

**PARTICIPATION FÉDÉRALE À LA CONSTRUCTION
ET À LA POLITIQUE ROUTIÈRES AU CANADA**

Allison Padova
Division de l'économie

Le 20 février 2006

Le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, il assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.

**THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
HISTORIQUE DE LA PARTICIPATION FÉDÉRALE À LA POLITIQUE ET À LA CONSTRUCTION ROUTIÈRES AU CANADA.....	2
A. Premières contributions fédérales à la construction routière	3
B. Efforts pour établir une nouvelle politique routière nationale.....	4
C. Nouvelle expansion du réseau routier national.....	5
D. Récents programmes fédéraux de contribution au réseau routier.....	6
E. Possibilités d’aller plus loin?	8
POLITIQUE ET CONSTRUCTION ROUTIÈRES FÉDÉRALES DANS D’AUTRES PAYS	9
A. États-Unis.....	9
B. Australie.....	10
CONCLUSION.....	11
 ANNEXE A – CARTE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, 1998	
 ANNEXE B – CARTE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, 2005	



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PARTICIPATION FÉDÉRALE À LA CONSTRUCTION ET À LA POLITIQUE ROUTIÈRES AU CANADA

INTRODUCTION

On n'insistera jamais assez sur l'importance du réseau routier pour la productivité et la compétitivité de l'économie canadienne. Par exemple, la majorité des biens échangés entre le Canada et les États-Unis (63 p. 100 de leur valeur totale en 2003) sont transportés par camion de leur point d'origine à leur lieu de destination⁽¹⁾. Le fait qu'en 2003, les Canadiens ont effectué en automobile 91 p. 100 de leurs déplacements à l'intérieur du pays et 72 p. 100 de leurs déplacements à l'extérieur est un autre indice de l'importance des infrastructures routières dans la vie quotidienne des Canadiens⁽²⁾.

Dans bien des États fédéraux comme le Canada, la construction et l'entretien des routes échappent à la compétence fédérale. Toutefois, étant donné l'importance que revêt l'infrastructure des transports de surface à l'échelle nationale, il arrive souvent que les gouvernements fédéraux participent à la planification et au financement des investissements routiers. Au Canada, à quelques exceptions près, la grande majorité des 1,4 million de kilomètres de route à deux voies appartiennent aux gouvernements provinciaux ou territoriaux et sont gérés par eux⁽³⁾. Plutôt que de se traduire par un engagement stable à long terme, la participation du gouvernement canadien aux investissements routiers prend la forme d'une série de programmes de contributions. La politique routière nationale, qui date de 1974 et ne tient pas compte des nombreux changements survenus depuis (p. ex. la désignation du réseau routier

(1) Transports Canada, *Les transports au Canada 2004*, 2004, tableau A2-1.

(2) Statistique Canada, *Enquête sur les voyages des Canadiens 2003*, n° de catalogue 87-212, p. 18; et Transports Canada, *Les transports au Canada 2003*, 2003, tableau 2-2.

(3) Au total, quelque 15 000 kilomètres de route appartiennent au gouvernement fédéral. C'est le cas notamment de la route de l'Alaska, des routes qui sillonnent les parcs nationaux, les réserves autochtones et la Région de la capitale nationale, des ponts internationaux et du réseau routier militaire.

national en 1988 et le doublement des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis depuis la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain en 1994), semble être le seul point de référence pour décider de la participation financière fédérale.

Le présent document passe en revue le financement fédéral de la construction routière au Canada et la politique fédérale en la matière, d'hier à aujourd'hui. Il décrit les efforts déployés par le gouvernement fédéral entre 1988 et 1992 pour doter le pays d'une nouvelle politique routière nationale et fait état de ses contributions financières à l'infrastructure routière avant et après cette période. Enfin, il fait une analyse comparative de la situation actuelle aux États-Unis et en Australie au chapitre de l'apport fédéral à la politique et au financement des infrastructures routières. Le présent document n'aborde toutefois pas les autres formes de participation fédérale au réseau routier, comme la réglementation des postes frontaliers, la promotion de la sécurité routière ou les activités de recherche et développement dans le domaine de la voirie.

HISTORIQUE DE LA PARTICIPATION FÉDÉRALE À LA POLITIQUE ET À LA CONSTRUCTION ROUTIÈRES AU CANADA

Dans la *Loi constitutionnelle de 1867*, les routes appartiennent à la catégorie générale des « travaux et entreprises de nature locale » et relèvent des provinces et des territoires. Cela n'a toutefois pas empêché le gouvernement fédéral de contribuer à l'occasion à des projets de construction dans le cadre de lois précises ou de programmes de ses ministères et organismes. En règle générale, les investissements routiers fédéraux relèvent principalement de Transports Canada, mais d'autres ministères et organismes ont aussi un rôle à jouer, notamment Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Parcs Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada de même qu'Infrastructure Canada. En ce qui concerne l'élaboration de politiques, Transports Canada a collaboré avec les provinces et les territoires entre 1988 et 1992 pour élaborer différentes options en vue de l'adoption d'une nouvelle politique routière nationale. Les sections ci-dessous font l'historique du financement fédéral du réseau routier et de la politique routière fédérale pour cette période.

A. Premières contributions fédérales à la construction routière

La première contribution financière fédérale aux activités provinciales de construction routière remonte à l'adoption de la *Loi des grandes routes du Canada* en 1919. Cette loi prévoyait la création d'un programme de subventions de 20 millions de dollars sur cinq ans, mais son application a finalement été prolongée jusqu'en 1928. Entre 1930 et 1940, un montant de l'ordre de 50 millions de dollars en fonds fédéraux aurait été consacré à la construction routière au moyen de programmes ministériels et de mesures législatives visant, par exemple, à venir en aide aux chômeurs. C'est sous le régime des lois sur l'assistance-chômage que les travaux de construction des 7 800 kilomètres de la route Transcanadienne ont commencé en 1931⁽⁴⁾.

Le principal projet fédéral de construction routière réalisé avant l'étude sur la politique routière nationale entreprise à la fin des années 1980 a, en fait, été la construction de la route Transcanadienne. Les modalités applicables à la participation fédérale après 1949 ont été officialisées dans la *Loi sur la route transcanadienne* (1949), dans laquelle le gouvernement fédéral s'engageait auprès des provinces à assumer au moins la moitié des coûts de construction pendant sept ans, jusqu'à concurrence de 150 millions de dollars. La *Loi* a toutefois été maintes fois modifiée par la suite, puisque l'ampleur de l'engagement n'a cessé de croître. En conséquence, la route Transcanadienne n'a été achevée qu'en 1971 et la portion des coûts assumés par le gouvernement fédéral a finalement atteint 825 millions de dollars⁽⁵⁾.

Par ailleurs, entre 1950 et 1990, les programmes fédéraux de contribution au réseau routier visaient principalement le développement économique régional. En voici quelques exemples :

- le Programme d'établissement des voies d'accès aux ressources (1958-1969);
- le Programme de construction de tronçons routiers de l'Office d'expansion économique de la région atlantique (1964-1969);
- les différentes ententes de développement administrées par le ministère de l'Expansion économique régionale (MEER);
- le Programme d'amélioration des routes du Nord-Ouest (1974-1981);
- le Programme de renforcement des routes principales des Prairies (1974-1979);

(4) G. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, Ryerson Press, Toronto, 1938.

(5) Le gouvernement fédéral a assumé la totalité des coûts de construction de la route Transcanadienne dans les parcs nationaux.

- le Programme de renforcement des routes principales des provinces de l'Atlantique (1977-1987);
- le Programme de projets spéciaux de relance (dans les années 1980).

Si l'on fait abstraction des ententes de développement du MEER ou du Programme d'amélioration des routes du Nord-Ouest⁽⁶⁾, ces programmes de financement représentent en tout un investissement de l'ordre de 582 millions de dollars.

B. Efforts pour établir une nouvelle politique routière nationale

En 1987, le gouvernement fédéral s'est attaqué à l'élaboration d'une politique routière nationale intégrée, qui serait assortie d'attentes et d'objectifs précis et à laquelle tous les gouvernements – fédéral, provinciaux et territoriaux – adhèreraient. La politique a pris forme entre 1988 et 1992 au fil d'une étude en quatre volets commandée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière :

- le rapport de la phase 1 proposait les critères devant servir à définir le réseau routier national (RRN); il désignait les routes devant faire partie du réseau et recommandait des normes de conception précises pour l'ensemble des routes du RRN⁽⁷⁾;
- le rapport de la phase 2 donnait une estimation des coûts et des avantages liés à l'amélioration du RRN pour le rendre conforme aux normes de conception recommandées⁽⁸⁾;
- le rapport de la phase 3 donnait un aperçu de l'expérience d'autres pays et des résultats d'une consultation publique⁽⁹⁾;
- le rapport de la phase 4 faisait état des options possibles en matière de politique routière nationale et de partage des coûts et énonçait la formule de financement recommandée par le Comité directeur⁽¹⁰⁾.

(6) Brian Hicks, Transports Canada, Direction de la politique et des programmes des routes, *Projet spécial d'infrastructures, Aperçu historique de la participation du gouvernement fédéral à l'infrastructure routière*, TP 12799, juin 1996.

(7) *Étude sur la politique routière du Canada : Rapport du Comité directeur (Phase 1)*, 1988 (<http://www.comt.ca/reports/nhp1-f.pdf>).

(8) *Étude sur la politique routière du Canada : Rapport du Comité directeur (Phase 2)*, 1989 (<http://www.comt.ca/reports/nhp2-f.pdf>).

(9) *Étude sur la politique routière du Canada : Rapport du Comité directeur (Phase 3)*, 1990 (<http://www.comt.ca/reports/nhp3-f.pdf>).

Les négociations entre le gouvernement fédéral et les ministres des Transports provinciaux et territoriaux au sujet du mécanisme de financement recommandé n'ont toutefois pas abouti et le gouvernement fédéral a admis en 1994 qu'un consensus était devenu hors de portée⁽¹¹⁾.

C. Nouvelle expansion du réseau routier national

Dans les années qui ont suivi la rupture des négociations au sujet d'une nouvelle politique routière nationale, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a poursuivi son étude et son ébauche du RRN. En 1997, il a mis à jour l'évaluation de l'état du RRN et l'estimation des coûts d'amélioration à engager pour rendre le réseau conforme aux normes de conception recommandées. Puis, en 2003, le Conseil a réexaminé les routes incluses dans le RRN pour veiller à ce qu'aucune des routes jugées importantes et utiles à des fins nationales et stratégiques ne soit oubliée. Au terme de ce réexamen, quelque 2 700 kilomètres supplémentaires de route ont été jugés conformes aux critères établis en 1998 et ont été ajoutés au RRN en 2004. La même année, le Conseil a reçu du ministre des Transports le mandat de faire une étude pour déterminer s'il serait plus utile au Canada d'avoir un RRN à deux volets, dont l'un regrouperait les routes faisant déjà partie du RRN et l'autre engloberait les routes d'importance économique et régionale. Lorsque le Groupe de travail sur l'examen du réseau routier national a remis son rapport au ministre des Transports en septembre 2005, il en était arrivé à la conclusion que le RRN devait comprendre trois catégories de routes :

- les routes principales, c'est-à-dire les tracés des principaux corridors interprovinciaux et internationaux désignés en 1988 et 2004, de même que les tronçons reliant les installations intermodales et les principaux passages frontaliers aux routes « principales »;
- les routes collectrices, c'est-à-dire les tronçons importants reliant les routes principales aux agglomérations, aux centres économiques, aux installations intermodales et aux passages frontaliers importants;
- les routes du Nord et des régions éloignées, c'est-à-dire les principaux tronçons vers les routes principales et collectrices qui donnent accès aux territoires, aux activités économiques et aux ressources du Nord et des régions éloignées.

(10) *Étude sur la politique routière pour le Canada : (Phase 4) : Financement, partage des coûts et mise en œuvre*, 1992 (<http://www.comt.ca/reports/nhp4-f.pdf>).

(11) Pour une description détaillée de chaque phase de l'étude, voir John Christopher, *Un réseau routier national*, BP-465F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, septembre 1998.

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a adopté le rapport. Environ 11 000 kilomètres de route ont été ajoutés au RRN, ce qui a porté sa longueur à plus de 38 000 kilomètres. Le tableau 1 présente une comparaison par province et par territoire du nombre de kilomètres de route inclus à l'origine (1988) dans le RRN par rapport à ce qu'il était en 2005 après l'expansion. Des cartes du réseau, en 1988 et en 2005, sont reproduites en annexe.

Tableau 1

Réseau routier national, 1988 et 2005

Nombre de kilomètres par province ou territoire	1988*		2005		Ajouts km
	km	%	km	%	
Yukon	1 079	4	2 027	5	948
Territoires du Nord-Ouest	576	2	1 423	4	847
Nunavut	s/o	s/o	–	–	–
Colombie-Britannique	5 388	22	7 032	18	1 644
Alberta	3 524	15	4 384	12	860
Saskatchewan	2 093	9	2 688	7	595
Manitoba	863	4	2 093	6	1 230
Ontario	5 003	21	6 836	18	1 833
Québec	2 854	12	5 649	15	2 795
Nouveau-Brunswick	962	4	1 825	5	863
Nouvelle-Écosse	882	4	1 199	3	317
Île-du-Prince-Édouard	120	0	396	1	276
Terre-Neuve-et-Labrador	955	4	2 469	6	1 514
<i>Nombre total de kilomètres</i>	<i>24 297</i>	<i>100</i>	<i>38 021</i>	<i>100</i>	<i>13 724</i>
<i>Tronçons fédéraux (parcs nationaux et route de l'Alaska)</i>	<i>approx. 1 137</i>				

* Selon la réévaluation faite en septembre 2004.

Note : Les chiffres étant arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Source : Rapport du Groupe de travail sur l'examen du réseau routier national (2005).

D. Récents programmes fédéraux de contribution au réseau routier

Depuis le début des années 1980, le gouvernement fédéral a investi quelque 3,6 milliards de dollars dans des projets routiers provinciaux et territoriaux. Le tableau 2 donne

quelques exemples de programmes fédéraux qui ont servi expressément ou ont aidé à financer des projets routiers au cours de cette période.

Tableau 2

**Programmes fédéraux de contribution au réseau routier
et participation fédérale aux programmes à frais partagés, 1984 à 2006**

Programme	Période	Portée géographique	Montant total affecté jusqu'en 2006 (en millions de dollars)
Programme d'aménagement des routes dans l'Outaouais *	continu	Qc	100
Différentes ententes de développement économique régional	1984-1992	Î.-P.-É., T.-N.-L., N.-B., Qc	329
Programme d'amélioration de la route de Yellowhead	1987-1990	C.-B., Alb., Sask., Man.	50
Programme d'amélioration des routes	1987-1998	N.-É., N.-B.	462
Entente de coopération pour le développement des transports	1988-1994	Î.-P.-É.	15
Route Transcanadienne	1988-2003	T.-N.-L.	389
Programme des grandes routes régionales	1990-2003	T.-N.-L.	252
Programme stratégique d'amélioration des routes	1993-1999	Canada	523
Programme d'aide de transition au transport des marchandises dans la Région atlantique	1995-2001	T.-N.-L., Î.-P.-É., N.-É., N.-B., Qc	326
Programme d'amélioration du raccordement routier permanent	1994-1998	Î.-P.-É., N.-B.	43
Programme stratégique d'infrastructures routières	2002-2006	Canada	525
Fonds sur l'infrastructure frontalière	2004-2009	Canada	277
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique	2003-2009	Canada	103

* Le Programme d'aménagement des routes dans l'Outaouais a débuté en 1972.

Source : Transports Canada, Programmes des infrastructures de surface.

Presque tous les programmes énumérés au tableau 2 sont arrivés à échéance. Ceux qui sont encore en vigueur en 2006 sont le Programme stratégique d'infrastructures routières, de 600 millions de dollars, qui doit prendre fin cette année; le Fonds sur

l'infrastructure frontalière, de 600 millions de dollars; le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, d'une valeur de 4 milliards de dollars, qui a été reconduit jusqu'en 2009; et le Programme d'aménagement des routes dans l'Outaouais, qui est continu. Il convient de noter que les trois programmes les plus importants servent presque exclusivement à financer des projets routiers dans le RRN, ce qui explique sa grande expansion récente. Agriculture et Agroalimentaire Canada, Infrastructure Canada, Diversification de l'économie de l'Ouest et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique sont des exemples d'autres ministères et organismes fédéraux qui administrent à l'heure actuelle des programmes pouvant servir à financer entre autres des projets provinciaux et territoriaux de construction routière.

E. Possibilités d'aller plus loin?

En 1997, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a formulé des recommandations concernant le financement futur du RRN après avoir examiné trois solutions possibles pour le renouvellement du réseau : le statu quo; la mise en place d'un modèle de partenariat public-privé (PPP) assorti d'un solide engagement financier à long terme de la part du gouvernement fédéral; et l'imposition d'une taxe spéciale. Le Comité a conclu que le statu quo était une solution inacceptable et a reconnu que la situation déficitaire des finances publiques à l'époque rendait l'idée d'une taxe spéciale peu attrayante. En bout de ligne, il a recommandé le modèle de PPP tant et aussi longtemps que la situation financière fédérale excluait le recours à une taxe spéciale.

Le gouvernement a réagi aux recommandations du Comité en créant le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les partenariats entre les secteurs public et privé en 1997. Le Groupe de travail devait se pencher sur l'expérience des PPP à l'étranger et sur leur application possible au Canada. En 1998, il est arrivé à la conclusion que les PPP pouvaient être une solution intéressante dans le cas des routes urbaines à fort débit parce que les possibilités de recettes offertes par l'imposition de frais d'utilisateur étaient de nature à intéresser un partenaire du secteur privé. Dans son rapport, le Groupe soulignait toutefois que la circulation automobile sur l'essentiel du réseau était assez faible et risquait peu d'intéresser des investisseurs privés.

En décembre 2005, le Conseil de la fédération (institution créée en 2003 pour représenter les provinces et les territoires dans les relations intergouvernementales) a publié un rapport sur sa nouvelle vision du réseau de transport au Canada⁽¹²⁾. De façon générale, les

(12) Conseil de la fédération, *Regarder vers l'avenir : un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, décembre 2005.

auteurs du rapport préconisent de poursuivre et d'étendre les programmes fédéraux actuels d'infrastructures de transports et recommandent en outre d'accroître l'investissement fédéral et de le rendre plus prévisible. Plus précisément, le Conseil soutient que l'adoption d'une stratégie multimodale permettant d'intégrer les investissements dans les infrastructures de surface, maritime et aérienne s'impose pour maximiser l'efficacité des infrastructures existantes⁽¹³⁾. De plus, le Conseil estime que les recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence sont la source de financement idéale pour mettre sur pied un programme permanent d'investissement dans les transports qui permettra de planifier à plus long terme. Le Conseil de la fédération évalue à quelque 97 milliards de dollars les besoins des provinces et des territoires en infrastructures de transports pour les dix prochaines années. Environ le tiers de ce montant peut, selon lui, être puisé dans les recettes de la taxe fédérale sur l'essence qui restent, une fois déduits les autres engagements en matière d'infrastructures. Le Conseil de la fédération estime que d'importants investissements de la part des provinces, des territoires, des municipalités et du secteur privé devraient suffire à combler la différence.

POLITIQUE ET CONSTRUCTION ROUTIÈRES FÉDÉRALES DANS D'AUTRES PAYS

Les États-Unis et l'Australie sont deux pays où les gouvernements fédéraux jouent un rôle plus actif qu'au Canada dans la politique et la construction routières.

A. États-Unis

Aux États-Unis, le Federal-Aid Highway Program finance, entre autres choses, le réseau routier national du pays. Son mandat est d'aider les États à assurer la construction, la reconstruction et l'amélioration des routes et des ponts admissibles à ce programme et à d'autres programmes et projets spéciaux⁽¹⁴⁾. En vigueur depuis longtemps déjà, le programme est financé grâce aux taxes perçues auprès des utilisateurs de route et qui y sont affectées en vertu du *Highway Revenue Act* de 1956. Auparavant, les fonds fédéraux consacrés au réseau routier provenaient du fonds général du Trésor américain. Les plus récentes lois adoptées en matière de

(13) Pour être intégrée, la stratégie devrait tenir compte des grands points d'entrée continentaux, des corridors commerciaux, du RRN, des postes frontaliers, des réseaux ferroviaires, des réseaux maritimes, des ports, des aéroports, des installations intermodales, des grandes artères urbaines et du transport en commun.

(14) U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *A Guide To Federal-Aid Programs And Projects* (www.fhwa.dot.gov/programadmin/00fst01.htm).

transport, comme le *Transportation Equity Act of the 21st Century* et le *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy For Users* qui a suivi, ont renouvelé les fonds spéciaux et les ont prolongés jusqu'en 2009. Aux États-Unis, la totalité ou une partie des recettes fédérales tirées des taxes sur l'essence et sur l'utilisation de poids lourds est versée dans le Highway Trust Fund qui sert à financer les infrastructures routières et, dans une moindre mesure, le transport en commun. Le financement fédéral puisé dans le Highway Trust Fund peut atteindre 90 p. 100 dans le cas des projets de route entre États. Les crédits accordés à partir du Highway Trust Fund pour soutenir le réseau routier national des États-Unis entre 1998 et 2003 ont atteint au total 28,6 milliards de dollars américains, ce qui ne représente qu'une infime partie du montant total des crédits accordés en vertu du Federal-Aid Highway Program, comme l'illustre le tableau 3.

Tableau 3

**Crédits accordés en vertu du Federal-Aid Highway Program, 1998-2003
(en milliards de dollars américains)**

Programme	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Total
Réseau routier national	4,1	4,8	4,8	4,9	5	5,1	28,6
<i>Total (Federal-Aid Highway Program)</i>	23,8	28,2	28,9	29,5	30,1	30,6	171

Source : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Financing Federal Highways*, annexe C
(<http://www.fhwa.dot.gov/reports/fifahwy/ffahappc.htm>).

B. Australie

En 2004, le gouvernement australien a adopté une nouvelle politique multimodale, appelée AusLink, pour planifier, financer et mettre en place les infrastructures de transport terrestre d'importance nationale. AusLink porte à la fois sur le réseau routier et le réseau ferroviaire et vise à améliorer l'actuelle structure de prise de décisions et de planification de l'Australie qui, aux yeux du gouvernement, fonctionne à court terme, dénote de l'improvisation et s'éparpille entre les différents modes de transport et les frontières entre États⁽¹⁵⁾. La formule retenue suppose un accroissement de l'investissement fédéral et une planification à plus long terme de façon que le réseau de transport terrestre du pays soit à la

(15) Livre blanc AusLink (www.auslink.gov.au).

hauteur des défis futurs et afin d'éviter les coûts sociaux, économiques et environnementaux de décisions irréfléchies et mal coordonnées⁽¹⁶⁾. Le gouvernement australien s'est engagé à injecter 9,2 milliards de dollars australiens (3,6 milliards de dollars australiens en nouveaux fonds) dans AusLink au cours de la première période de planification de cinq ans qui prendra fin en 2008-2009. Ces fonds serviront à financer le réseau national AusLink, les investissements dans le réseau régional, les subventions au réseau routier local et les investissements dans un programme de sécurité des transports.

Le gouvernement australien s'est engagé à produire un plan quinquennal national de transport terrestre, révisable chaque année, afin d'identifier les investissements les plus urgents et les plus profitables à faire au cours de la période visée. On s'attend à ce que les États et les territoires assument une partie des coûts, et il est possible que le secteur privé participe lui aussi. Le gouvernement australien a créé des mécanismes législatifs, intergouvernementaux et institutionnels pour soutenir sa nouvelle politique AusLink.

CONCLUSION

Même si les routes relèvent de la compétence des provinces et des territoires, le gouvernement fédéral participe depuis longtemps au financement des routes au Canada. Au fil des ans, l'approche fédérale en matière d'aide a été qualifiée d'« improvisée », de « ponctuelle » et d'« imprévisible ». Depuis les lois sur l'assistance-chômage des années 1930 jusqu'à l'actuel Programme stratégique d'infrastructures routières, les programmes fédéraux de participation à la construction routière ont toujours été limités en durée et réservés à des types particuliers de projets. Cela fait contraste avec les États-Unis et, plus récemment, l'Australie, où l'on privilégie le financement à long terme d'une vaste gamme d'activités de construction routière dans le pays.

On s'entend généralement pour dire que l'efficacité des transports est un élément clé de la productivité économique et de la compétitivité d'un pays, sans compter qu'elle contribue à la qualité de vie de ses habitants. Les opposants à l'approche fédérale en matière de financement des routes soutiennent que si le réseau routier ne suffit pas à répondre aux besoins actuels du pays, c'est justement à cause de cette approche. De plus, certains sont d'avis que si la politique routière fédérale ne change pas, elle risque de nuire à l'aménagement d'un réseau

(16) *Ibid.*

routier canadien capable de répondre aux demandes futures et de contribuer à la croissance économique.

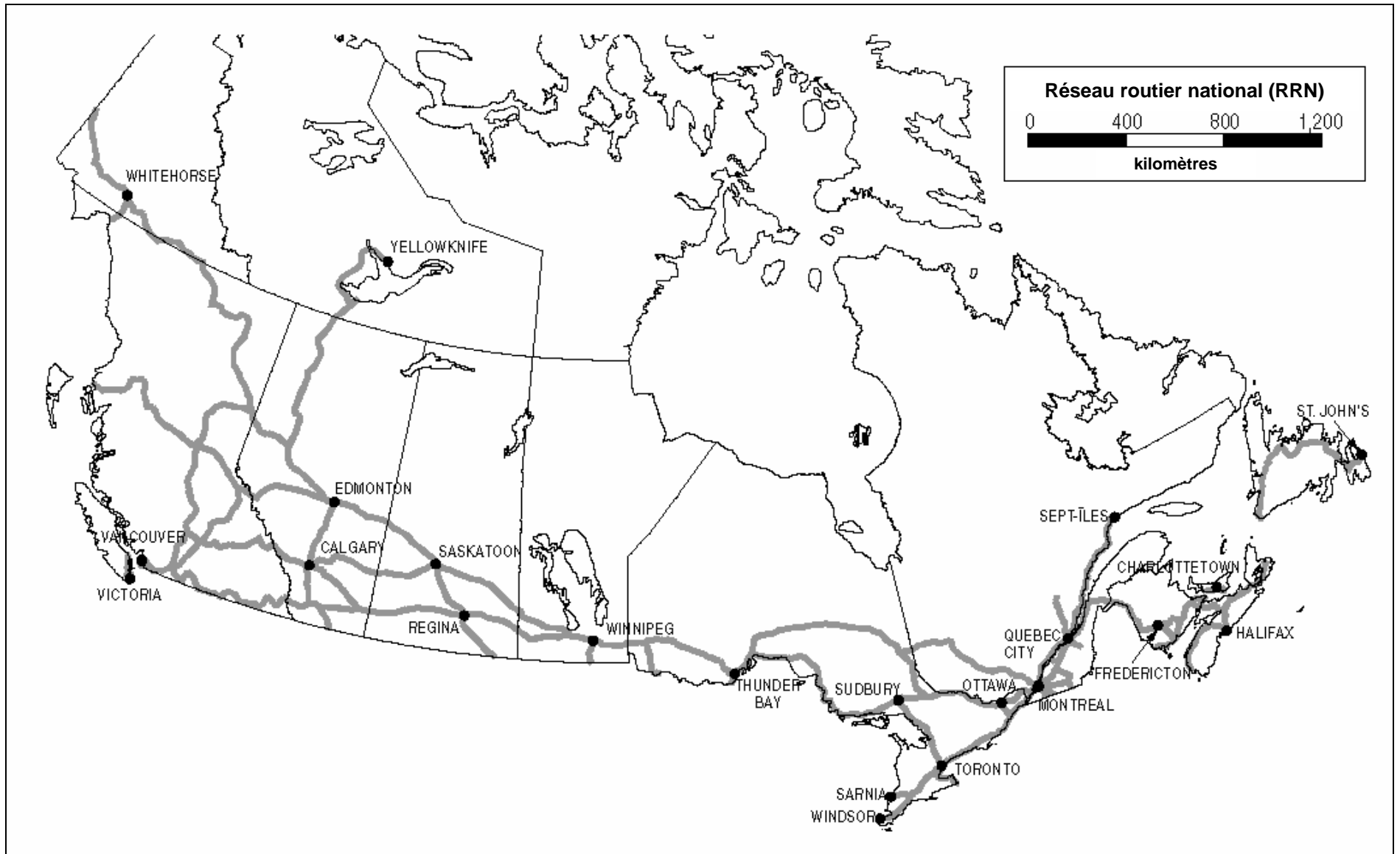
Les intervenants affirment que la planification d'un réseau de transport efficace est un processus à long terme, d'autant plus complexe si l'on ne peut pas compter sur un financement à long terme. Au Canada, le manque d'engagement fédéral à long terme dans le financement des routes est un problème récurrent. Si l'idée d'une nouvelle politique routière nationale a été abandonnée en 1994, c'est parce que le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires n'ont pas réussi à s'entendre sur une formule de financement à long terme. En 1996, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a étudié diverses façons de financer le renouvellement du réseau routier national, mais sa recommandation exhortant le gouvernement à prendre un engagement financier à long terme, ferme et durable n'a pas été intégrée à la politique. Enfin, d'autres intervenants des milieux gouvernementaux et de l'industrie ont maintes fois demandé au gouvernement fédéral de consacrer une partie des recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence aux programmes d'infrastructures routières, mais sans succès.

Le maintien du statu quo signifie que les contributions fédérales aux projets routiers continueront vraisemblablement d'être établies par des négociations bilatérales avec les provinces et les territoires en vertu de différents programmes et ententes. De même, si la tendance actuelle se maintient, il est probable que les contributions fédérales futures seront concentrées sur le réseau routier national, dont l'étendue est passée d'environ 27 000 kilomètres en 1988 à 38 000 kilomètres en 2005. Une modification de la politique fédérale des transports vaut la peine d'être signalée. Il s'agit de l'appui à l'idée du « point d'entrée » multimodal, qui a été proposée dans les derniers jours de la 38^e législature et qui demeure au programme malgré le récent changement de gouvernement.

ANNEXES

ANNEXE A

CARTE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, 1998



Source : *Les transports au Canada 1999*, Transports Canada.

ANNEXE B

CARTE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, 2005



Source : Rapport du Groupe de travail sur l'examen du réseau routier national, septembre 2005.