annuelles (1988)

Pays	Recettes par millier de véhicules immatriculés	Total des dépenses routières, en pourcentage du total des recettes routières
Grande-Bretagne	1087,42	21 %
Espagne	879,12	18 %
RFA	472,41	63 %
Canada	336,79	61 %
États-Unis	261,11	100 %
Australie	244,63	124 %

En 1988, 1 DTS valait 1,60 dollar canadien. La France et l'Italie ne sont pas comprises parce qu'on ne disposait pas de chiffres précis sur les recettes de péage des sociétés concessionnaires.

Tout examen des recettes routières est rendu difficile par la diversité des taxes et par l'affectation des recettes perçues auprès des usagers de la route. Dans tous les pays, les taxes sur le carburant et les droits de permis et d'immatriculation constituent l'essentiel des recettes routières, mais il existe une variété d'autres sources de recettes, dont les routes à péage, les taxes sur les automobiles, la taxe à la valeur ajoutée sur les véhicules et l'équipement, les taxes sur l'assurance, les taxes sur les pneus, les taxes sur les poids-lourds, etc. Pour simplifier, nous avons inclus au tableau 5 toutes les recettes que chaque pays considère reliées à la route. Dans le cas du Canada, cela comprend les taxes fédérales et provinciales sur le carburant, les droits d'immatriculation et de permis, et une certaine part de recettes tirées du péage. Pour contourner le problème de la fluctuation des devises, nous avons ici encore exprimé toutes les recettes et les dépenses en droits de tirage spéciaux (DTS), utilisés par le Fonds monétaire international.

Bien qu'il donne une bonne idée de la situation, le tableau 5 doit être interprété avec une certaine prudence. À titre d'exemple, bien qu'en Australie les dépenses routières soient supérieures aux recettes routières (elles correspondent à 124 p. 100 des recettes routières), le gouvernement fédéral ne consacre aux routes que 46 p. 100 environ des taxes sur le carburant. Par contre, les crédits affectés aux routes par les États australiens sont élevés en comparaison des recettes qu'ils perçoivent auprès des usagers de la route. Aux États-Unis, s'il y a équivalence parfaite des recettes et des dépenses routières (100 p. 100 des recettes routières sont affectées aux routes tous les ans), c'est en grande partie parce que les recettes perçues auprès des usagers sont automatiquement consacrées aux programmes routiers. Aux États-Unis, les recettes routières peuvent être dévolues aux programmes routiers dans la même année, mais les dépenses peuvent n'être engagées que l'année suivante. Au Canada, le gouvernement fédéral ne consacre aux routes que 8 p. 100 environ de toutes les recettes fédérales tirées des taxes sur le carburant, ce qui laisse entendre que les dépenses engagées par de nombreuses provinces sont bien supérieures aux 61 p. 100 des recettes routières qu'indique le tableau 5. Ce tableau ne comprend pas la France ou l'Italie, parce qu'il n'a pas été possible d'obtenir des chiffres précis sur les recettes tirées du péage par les sociétés concessionnaires. Dans la pratique, après avoir retransché un rendement modeste sur leur investissement, qui varie chaque année, ces sociétés consacrent près de 100 p. 100 des recettes de péage à la construction et à l'entretien des routes.

Toutefois, comme le montre le tableau 5, le Canada se place derrière les pays européens, mais loin devant l'Australie et les États-Unis pour ce qui est des recettes par millier de véhicules immatriculés. Pour ce qui est du pourcentage des recettes routières qui est affecté aux routes, le Canada vient devant la Grande-Bretagne et l'Espagne, mais légèrement derrière l'Allemagne et loin derrière les États-Unis et l'Australie. Ce que cette comparaison fait ressortir, c'est que le financement des routes et du réseau routier national en particulier dépend, au Canada, autant des décisions de politique que du fait que les recettes routières sont moins élevées. C'est pourquoi nous présentons ici une comparaison des politiques et programmes en vigueur dans ces pays et au Canada. Le tableau 6 présente un examen comparatif du réseau routier national, du partage des responsabilités et des mécanismes de financement.

États-Unis

En 1956, les États-Unis ont mis en place un système de comptabilité axé sur un fonds spécial (le "Highway Trust Fund"), qui visait à accélérer la construction d'un réseau national de routes inter-États à quatre voies au moins et à réglementation des accès dans la partie continentale des États-Unis. Administré par le gouvernement fédéral, le Highway Trust Fund a l'avantage de ne pas produire de déficit, de garantir aux usagers de la route que toute nouvelle augmentation des taxes sera affectée exclusivement aux routes et d'imposer un plafond à la contribution fédérale au financement des routes. Dans la pratique, tous les programmes routiers sont des programmes administrés par les États, qui en partagent les coûts avec le gouvernement fédéral, et ce dernier doit approuver tous les projets de construction et les grands projets d'entretien sur les réseaux routiers désignés. Dans le cas du réseau inter-États, les frais de construction et de réhabilitation sont actuellement assumés à 90 p. 100 par le gouvernement fédéral, à partir du Federal Highway Trust Fund, et à 10 p. 100 par les États, à partir de leur propre budget routier. Ce système et l'expansion du réseau inter-États en un réseau national plus étendu font actuellement l'objet d'une réévaluation aux États-Unis. Aujourd'hui, le réseau inter-États de quelque 70 926 km de routes à chaussées divisées et à au moins quatre voies est presque terminé.

Les importants principes des programmes routiers américains, y compris le programme du réseau inter-États, sont les suivants :

- les rapports entre les deux paliers du gouvernement : les crédits fédéraux sont transférés aux autorités routières de chaque État, qui assument la responsabilité directe de la mise en oeuvre des programmes
- une formule de partage des dépenses qui oblige les États à participer directement au financement des programmes
- la répartition des fonds entre les États et entre les programmes routiers à l'aide d'une formule établie
- la désignation de réseaux, qui permet de consacrer les crédits fédéraux à des réseaux routiers coordonnés et reliés entre eux
- un mécanisme d'équilibre des budgets, en vertu duquel toutes les recettes routières et toutes les dépenses routières du gouvernement fédéral doivent s'équilibrer chaque année
- l'imposition, aux usagers de la route, de taxes fédérales qui servent à financer tous les grands programmes routiers fédéraux.

Aujourd'hui, le financement des routes se répartit de la façon suivante : 23 p. 100 provient du gouvernement fédéral, 50 p. 100, des administrations routières des États, et 27 p. 100, des autorités locales ou municipales. Aux États-Unis, les dépenses routières s'élèvent à quelque 70 milliards de dollars américains par an.

Australie

En Australie, le gouvernement fédéral a, en 1974, assumé la totalité du financement d'une nouvelle route nationale d'une longueur de quelque 16 000 km. **Depuis, la totalité du financement du réseau routier national est assurée par le gouvernement fédéral, qui utilise à cette fin un fonds routier spécial, alimenté par une partie des taxes sur le carburant.** En vertu de la constitution australienne, les États continuent d'assumer la responsabilité des routes, mais les projets du réseau routier national, conçus et mis en oeuvre par les autorités routières des États, sont approuvés et financés intégralement par le gouvernement fédéral. Le réseau routier national s'est fortement amélioré depuis 1974. En 1985, la répartition du financement des routes était la suivante : 35 p. 100 provenait du gouvernement fédéral, 36 p. 100, des États, et 29 p. 100, des autorités locales. Le total des dépenses s'élevait à 3,7 milliards de dollars australiens.

République fédérale d'Allemagne

En Allemagne de l'Ouest, le réseau fédéral d'autoroutes à quatre voies au moins et à réglementation des accès, d'une longueur totale de 8 600 km, appartient au gouvernement fédéral, qui en assure le financement, mais la mise en oeuvre des programmes de construction et d'entretien incombe aux États et aux grandes municipalités. Par ailleurs, le gouvernement fédéral assume le financement intégral du réseau fédéral de routes principales, qui totalise quelque 31 229 km. En 1987, 30 p. 100 environ de tout le financement est venu du gouvernement fédéral. Les États et les autorités locales ont fourni le reste. Les dépenses se sont élevées à quelque 20 milliards de marks. Grâce à une bonne planification à long terme, l'Allemagne fédérale est parvenue à construire, à

agrandir et à entretenir un réseau routier répondant à des normes très élevées. **Tous les investissements dans l'infrastructure des transports (routiers, ferroviaires, maritimes et aériens) font l'objet d'une planification minutieuse. Les niveaux de financement sont établis pour une période de cinq ans et sont respectés.**

Italie et France

L'Italie et la France ont créé des sociétés concessionnaires, auxquelles le gouvernement central concède, pour une période limitée, la construction, l'entretien et l'exploitation d'un réseau national d'autoroutes à réglementation des accès et répondant à des normes élevées, dont le financement est assuré presque exclusivement à partir du péage, les sociétés se réservant chaque année une certaine marge de rendement du capital. Les débits élevés entre les villes et, souvent, entre les pays sur ces autoroutes offrent de grands débouchés aux sociétés concessionnaires. En règle générale, ces autoroutes ne reçoivent aucune subvention publique. Les sociétés concessionnaires, qui doivent rendre des comptes au gouvernement central, ont accéléré le rythme de la construction routière sans créer de grandes dettes publiques. Toutefois, dans les deux pays, le gouvernement central continue de financer directement un important réseau de routes principales.

Espagne et Grande-Bretagne

En Grande-Bretagne, où il n'existe pas de palier provincial du gouvernement, le gouvernement central finance toutes les autoroutes nationales. On a récemment évalué la possibilité de confier au secteur privé la mise en oeuvre de grands projets d'expansion du réseau d'autoroutes. Comme en Italie et en France, les débits élevés et des réseaux bien établis de routes d'évitement font de l'investissement du secteur privé dans les routes une proposition intéressante. L'Espagne semble s'engager dans la même voie du financement de la construction et de l'entretien des autoroutes nationales par le péage, mais est en retard sur la France et l'Italie à cet égard. Des débits plus faibles dans certaines régions du pays et les préparatifs faits en vue de la Foire mondiale et des Jeux olympiques d'été ont obligé le gouvernement central à accélérer ses plans d'investissement dans la construction routière.

Canada

Le Canada a suivi une autre voie pour la construction et l'entretien de l'infrastructure routière. **Comme aux États-Unis et en Australie, la quasi-totalité des transports routiers relève des autorités provinciales, mais, contrairement à ce qui se passe dans tous les autres pays examinés ici, le gouvernement fédéral contribue peu au financement direct du réseau routier national.** Comme dans les autres pays, les autorités fédérales perçoivent d'importantes recettes auprès des usagers de la route, mais la responsabilité directe de la construction, de l'amélioration et de l'entretien du réseau routier canadien incombe en grande partie aux provinces et territoires.

Par le passé, notamment pendant la première moitié du siècle, le gouvernement fédéral a contribué à la construction de certaines parties du réseau routier canadien en aidant les provinces à financer les projets nécessaires. La route transcanadienne, dont la construction s'est terminée en 1971, a été financée à parts égales par les autorités fédérales et provinciales, sauf dans certaines régions des provinces de l'Atlantique et de la Colombie-Britannique, où le gouvernement fédéral a assumé une plus grande part du financement. Mais, depuis lors, le gouvernement fédéral ne joue aucun rôle dans la construction des réseaux routiers nationaux, mis à part une participation limitée aux programmes routiers dans certaines régions, au titre de diverses ententes fédérales-provinciales

de développement économique régional et de programmes routiers à partage des coûts. Ces ententes et ces programmes sont généralement de portée modeste et de courte durée.

Plus récemment, les efforts fédéraux dans le domaine des transports se sont concentrés sur la sécurité, sur les échanges et sur la déréglementation de nombreux éléments du secteur canadien des transports, le gouvernement se fiant de plus en plus aux forces des marchés national et international pour établir de façon rationnelle les prix et l'offre des transports. Cela n'a fait qu'ajouter aux pressions qui pèsent sur de nombreuses administrations provinciales, auxquelles il incombe de mettre en place et d'entretenir une infrastructure routière satisfaisante et sûre. Les administrations provinciales et territoriales qui sont directement responsables de la construction et de l'exploitation du réseau routier sur leur territoire établissent leurs priorités d'investissement en fonction de leurs propres impératifs sociaux et économiques. Il n'existe aujourd'hui aucun mécanisme officiel qui permette de définir et d'aborder les besoins de transport routier à l'échelle nationale.

Tableau 6 – Comparaison des réseaux routiers nationaux, des responsabilités et des mécanismes de financement

Pays	Réseau national	Longueur du réseau national	Pourcentage de toutes les routes	Normes minimales de conception	Administration propriétaire	Responsabilité de l'exploitation (conception, construction, entretien, etc.)		Responsabilité du financement du réseau national			Source/ mécanisme de financement
						États	États	Construction	Réhabilitation	Entretien	
État-Unis	Oui	Réseau inter-États de 70 926 km	1,1 %	4 voies, réglementation des accès	États	États	90 % fédérale	90 % fédérale	100 % États	709,9 (22 % de tous les déplacements)	fiscalité spécifique/ Highway Trust Fund
RFA	Oui	Réseau d'autoroutes de 8 600 km	1,7 %	4 voies, réglementation des accès	Gouvernement fédéral	États	100 % fédérale	100 % fédérale	États et municipalités 100 %	217 (49 % de tous les déplacements)	fiscalité spécifique et générale, dans un plan pluriannuel
Australie	Oui	16 000 km de routes nationales	2,0 %	2 voies, revêtements en dur	États	États	100 % fédérale	100 % fédérale	États et fédéral, varie	12,6 (9 % de tous les déplacements)	fiscalité spécifique/fonds routier spécial
Canada	Désigné	24 449 km	2,7 %	2 voies, revêtements en dur	Provinces	Provinces	100 % provinciale sauf dans les parcs nationaux et le Nord	100 % provinciale sauf dans les parcs nationaux et le Nord	100 % provinciale sauf dans les parcs nationaux et le Nord	48,5 (26 % de tous les déplacements)	fiscalité générale/crédits spéciaux
Italie	Oui	6 192 km d'autoroutes nationales	0,8 %	autoroutes - 4 voies	Gouvernement central	Sté concession. (Autostrade)	en grande partie autofinancée	en grande partie autofinancée	société concession. 100 %	50,0 (26,6 % de tous les déplacements)	péage/société concessionnaire (Autostrade)
France	Oui	6 700 km d'autoroutes	0,8 %	autoroutes - 4 voies	Gouvernement central	Stés concession. (semi-publiques)	en grande partie autofinancée	en grande partie autofinancée	sociétés concession. 100 %	21 500 véhicules par jour (D)M/A	péage/sociétés concessionnaires, auto-financement

5.0 RÉSUMÉ DE LA TROISIÈME PHASE

La troisième phase a fait avancer l'étude sur la politique routière nationale du Canada en amorçant un processus de consultation des secteurs canadiens qui utilisent les transports routiers ou en dépendent. Elle a également compris un bref examen des politiques et programmes routiers de plusieurs pays. Cet examen a montré que le Canada aborde la construction et l'entretien des routes de façon très différente d'autres pays développés. Les principales constatations de la troisième phase sont les suivantes :

- Les secteurs consultés appuient assez fermement la formulation d'une politique routière nationale au Canada, notamment d'une politique qui viserait à affecter aux routes les recettes routières actuelles, avant d'imposer d'autres frais aux usagers. Le secteur des transports ferroviaires propose que les travaux subséquents portent sur une politique nationale des transports.
- L'examen de la situation aux États-Unis, en Australie, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en France, en Espagne, en Italie et au Canada montre que les transports routiers jouent un rôle très important dans le déplacement des personnes et le transport des marchandises dans tous les pays.
- Tous ces pays sauf le Canada ont des politiques nationales bien établies en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes nécessaires.
- Tous ces pays sauf le Canada ont, dans leurs politiques et programmes nationaux, défini un réseau routier national qui constitue l'élément essentiel de leurs réseaux routiers.
- Le Canada possède un vaste réseau routier, à la mesure de sa superficie, mais, depuis quelques années, consacre moins à ce réseau au kilomètre que la plupart des autres pays.
- Le financement, au kilomètre, de la construction et de l'entretien d'un réseau routier national est bien inférieur à celui de la plupart des autres pays, ce qui est peut-être dû à l'absence d'une politique routière nationale au Canada.
- L'examen des dépenses routières annuelles, en pourcentage des recettes routières annuelles, indique que le Canada se place derrière les autres pays fédéraux, c'est-à-dire les États-Unis, l'Australie et l'Allemagne. Au Canada, à l'échelle nationale, les dépenses routières représentent 61 p. 100 des recettes routières. En Allemagne, elles en représentent 63 p. 100, aux États-Unis, 100 p. 100 et en Australie, 124 p. 100.
- Le Canada est le seul des pays examinés à ne pas avoir de politique routière nationale ou de programmes routiers reposant sur des mécanismes de financement bien établis et sur une répartition claire des compétences.

En conclusion, la troisième phase de l'étude sur la politique routière nationale a recommandé que, vu les travaux réalisés dans les trois premières phases de l'étude, l'appui préliminaire qu'une politique routière recevrait au Canada et la situation dans d'autres pays développés, il faudrait entreprendre, en coopération, des travaux qui puissent mener directement à la formulation et à la mise en oeuvre d'une politique routière nationale au Canada.