

**Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière**

**Examen du réseau routier national**

**Rapport du Groupe de travail**

**Le 22 septembre 2005**

## Table des matières

---

<b>Sommaire</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Contexte</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Membres du Groupe de travail sur l'examen du réseau routier national</b> .....	<b>8</b>
<b>3. Contexte</b> .....	<b>9</b>
a) Développement du réseau routier national du Canada.....	9
i) Définition du réseau routier national 1988-1992.....	9
ii) Mise à jour du réseau national des routes – 1998.....	11
iii) Réseau routier économique stratégique - 1998.....	11
iv) Examen du réseau routier national – 2003-2004.....	12
v) « Examen de diligence raisonnable » de Transports Canada – 2004.....	12
b) Expériences internationales choisies – Critères pour les réseaux routiers nationaux .....	13
i) États-Unis .....	13
ii) Australie .....	14
<b>4. Examen du Groupe de travail - Approche et constatations</b> .....	<b>16</b>
a) Inventaire actualisé des routes du réseau routier national.....	16
b) Identification des corrections nécessaires au réseau routier national actuel .....	18
i) Anomalies dans les constatations de l'« examen de diligence raisonnable » de Transports Canada.....	18
ii) Liaisons avec les installations intermodales.....	19
iii) Liaisons avec les passages frontaliers internationaux .....	21
c) Élaboration de définitions pour les travaux de restauration sur les chaussées et les structures .....	22
d) Élaboration du concept de catégories de routes pour le réseau routier national .....	22
i) Réseau routier principal.....	25
ii) Réseau routier collecteur .....	26
iii) Réseau routier du Nord et des régions éloignées.....	28
<b>5. Questions en suspens</b> .....	<b>29</b>
a) Raccordements intramétropolitains .....	30
b) « Caractéristiques de rendement » pour le réseau routier national .....	30
c) Examen permanent du réseau routier national.....	31
<b>6. Conclusions</b> .....	<b>31</b>
<b>7. Recommandations</b> .....	<b>32</b>

## Appendices

---

<b>Appendice 1 : Réseau routier national proposé .....</b>	<b>34</b>
<b>Appendice 2 : Inventaire des routes du réseau routier national (septembre 2004) .....</b>	<b>36</b>
a) Sommaire .....	36
b) Description des routes.....	37
<b>Appendice 3 : Corrections au RRN – Anomalies (routes principales).....</b>	<b>42</b>
a) Sommaire .....	42
b) Description des routes.....	42
<b>Appendice 4 : Corrections au RRN – Liaisons intermodales (routes principales) .....</b>	<b>43</b>
a) Sommaire .....	43
b) Description des routes.....	44
<b>Appendice 5 : Réseau routier collecteur – Routes proposées .....</b>	<b>48</b>
a) Sommaire .....	48
b) Description des routes.....	49
i) Routes collectrices.....	49
ii) Raccordements aux installations intermodales (routes collectrices) .....	50
iii) Raccordements aux passages frontaliers internationaux (routes collectrices).....	50
<b>Appendice 6 : Réseau du Nord et des régions éloignées – Routes proposées .....</b>	<b>51</b>
a) Sommaire .....	51
b) Description des routes.....	51

## Sommaire

---

Le réseau routier national (RRN) du Canada a été créé en 1988 à la suite d'une étude conjointe fédérale-provinciale-territoriale sur l'état et les besoins d'investissement des liaisons routières interprovinciales et internationales clés.

En 2004, Transports Canada a entrepris un examen et une amélioration des critères servant à identifier les composantes du RRN, ce qui a eu pour résultat une proposition d'ajouter des routes additionnelles au réseau. En septembre 2004, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé les ajouts proposés et commandé une étude plus approfondie du réseau routier national, selon une approche fondée sur des critères telle que celle employée par Transports Canada.

Le Conseil a également convenu que les projets mettant en jeu une restauration importante des revêtements et des structures devraient être admissibles au partage des coûts et a demandé l'élaboration de définitions permettant de distinguer les projets de restauration des revêtements et des structures des activités de maintenance.

Un Groupe de travail a été mis sur pied, avec la participation des ministères des transports fédéral, provinciaux et territoriaux, afin de s'occuper de ces questions.

Un examen détaillé du réseau des routes du RRN a été entrepris afin de vérifier l'exactitude et la cohérence des rapports sur la longueur des routes et des tronçons. Par la suite, la longueur du RRN a été établie à 27 002 kilomètres, ce qui comprend le réseau identifié en 1988 et les ajouts approuvés en septembre 2004.

On a aussi entrepris un examen de l'approche utilisée par Transports Canada en 2004 dans l'application des critères et des seuils d'admissibilité. Des renseignements supplémentaires ont été obtenus sur nombre de routes candidates afin d'appuyer une nouvelle application des critères. Cette nouvelle analyse a identifié en tant qu'« anomalies » huit (8) routes de plus (98 km au total) méritant d'être incluses dans les ajouts au RRN de 2004.

Un examen des liaisons entre le RRN et les installations intermodales ainsi que les passages frontaliers internationaux a aussi été entrepris par le Groupe de travail afin d'améliorer la cohésion des intentions et de l'approche initialement adoptées en 1988. L'élaboration et l'application de critères d'admissibilité spécifiques ont eu pour résultat l'identification de plusieurs routes supplémentaires dans ces catégories, d'une longueur de 508 km au total, pour inclusion au RRN.

L'examen, en fonction de critères établis, du réseau routier national s'est poursuivi et approfondi, ce qui a donné naissance à la proposition d'un système formé de trois catégories de routes :

### **Routes principales**

- Les routes des principaux corridors interprovinciaux et internationaux (les routes initiales du RRN de 1988, les ajouts de septembre 2004, les anomalies aux ajouts de 2004 ainsi que les liaisons des routes principales avec les installations intermodales et passages frontaliers clés).

### Routes collectrices

- Les liaisons importantes des concentrations de population et des centres économiques avec les routes principales (incluant les liaisons avec les installations intermodales et passages frontaliers importants).

### Routes du Nord et des régions éloignées

- Les liaisons clés avec les routes principales et collectrices constituant les principales voies d'accès aux secteurs, aux activités économiques et aux ressources du Nord et des régions éloignées.

Des critères et des seuils d'admissibilité ont été élaborés pour chacune de ces catégories et ont servi à évaluer les candidatures des routes proposées par les provinces et les territoires. L'évaluation a donné lieu à une proposition de réseau routier national élargi et amélioré, tel que décrit ci-après :

<b>Juridiction</b>	<b>Routes principales</b>	<b>Routes collectrices</b>	<b>Routes du Nord et des régions éloignées</b>	<b>Total</b>
Yukon	1 079 km	-	948 km	<b>2 027 km</b>
Territoires du Nord-Ouest	576 km	-	847 km	<b>1 423 km</b>
Nunavut	-	-	-	-
Colombie-Britannique	5 861 km	447 km	724 km	<b>7 032 km</b>
Alberta	3 970 km	217 km	197 km	<b>4 384 km</b>
Saskatchewan	2 450 km	-	238 km	<b>2 688 km</b>
Manitoba	982 km	742 km	370 km	<b>2 093 km</b>
Ontario	6 131 km	706 km	-	<b>6 836 km</b>
Québec	3 448 km	766 km	1 436 km	<b>5 649 km</b>
Nouveau-Brunswick	993 km	832 km	-	<b>1 825 km</b>
Île-du-Prince-Édouard	208 km	188 km	-	<b>396 km</b>
Nouvelle-Écosse	903 km	296 km	-	<b>1 199 km</b>
Terre-Neuve et Labrador	1 008 km	298 km	1 163 km	<b>2 469 km</b>
<b>Total</b>	<b>27 608 km</b>	<b>4 488 km</b>	<b>5 922 km</b>	<b>38 021 km</b>

L'approche axée sur des critères a le mérite d'apporter de la rigueur à l'identification des routes à ajouter au RRN. L'application stricte des critères élaborés et acceptés par le Groupe de travail a mené à l'acceptation ou au rejet des routes proposées par les juridictions. L'information reçue des juridictions, et les intentions sous-jacentes au consensus du Groupe de travail sur les critères, ont été déterminantes dans la formulation des recommandations finales sur les routes dont l'ajout est proposé dans l'une des trois catégories du RRN.

Plusieurs questions non résolues ont été isolées et réservées pour étude ultérieure, entre autres :

- La recherche d'un consensus sur l'importance des principaux corridors dans les grands centres urbains afin d'appuyer les objectifs nationaux en matière d'économie et de mobilité.

- La prise en compte des « caractéristiques de rendement » et des normes minimales d'entretien pour le concept de réseau routier national restructuré, formé de trois catégories de routes couvrant avec une grande variété d'environnements d'exploitation.
- L'exécution d'examens plus réguliers du réseau routier national à l'avenir afin d'étudier des changements à l'inventaire de routes du RRN, ou aux catégories de routes, au moyen des critères d'admissibilité acceptés.

## 1. Contexte

---

Le Conseil des ministres a adopté en septembre 2004 la résolution suivante :

*« Le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires conviennent de procéder à un examen important du Réseau routier national (RRN) et conviennent en outre de ce qui suit :*

- *Les ministres reconnaissent que la possibilité leur est offerte d'adopter le concept d'un réseau à deux volets pour répondre aux besoins nouveaux et diversifiés résultant de l'évolution de la situation économique ainsi qu'aux besoins de jouir d'une plus grande souplesse dans l'instauration du RRN.*
- *Les ministres conviennent d'ajouter immédiatement 2 718 kilomètres de routes nouvelles au premier volet existant du RRN.*
- *Les ministres ont constitué un groupe de travail qui :*
  - *Élaborera rapidement des critères d'identification des routes à inclure dans le volet 2;*
  - *Définira des critères concernant les travaux de réparation des ponts et des structures des chaussées des routes des volets 1 et 2;*
  - *Soumettra son rapport le 31 mars 2005, au plus tard. »*

Un Groupe de travail a été mis sur pied par le Conseil des sous-ministres en octobre pour s'occuper de ces questions, coprésidé par M. Roger Roy, de Transports Canada, et M. Doug Johnson, du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, et comptant sur la participation de chacun des ministères des transports des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Le Groupe de travail s'est réuni à quatre reprises au cours de la période d'octobre 2004 à mars 2005 et a tenu des conférences téléphoniques à intervalles réguliers (toutes les semaines en général) afin de surveiller l'avancement des travaux.

## **2. Membres du Groupe de travail sur l'examen du réseau routier national**

---

**Coprésidents : Roger Roy**

Transports Canada

**Doug Johnson**

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick

**Secrétaire : John Pearson**

Secrétariat du Conseil des sous-ministres

**Membres : Bob Leore, Mayank Rastogi et Ralph Jones**

Transports Canada

**Jon Conquist**

British Columbia Ministry of Transportation

**Jack Phelps et Vince Wu**

Alberta Infrastructure and Transportation

**Les Bell**

Saskatchewan Highways and Transportation

**Amar Chadha**

Transports et Services gouvernementaux du Manitoba

**Alan Stillar, Noris Bot et Bill Rhamey**

Ministère de Transports de l'Ontario

**Pierre Leblond, Évangéline Lévesque et Pierre Beaudoin**

Ministère des Transports du Québec

**Margaret Grant-McGivney**

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick

**Ralph Hessian**

Nova Scotia Department of Transportation and Public Works

**Paul Godfrey et Foster Millar**

Prince Edward Island Transportation and Public Works

**Cluney Mercer**

Newfoundland Department of Works, Services and Transportation

**Bob Magnuson**

Yukon Department of Highways and Public Works

**Jim Stevens**

Northwest Territories Department of Transportation

**Methusalah Kunuk**

Nunavut Department of Economic Development and Transportation

### 3. Contexte

---

#### a) Développement du réseau routier national du Canada

L'idée d'un réseau routier national du Canada a émergé en 1986 au cours d'un symposium national sur l'état du réseau routier de la nation organisé par l'Association des transports du Canada. Les participants au symposium ont adopté une résolution demandant aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux de travailler ensemble à la définition d'une politique nationale des routes qui :

- établirait les besoins futurs et fixerait les normes du réseau routier principal du Canada;
- établirait les coûts et les avantages de la satisfaction de ces besoins;
- établirait des options de financement visant l'absorption de ces coûts, en vue de recommander l'adoption de cette politique par les gouvernements participants.

La résolution a été présentée au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière et a reçu son appui en septembre 1987. On a lancé en février 1988 une étude coopérative, menée par un Groupe de travail formé de représentants des ministères des transports fédéral, provinciaux et territoriaux, afin de répondre aux questions soulevées. L'étude s'articulait en quatre phases :

Phase 1 : Définition du réseau routier national

Phase 2 : Évaluation économique des avantages et des coûts du réseau routier national

Phase 3 : Options de financement

Phase 4 : Développement d'options pour une politique des routes nationales

#### i) Définition du réseau routier national 1988-1992

Le rapport du Groupe de travail sur la Phase I a été présenté au Conseil des ministres en septembre 1988 et proposait les objectifs suivants en matière de politique nationale des routes :

- s'assurer que toutes les régions du Canada disposent des niveaux adéquats et nécessaires de service, de sécurité et d'efficacité en matière de transport routier;
- offrir l'effort approprié et nécessaire et un soutien prévisible des ordres de gouvernement au RRN;
- desservir et améliorer le commerce, le tourisme et l'industrie interprovinciaux et internationaux afin de favoriser la compétitivité canadienne;
- doter de cohésion et de normes uniformes les principales liaisons de transport routier d'importance nationale;
- répondre aux besoins croissants des régions en matière de transport et pallier la détérioration de l'état des routes au moyen de programmes d'amélioration soutenus;
- préserver et protéger le capital substantiel déjà investi par les Canadiens dans ce qui constitue l'épine dorsale du réseau routier canadien.

Dans ce contexte, le rapport a défini et proposé l'adoption d'un réseau routier national formé de 24 459 kilomètres de liaisons routières interprovinciales et internationales en fonction des critères suivants :

*Routes existantes assurant, pour les besoins en déplacements et les besoins commerciaux interprovinciaux et internationaux, un lien aussi direct que possible entre une capitale ou un important centre démographique/commercial provincial du Canada et :*

- *une autre capitale ou un autre important centre démographique ou commercial,*
- *un important port d'entrée ou de sortie du réseau routier des États-Unis,*
- *un autre mode de transport desservi directement par le réseau routier.*

Alors que le réseau routier national recevait un aval, une liste supplémentaire des « routes de ressources et de récréation » (env. 7 800 km) a aussi été dressée pour étude en vue de possibles ajouts futurs au RRN, en réponse aux inquiétudes exprimées par plusieurs membres du Conseil :

*« Bien qu'on puisse identifier les voies de communication principales dans le contexte national par l'application des critères appropriés de population, d'activité économique ou de fonction de transport, il faut tenir compte dans le cadre d'un examen de la politique routière de l'importance grandissante des routes menant à de grandes régions de ressources et de récréation. Ces routes de ressources et de récréation assurent présentement des services de transports d'une importance régionale respectable et on peut prévoir qu'elles joueront un rôle majeur dans le développement économique de la nation. »*

Le rapport proposait aussi des « caractéristiques de rendement » minimales désirées pour les routes du réseau routier national, compte tenu du rôle de soutien important qu'elles jouent pour l'économie et en vue de la prestation d'un transport interprovincial et international sûr et efficace. Il était suggéré que les routes du réseau routier national devraient :

- permettre une vitesse minimale de déplacement de 90 km/h.
- pouvoir offrir un service dans toutes les conditions météorologiques, sans restriction de charge saisonnière, et être à même de supporter les poids et dimensions de véhicules correspondant aux normes nationales;
- offrir un indice de roulement (IR) de 6,0 ou plus élevé, ou la cote correspondante dans d'autres systèmes de mesure.

La conclusion de la Phase 1 de l'étude sur une politique routière nationale pour le Canada était la suivante :

- Il existe un réseau de routes interprovinciales et internationales clés qui sont d'une importance vitale pour le réseau de transport national et pour l'économie canadienne.
- Ces routes formeront collectivement le réseau routier national.

- Ces routes devront répondre à des normes minimales de conception, de construction et d'exploitation dans l'intérêt de l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité du réseau routier national.
- Les routes de ressources et de récréation, identifiées mais non incluses dans le réseau routier national pour le moment, seront des candidates de choix à l'examen si le Conseil des ministres élargit le réseau dans l'avenir.

Les phases subséquentes de l'étude (de 1988 à 1992) ont porté sur les éléments suivants :

- L'incidence sur l'économie canadienne de la réalisation d'un programme d'amélioration du RRN.
- Les avantages de l'amélioration du RRN pour les utilisateurs des routes.
- Les approches de gestion et de financement adoptées par d'autres pays pour leurs réseaux routiers en général et leurs réseaux routiers nationaux en particulier.
- La réaction des secteurs de l'industrie au besoin d'un réseau routier national.
- Le financement, le partage des coûts et les mécanismes d'application potentiels d'une politique nationale des routes.

Aucun changement n'a été apporté aux routes constituant le réseau routier national pendant l'étude. Les rapports sur chacune des phases ont été présentés au Conseil des ministres, publiés et rendus disponibles aux parties intéressées.

#### **ii) Mise à jour du réseau national des routes – 1998**

Le Conseil des ministres a ordonné en juin 1997 que des travaux soient entrepris afin d'obtenir des renseignements d'actualité sur l'état, les besoins et les implications économiques du réseau routier national. L'étude a pris comme base le RRN de 1988 afin de mettre à jour l'état de l'inventaire des routes, chiffrer les coûts d'une amélioration permettant d'atteindre les normes minimales de « rendement » et évaluer les avantages attribuables à une amélioration du réseau. Bien qu'aucun changement n'ait été apporté aux routes couvertes par l'examen, de petites corrections à la longueur de certaines routes ont eu pour résultat de porter la longueur du RRN à 24 373 kilomètres.

Un rapport sur les travaux a été présenté au Conseil des ministres en septembre 1998 et a été par la suite publié et diffusé.

#### **iii) Réseau routier économique stratégique - 1998**

À la demande du Québec, des travaux ont commencé en 1997 autour de l'idée d'un réseau routier économique stratégique, en partant du principe que les économies nationale et régionales étaient dépendantes du soutien d'un réseau routier plus vaste que ce que le RRN constituait.

Le rapport du Groupe de travail sur le concept a proposé les critères suivants pour la définition d'un réseau routier économique stratégique :

- Les critères du réseau routier national de 1988, plus
- la desserte de centres d'une importance économique significative, incluant :
  - les grands centres de fabrication ou de traitement;

- les plaques tournantes du transport, les installations intermodales (les ports, les aéroports, les terminaux ferroviaires, p. ex.);
  - les grandes zones récréatives (les parcs, p. ex.)
  - les grands secteurs existants d'extraction ou de traitement des ressources (mines, foresterie, sites de production d'électricité, centres de pêche, p. ex.);
  - les centres avérés de ressources.
- Assurer la continuité du réseau avec les routes répondant aux critères précédents.

Le rapport du Groupe de travail a repéré au moyen de ces critères des routes existantes ou projetées d'une longueur totale de 42 000 km s'ajoutant aux 25 000 km du réseau routier national. Le rapport sur ces travaux a été présenté au Conseil des ministres en mai 1998, mais n'a pas été adopté et n'a par conséquent pas été publié ou diffusé.

#### **iv) Examen du réseau routier national – 2003-2004**

Le Conseil des sous-ministres a ordonné en septembre 2003 l'examen du réseau de routes formant le réseau routier national afin d'établir si une nouvelle application des critères d'admissibilité initiaux élaborés en 1987 justifierait l'inclusion de routes existantes supplémentaires dans le réseau. On a invité chaque juridiction à appliquer de nouveau les critères à son réseau routier et à préparer une présentation des résultats pour examen et discussion par un Groupe de travail fédéral-provincial-territorial.

Le rapport sur les résultats a été présenté au Conseil des sous-ministres en avril 2004. Le rapport signalait 10 800 km supplémentaires de routes (routes existantes, raccordements à des installations intermodales et à des postes frontaliers) dont l'ajout possible au réseau routier national était à étudier. Le rapport du Groupe de travail n'a pas été adopté en raison des doutes soulevés par la nature « qualitative » de l'évaluation et l'uniformité de l'application de critères subjectifs.

#### **v) « Examen de diligence raisonnable » de Transports Canada – 2004**

Transports Canada a fait en avril 2004 une présentation au Conseil des sous-ministres sur les résultats d'une étude de faisabilité entreprise afin d'élaborer et d'appliquer des critères quantitatifs respectant les intentions sous-jacentes des critères subjectifs du RRN élaborés en 1988.

L'étude proposait de fonder les ajouts au réseau routier sur l'évaluation des routes existantes reliées :

- 1) aux capitales;
- 2) aux grands centres provinciaux d'une population d'au moins 50 000 personnes avec des noyaux urbains représentant au moins 50% de ce total, ou aux régions urbaines comptant au moins 5 % de la population de la juridiction;
- 3) à l'activité économique, en fonction d'une population à revenu moyen élevé et d'une forte incidence de la main d'œuvre engagée dans le tourisme;
- 4) aux principaux passages frontaliers enregistrant un commerce extérieur (importations et exportations) et du tourisme d'une valeur de 2 milliards de dollars, effectué par le mode routier, en 2001 et 2002.

L'application de ces critères a eu pour résultat la candidature à l'inclusion dans le réseau routier national de 2 718 km de nouvelles routes.

Les résultats de l'étude ont été présentés au Conseil des ministres en septembre 2004 et les nouvelles routes retenues ont été incluses au réseau routier national.

Cela a constitué le premier et seul changement apporté au réseau routier national depuis sa désignation en 1988.

## **b) Expériences internationales choisies – Critères pour les réseaux routiers nationaux**

### **i) États-Unis**

Les juridictions sur les routes aux États-Unis sont assez semblables à celles du Canada, les états détenant chacun la responsabilité principale de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de la plus grande partie du réseau routier. Le gouvernement fédéral a apporté depuis 1916 au moyen de divers programmes un appui financier aux états pour les programmes de construction de routes.

La Federal-Aid Highway Act et la Highway Revenue Act de 1956 constituent à cet égard des jalons importants et ont mené à la création d'un fonds fiduciaire routier national (Highway Trust Fund) alimenté par les taxes sur le carburant. Le Highway Trust Fund a aussi fourni les moyens et l'occasion de poursuivre la construction du réseau inter-états.

La National Highway System Designation Act, désignant et constituant un RRN de 260 000 kilomètres, a été adoptée en 1995. Le réseau comprend le réseau inter-états ainsi que d'autres routes jugées « importantes pour l'économie, la défense et la mobilité de la nation » et représente 4 % des 6,3 millions de km de routes du pays.

Le réseau routier national des États-Unis est formé de cinq composantes :

1. Réseau routier inter-états
  - 70 000 km, ou 30 pour cent du RRN.
2. Autres grandes voies de communication
  - Inclut 21 corridors à priorité élevée désignés par le congrès, tel qu'identifié dans l'ISTEA. (7 200 km).
3. Réseau de corridors routiers stratégiques
  - La région qui n'est pas inter-états du réseau de corridors routiers stratégiques, ou STRAHNET, désignée par le Department of Defense en collaboration avec le DOT (25 000 km).
4. Raccordements principaux des corridors routiers stratégiques
  - Plus de 3 000 km de routes reliant les grandes installations militaires et les autres installations liées à la défense aux corridors du STRAHNET.
5. Raccordements intermodaux
  - Environ 148 000 km de grandes voies de communication importantes servant aux déplacements inter-états et interrégionaux et assurant le raccordement aux grands ports, aéroports, installations de transport en commun et autres installations intermodales.

Les États-Unis ont élaboré et appliqué l'ensemble suivant de critères servant à repérer les raccordements intermodaux méritant d'être inclus dans le réseau routier national (partie 5 ci-dessus), ce qui a peut-être plus de pertinence pour l'examen actuel de son RRN par le Canada.

### **Raccordements intermodaux – Principaux critères**

#### Aéroports de l'aviation commerciale

- Les services commerciaux réguliers aux passagers comptant plus de 250 000 embarquements par année.
- Fret : 100 camions par jour dans chaque direction sur la principale route de raccordement, ou 100 000 tonnes arrivant ou partant chaque année par mode routier.

#### Ports

- Les terminaux traitant plus de 50 000 TEU par année, ou d'autres unités de mesure qui, converties, seraient l'équivalent de plus de 100 camions par jour dans chaque direction.
- Les terminaux de marchandise en vrac qui traitent plus de 500 000 tonnes par année par route ou 100 camions par jour dans chaque direction sur la principale route de raccordement.
- Passagers : Les terminaux traitant plus de 250 000 passagers par année ou 1 000 passagers par jour pendant au moins 90 jours au cours de l'année.

#### Camion/Train

- 50 000 TEU par année, ou 100 camions par jour dans chaque direction sur la principale route de raccordement, ou d'autres unités de mesure qui, converties, seraient l'équivalent de plus de 100 camions par jour dans chaque direction.

#### Pipelines

- 100 camions par jour dans chaque direction sur la principale route de raccordement.

#### Amtrak

- 100 000 passagers par année.

#### Autobus interurbain

- 100 000 passagers par année.

#### Transport en commun

- Les stations dotées de stationnements avec service parc-o-bus d'une capacité de 500 places de stationnement ou 5 000 passagers d'autobus ou de train par jour et un accès routier important.

#### Traversiers

- Inter-états/international -1 000 passagers par jour pendant au moins 90 jours au cours de l'année.

## **ii) Australie**

Le réseau routier est largement détenu, planifié et géré par les gouvernements des états, territoriaux et locaux. Un énoncé officiel des responsabilités en matière de financement et de gestion des routes est intervenu en 1991, le Inter-governmental Road Funding Agreement. En vertu de cette entente :

- le Commonwealth a la responsabilité financière exclusive de la construction et de l'entretien du réseau routier national (RRN);

- les gouvernements des états et des territoires ont la responsabilité de financer le développement, l'entretien et l'exploitation des grandes voies de communication urbaines et rurales;
- le gouvernement local a la responsabilité du réseau routier local.

Le RRN a été créé en 1974 et comprend 16 300 kilomètres de routes principales reliant les capitales des états et des territoires ainsi que les routes entre Brisbane et Cairns et Hobart et Burnie.

Les routes intérieures reliant Melbourne à Brisbane et Sydney à Adélaïde ont été ajoutées en 1992. Il a été convenu en 1994 d'ajouter au réseau les raccordements urbains des capitales continentales entre les extrémités des routes nationales et de créer ainsi un réseau routier continu en portant la longueur du RRN à 18 500 kilomètres. Les routes nationales constituent 2,4 % du réseau routier de 812 000 km du pays.

Les objectifs énoncés du réseau routier national australien comprennent entre autres :

- faciliter le commerce outremer et entre états;
- permettre l'accès sûr et fiable d'une proportion importante des Australiens aux services fournis par les grands centres de population;
- réduire le coût des routes nationales pour la communauté australienne;
- soutenir le développement régional;
- contribuer à un développement écologiquement viable.

Les routes retenues pour inclusion dans le réseau routier national de l'Australie doivent :

- encourager le commerce outremer et entre les états et y contribuer de façon majeure;
- aider l'industrie située dans les grands centres de population à être complémentaire de l'industrie des grands centres voisins;
- diminuer de façon importante le coût du transport des produits de l'industrie rurale et (ou) secondaire entre les points de production et les points d'exportation ou de consommation;
- permettre les déplacements sur de longues distances associés à la récréation et au tourisme;
- faciliter les déplacements entre les centres de production de la défense, l'approvisionnement et les emplacements de stockage de la défense et la défense.

Le gouvernement national de l'Australie a annoncé plus récemment, en 2004, une initiative majeure de financement des transports dans le cadre du « AusLink National Network » nouvellement désigné et incluant les corridors de transport nationaux, régionaux et urbains, les raccordements aux ports et aéroports ainsi que les raccordements intermodaux entre route et chemin de fer.

Le réseau vise à soutenir la croissance et le développement économiques nationaux et régionaux et comprend les liens entre les grands centres ainsi que les liens clés au sein des grandes villes.

Pour ce qui est des « critères » employés pour la sélection des routes, la planification du AusLink National Network a étudié :

- les volumes interrégionaux du fret et des passagers;
- la population et l'importance économiques des centres pour lesquels des liens étaient proposés;
- l'importance commerciale de chaque lien et de chaque porte à l'exportation.

#### **4. Examen du Groupe de travail - Approche et constatations**

---

Afin de respecter l'orientation donnée par le Conseil des ministres, le Groupe de travail a élaboré et adopté un plan de travail comprenant les éléments suivants :

- La préparation d'une mise à jour de l'inventaire des routes faisant présentement partie du réseau routier national, avec :
  - l'adoption d'une approche plus cohérente de la description des routes du RRN (points d'origine et de destination, p. ex.);
  - la mise à jour des longueurs des routes afin de refléter les changements s'étant produits en raison d'activités de construction (voies de contournement, nouveaux tracés, p. ex.).
- L'identification des corrections nécessaires au présent inventaire du réseau routier national :
  - les anomalies de l'examen de « diligence raisonnable de 2004 de Transports Canada;
  - l'inclusion des liens aux grandes installations intermodales supplémentaires qui répondent aux critères appropriés;
  - l'inclusion des liens aux grands passages frontaliers supplémentaires qui répondent aux critères appropriés.
- L'élaboration de définition des travaux de restauration des chaussées et des structures afin de distinguer les catégories de travaux admissibles au partage des coûts.
- L'élaboration du concept de réseau routier national fondé sur des critères :
  - l'élaboration des critères et des seuils;
  - l'identification des routes au moyen de l'application des critères.

##### **a) Inventaire actualisé des routes du réseau routier national**

Lorsque les composantes du réseau routier national ont été initialement identifiées en 1988, la description de plusieurs des routes était plutôt générale de nature et ne fournissait pas de détails précis sur les points d'origine et de destination, particulièrement dans les grandes régions urbaines. De plus, la longueur de certaines routes a changé avec le temps en raison d'activités de construction au cours des années écoulées (nouveaux tracés, introduction de voies de contournement, changements dans la géométrie des intersections, etc.)

Un inventaire détaillé des routes du réseau routier national a été réuni, incluant celles retenues initialement en 1988 et celles ajoutées en septembre 2004. L'inventaire actuel fournit aussi des descriptions détaillées de toutes les routes du réseau routier national au sein d'une province ou d'un territoire, peu importe sa propriété (c.-à-d. fédérale, provinciale ou territoriale, municipale ou autre) (Appendice 2).

### Résultats

À la suite de cet examen,

- la longueur du réseau routier du RRN désigné en 1988 a été établie à 24 297 km par rapport aux 24 373 km signalés en 1998);
- la longueur des routes supplémentaires ajoutées au RRN par le Conseil des ministres en septembre 2004 a été établie à 2 705 kilomètres (plutôt que les 2 718 km initialement indiqués).

Par conséquent, la longueur combinée de toutes les routes incluses dans le réseau routier national en date de septembre 2004 a été établie à 27 002 km.

### Réseau routier national – Septembre 2004

Juridiction	Longueur indiquée (1998)	Longueur en kilomètres		
		Réseau de 1988 mis à jour	Ajouts de septembre 2004	Longueur du réseau, 2004
Yukon	1 092	1 079	-	1 079
Territoires du Nord-Ouest	562	576	-	576
Nunavut	-	-	-	-
Colombie-Britannique	4 582	5 388	408	5 796
Alberta	3 381	3 524	432	3 955
Saskatchewan	2 087	2 093	348	2 441
Manitoba	866	863	42	904
Ontario	4 927	5 003	1 005	6 008
Québec	2 882	2 854	404	3 258
Nouveau-Brunswick	953	962	-	962
Île-du-Prince-Édouard	118	120	67	187
Nouvelle-Écosse	882	881	-	881
Terre-Neuve et Labrador	904	955	-	955
Fédéral*	1 137	-	-	-
	24 373	24 297	2 705	27 002

\* Les routes sous juridiction fédérale sont dorénavant incluses dans les inventaires provinciaux et territoriaux, tout comme les tronçons de route qui sont sous juridiction municipale.

## **b) Identification des corrections nécessaires au réseau routier national actuel**

### **i) Anomalies dans les constatations de l'« examen de diligence raisonnable » de Transports Canada**

La méthodologie de « critères quantitatifs » utilisée en 2003-2004 par Transports Canada afin d'identifier les routes candidates potentielles au RRN reposait sur la disponibilité de données fiables et uniformes afin d'établir des seuils et d'appuyer l'analyse. Bien que cette analyse n'ait pas fait l'objet de débats détaillés au moment de sa présentation, au printemps de 2004, au cours de l'une des premières réunions du Groupe de travail sur l'examen du RRN, plusieurs inquiétudes ou questions ont été soulevées concernant certains aspects des résultats de l'évaluation. Certaines routes, dont on s'attendait intuitivement à ce qu'elles soient incluses, n'ont pas réussi à atteindre les seuils retenus.

Les juridictions ont eu l'opportunité au cours de leurs travaux de repérer toute « anomalie » perçue dans l'application de la méthodologie retenue par Transports Canada et de transmettre toute nouvelle information ou donnée qui appuierait une nouvelle évaluation de l'admissibilité des routes. À la demande du Groupe de travail, un changement a été apporté à la méthodologie utilisée par Transports Canada en 2004 afin de la rendre compatible avec les critères du RRN de 1988. Ce changement était de combiner la valeur du tourisme avec la valeur du fret dans l'évaluation de l'importance des passages frontaliers internationaux.

Les critères élaborés par Transports Canada et ayant servi à évaluer l'admissibilité des routes candidates étaient les suivants :

#### **Critères de l'« examen de diligence raisonnable » de Transports Canada utilisés en 2004**

Le réseau routier national est formé de routes existantes reliées :

- aux capitales;
- aux grands centres provinciaux de population définis par région métropolitaine de recensement et agglomération de recensement (RMA/AR), représentant une population d'au moins 50 000 personnes avec des noyaux urbains représentant au moins 50% de ce total, ou aux régions urbaines comptant au moins 5 % de la population de la juridiction;
- à l'activité économique, en fonction d'une population redressée par revenu moyen et à une RMA/AR à forte incidence de la main d'œuvre engagée dans le tourisme;
- aux principaux passages frontaliers enregistrant un commerce extérieur (importations et exportations) et un tourisme d'une valeur de 2 milliards de dollars, effectué par le mode routier, en 2001 et 2002.

#### **Résultats**

Les routes supplémentaires ayant répondu aux critères élaborés par Transports Canada sont précisées dans l'appendice 3. L'inclusion de ces routes ajouterait 98 km au réseau routier national et en voici le sommaire :

**Corrections au RRN : Anomalies de l'« examen de diligence raisonnable de Transports Canada**

<b>Juridiction</b>	<b>Longueur des routes supplémentaires</b>
Yukon	-
Territoires du Nord-Ouest	-
Nunavut	-
Colombie-Britannique	-
Alberta	-
Saskatchewan	-
Manitoba	-
Ontario	20 km
Québec	59 km
Nouveau-Brunswick	-
Île-du-Prince-Édouard	20 km
Nouvelle-Écosse	-
Terre-Neuve et Labrador	-
<b>Total</b>	<b>98 km</b>

**ii) Liaisons avec les installations intermodales**

Il est devenu évident pour le Groupe de travail, dans son examen de l'inventaire des routes du réseau routier national, que plusieurs grandes installations intermodales n'étaient pas reliées au RRN en dépit du fait que les critères d'admissibilité élaborés en 1988 faisaient référence à l'inclusion des routes raccordant les routes principales « avec un autre mode de transport desservi directement par mode routier ».

Afin de régler ce problème, le Groupe de travail a élaboré les critères suivants afin d'aider à l'identification des grandes installations intermodales à relier au réseau routier national pour favoriser l'intégration modale.

**Réseau routier national**  
**Critères pour l'inclusion des raccords aux installations intermodales**

<b>Aéroports</b>
- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers un aéroport du réseau national des aéroports, ou
- une liaison routière existante (route la plus courte) vers un aéroport ne faisant pas partie du réseau national des aéroports et ayant un volume minimum de 200 000 passagers ou de 50 000 tonnes de fret par année.
<b>Ports</b>
- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers un port des Administrations portuaires canadiennes, ou
- une liaison routière existante (route la plus courte) vers d'autres ports ayant un volume minimum de 100 camions par jour (dans chaque direction) ou de 50 000 TEU de fret par année, ou
- des liaisons routières existantes (routes les plus courtes) vers les gares maritimes des deux extrémités d'un service de traversier interprovincial qui assure un raccordement entre deux routes du réseau routier national.
<b>Chemin de fer</b>
- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers une gare marchandises de chemin de fer existante de Classe 1 ayant un volume minimum de 100 camions par jour (dans chaque direction) ou de 50 000 TEU de fret par année.

On a invité les juridictions à identifier, documenter et soumettre à l'examen en fonction de ces critères les liaisons intermodales candidates.

La proximité au réseau routier national a également constitué un facteur pour établir l'admissibilité, en partant des principes que :

- les liaisons entre le RRN et l'installation intermodale devraient être raisonnablement courtes, et que
- la route la plus courte et la plus fréquentée serait généralement retenue, sans tenir compte de la responsabilité juridictionnelle de la route;
- les exceptions à la sélection de la liaison la plus courte, ou d'une seule liaison, comprendraient :
  - les situations où un obstacle géographique exige plus d'un raccordement, ou
  - les cas où une importante fréquentation de l'installation a lieu dans les deux directions, justifiant la sélection de deux liaisons répondant chacune aux critères.

Des présentations ont été préparées et transmises par les juridictions représentées dans le Groupe de travail aux fins de l'examen et de l'évaluation par Transports Canada.

**Résultats**

Les routes supplémentaires répondant aux critères des raccords intermodaux sont précisées dans l'appendice 4.

Le Groupe de travail propose l'inclusion de ces routes dans le réseau routier national, ce qui ajouterait 508 km au réseau. Voici le sommaire par juridiction des ajouts proposés :

**Réseau routier national**  
**Raccordements intermodaux majeurs (routes essentielles)**

Juridiction	Longueur des routes supplémentaires
Yukon	-
Territoires du Nord-Ouest	-
Nunavut	-
Colombie-Britannique	64 km
Alberta	15 km
Saskatchewan	9 km
Manitoba	77 km
Ontario	103 km
Québec	131 km
Nouveau-Brunswick	31 km
Île-du-Prince-Édouard	1 km
Nouvelle-Écosse	22 km
Terre-Neuve et Labrador	53 km
<b>Total</b>	<b>508 km</b>

**iii) Liaisons avec les passages frontaliers internationaux**

Les critères élaborés en 1988 pour former le réseau routier national documentaient l'importance des liaisons avec « un point majeur d'entrée ou de sortie du réseau routier des États-Unis ». Bien que le RRN initial comprenait la plupart des raccordements « majeurs » avec les États-Unis, l'examen a conclu que deux raccordements clés avaient été omis.

On y a pallié par l'application des critères élaborés et appliqués par Transports Canada dans son « examen de diligence raisonnable » de 2004, qui donnait la définition suivante des « points majeurs d'entrée ou de sortie » :

*Principaux passages frontaliers terrestres enregistrant un commerce extérieur (importations et exportations) et un tourisme d'une valeur de 2 milliards de dollars, effectué par le mode routier, en 2001 et 2002.*

**Résultat**

Les passages frontaliers proposés identifiés par cet examen sont inclus dans la précédente section sur les anomalies.

**c) Élaboration de définitions pour les travaux de restauration sur les chaussées et les structures**

Le Conseil des ministres a convenu en septembre 2004 que les grands travaux de restauration des ponts et chaussées devraient être admissibles à un partage des coûts aux termes des programmes d'investissement fédéraux. Afin d'aider à faire la distinction entre projets de restauration et entretien de routine, on a demandé au Groupe de travail d'élaborer et de proposer des définitions dans ce but.

**Résultat**

Il est proposé d'adopter la définition de la restauration des chaussées se trouvant dans le *Guide de conception et de gestion des chaussées* de l'ATC (1997), avec l'ajout d'une disposition à l'effet que les travaux entrepris dans le cadre de projets à coût partagé doivent viser un prolongement d'au moins 10 ans de la durée utile de la chaussée :

**Restauration des chaussées**

Engage la mise en œuvre des mesures appropriées, y compris la reconstruction, pour prolonger la vie d'une structure de chaussée existante lorsque les inégalités, une insuffisance structurelle ou une usure excessive de la surface ont pour résultat une chaussée inacceptable. Ce caractère inacceptable peut s'exprimer en termes d'état de fonctionnement, d'une augmentation des coûts pour l'utilisateur et d'inquiétudes relatives à la sécurité. La restauration peut aussi servir à renforcer une chaussée qui supportera des charges transportées plus élevées qu'initialement estimé.

Afin d'être admissible au partage des coûts, les projets de restauration de chaussées du réseau routier national doivent viser un prolongement de la vie utile de la chaussée d'au moins dix ans.

Il est proposé d'adopter la définition suivante afin d'identifier les projets de restauration des ponts et chaussées admissibles au partage des coûts :

**Restauration des ponts**

Engage la mise en œuvre des mesures appropriées, y compris la reconstruction, pour prolonger la vie d'une structure existante en la restaurant ou en améliorant son intégrité structurelle. La restauration peut aussi servir à renforcer un pont qui supportera des charges transportées plus élevées qu'initialement estimé.

**d) Élaboration du concept de catégories de routes pour le réseau routier national**

La notion nouvelle de catégories de routes pour le réseau routier national a été à l'origine évoquée en 1988 lorsque le Conseil des ministres a identifié un réseau de « routes de ressources et de récréation » en complément du réseau routier national.

Le réseau routier national a été initialement élaboré en tant que sujet d'une étude de politique coopérative. Il a été identifié en ayant recours à des critères qualitatifs, le jugement collectif

et la formation de consensus sur les routes du réseau routier qui constituaient les liaisons routières interprovinciales et internationales clés, du point de vue national.

Comme la désignation d'une route en tant que composante du réseau routier national faisait peu de différence au cours de la période de 1988 à 2001, aucun effort supplémentaire n'a été fait pour raffiner ou améliorer les critères d'admissibilité des routes. Cependant, le lancement des nouveaux programmes d'infrastructures fédéraux accompagnés de l'exigence que les projets admissibles doivent porter sur les routes du RRN a fourni une nouvelle motivation pour éclaircir le processus à suivre et les critères à appliquer pour obtenir la désignation RRN.

Les travaux amorcés par Transports Canada en 2003-2004 sur les critères d'admissibilité au RRN ont apporté une précision beaucoup plus grande et établi de nouvelles bases pour les débats et l'examen continu. Ils ont aussi servi de point de départ pour explorer l'idée de catégories de routes ne satisfaisant pas les critères ou les seuils du RRN, mais satisfaisant d'autres critères ou des seuils moins élevés justifiant une distinction dans le contexte national.

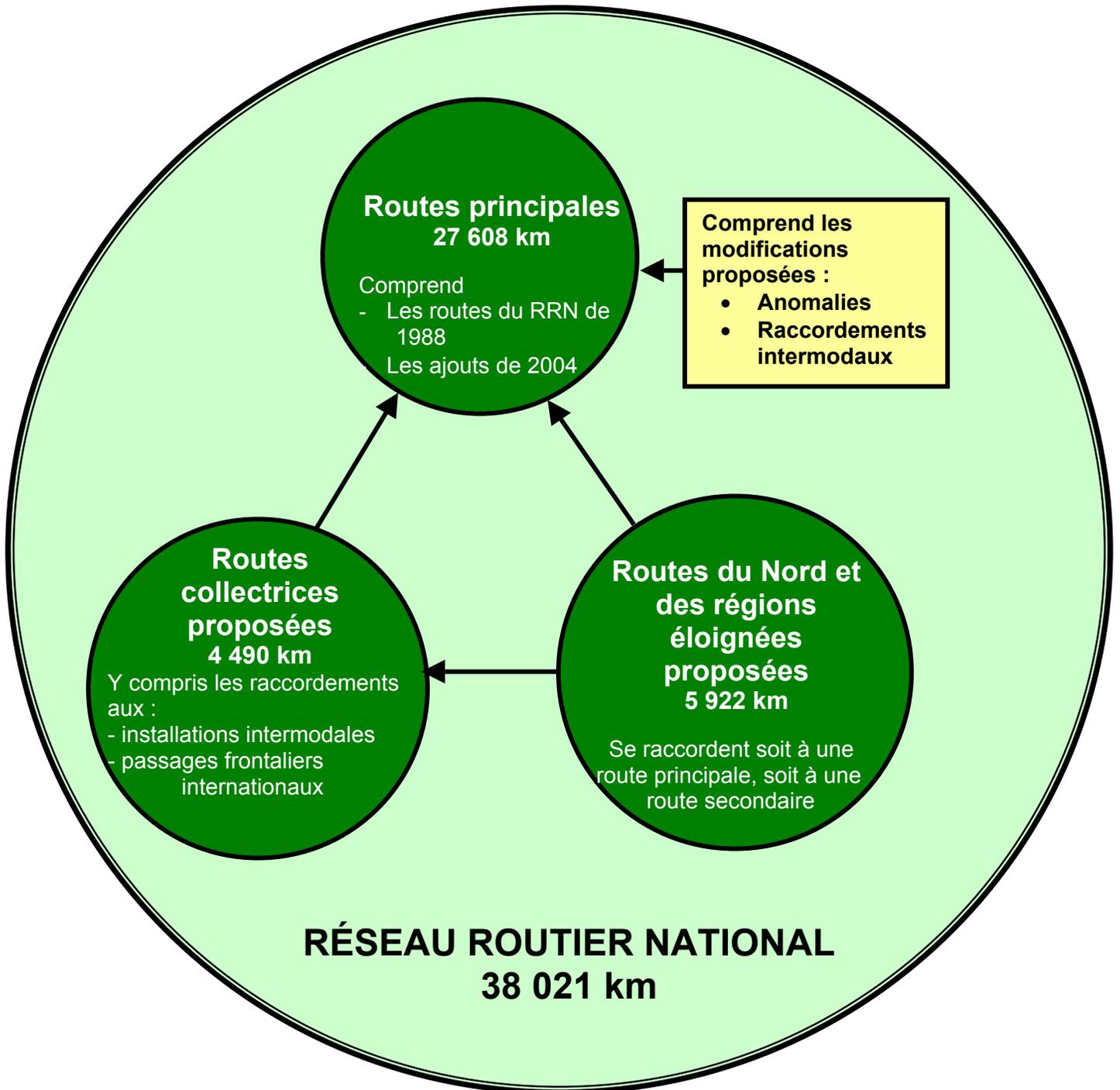
L'approche adoptée par le Groupe de travail portait sur le concept de réseau routier national formé de plusieurs catégories de réseaux routiers se distinguant par les fonctions remplies et (ou) les niveaux d'activité enregistrés. À cet égard, le concept proposé par le Groupe de travail est celui d'un réseau routier national formé de trois catégories de routes :

- **Routes principales**
  - Les routes des corridors interprovinciaux et internationaux clés (les routes du RRN initial de 1988, les ajouts de septembre 2004, les anomalies aux ajouts de 2004 et les liaisons avec les installations intermodales clés et les passages frontaliers majeurs les raccordant aux routes « principales »).
- **Routes collectrices**
  - Les liaisons clés avec les routes principales de centres de population et économiques (y compris les liaisons avec les installations intermodales et les passages frontaliers importants).
- **Routes du Nord et des régions éloignées**
  - Les liaisons clés avec les routes principales ou collectrices constituant les principales voies d'accès aux activités économiques et aux ressources du Nord et des régions éloignées.

Des critères et des seuils ont été élaborés pour chacune de ces catégories afin de servir à évaluer l'admissibilité des routes candidates.

## Concept - réseau routier national

---



### **i) Réseau routier principal**

Il est proposé d'évaluer l'inclusion des routes candidates de cette catégorie au moyen des critères suivants :

#### **Critères du réseau routier principal**

---

Le réseau des routes principales du RRN est formé des routes existantes reliées :

- aux capitales;
- aux grands centres provinciaux de population définis par région métropolitaine de recensement et agglomération de recensement (RMA/AR), représentant une population d'au moins 50 000 personnes avec des noyaux urbains représentant au moins 50 % de ce total, ou aux régions urbaines comptant au moins 5 % de la population de la juridiction;
- à l'activité économique, en fonction d'une population redressée par revenu moyen et à une RMA/AR à forte incidence de la main d'œuvre engagée dans le tourisme;
- aux principaux passages frontaliers enregistrant un commerce extérieur (importations et exportations) et un tourisme d'une valeur de 2 milliards de dollars, effectué par le mode routier.

Le réseau des routes principales du RRN comprend aussi des liaisons qui :

- raccordent une route principale à des installations intermodales répondant aux critères suivants :

#### **Aéroports**

- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers un aéroport du réseau national des aéroports, ou
- une liaison routière existante (route la plus courte) vers un aéroport ne faisant pas partie du réseau national des aéroports et ayant un volume minimum de 200 000 passagers ou de 50 000 tonnes de fret par année.

#### **Ports**

- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers un port des Administrations portuaires canadiennes, ou
- une liaison routière existante (route la plus courte) vers d'autres ports ayant un volume minimum de 100 camions par jour (dans chaque direction) ou de 50 000 TEU de fret par année, ou
- des liaisons routières existantes (routes les plus courtes) vers les gares maritimes des deux extrémités d'un service de traversier interprovincial qui assure un raccordement entre deux routes du réseau routier national.

#### **Chemin de fer**

- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers une gare marchandises de chemin de fer existante de Classe 1 ayant un volume minimum de 100 camions par jour (dans chaque direction) ou de 50 000 TEU de fret par année.
-

### **Application des critères**

On a invité les juridictions à identifier, documenter et présenter les anomalies et liaisons intermodales candidates à l'inclusion dans le RRN, tel que signalé dans les sections précédentes. Transports Canada a examiné et évalué les présentations transmises.

### **Résultat**

Les routes supplémentaires répondant aux critères ont été précisées dans les sections précédentes.

#### **ii) Réseau routier collecteur**

Il est proposé d'évaluer l'inclusion des routes candidates de cette catégorie au moyen des critères suivants :

#### **Critères du réseau routier collecteur**

---

Le réseau des routes collectrices du RRN est formé des routes existantes qui sont reliées à des routes principales et qui :

- sont classifiées routes principales ou grandes voies de communication (par fonction) par la juridiction provinciale ou territoriale et :
- assurent le raccordement (route la plus courte) d'une agglomération de recensement à la plus proche région métropolitaine de recensement, ou :
  - desservent 5 % de la population d'une juridiction et
  - ont un volume d'au moins 200 camions par jour (DJMA) et
  - connaissent une augmentation saisonnière de pointe de la circulation d'au moins 25 %.

Le réseau des routes collectrices du RRN comprend aussi des liaisons qui :

- raccordent une route collectrice à des installations intermodales répondant aux critères suivants :

#### **Aéroports**

- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers un aéroport du réseau national des aéroports, ou
- une liaison routière existante (route la plus courte) vers un aéroport ne faisant pas partie du réseau national des aéroports et ayant un volume minimum de 200 000 passagers ou de 50 000 tonnes de fret par année.

#### **Ports**

- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers un port des Administrations portuaires canadiennes, ou
- une liaison routière existante (route la plus courte) vers d'autres ports ayant un volume minimum de 100 camions par jour (dans chaque direction) ou de 50 000 TEU de fret par année, ou
- des liaisons routières existantes (routes les plus courtes) vers les gares maritimes des deux extrémités d'un service de traversier interprovincial qui assure un raccordement entre deux routes du réseau routier national.

### **Chemin de fer**

- Une liaison routière existante (route la plus courte) vers une gare marchandises de chemin de fer existante de Classe 1 ayant un volume minimum de 100 camions par jour (dans chaque direction) ou de 50 000 TEU de fret par année.
- raccordent une route collectrice à un passage frontalier international qui :
  - est en activité 24 heures par jour et
  - enregistre un minimum de 500 millions de dollars par année en commerce et (ou) tourisme transfrontalier ou
  - a un statut désigné de Bureau du secteur commercial.<sup>1</sup>

---

### **Application des critères**

On a invité les juridictions à identifier, documenter et présenter les routes candidates à l'inclusion dans la catégorie du réseau routier collecteur (incluant les liaisons avec les installations intermodales et les passages frontaliers internationaux) aux fins de l'examen et de l'évaluation par Transports Canada.

### **Résultat**

Les routes répondant aux critères proposés pour le réseau routier collecteur sont précisées dans l'appendice 5 et en voici le sommaire par juridiction :

#### **Réseau routier collecteur**

<b>Juridiction</b>	<b>Routes collectrices</b>	<b>Raccorde-ments intermodaux</b>	<b>Passages frontaliers</b>	<b>Longueur totale</b>
Yukon	-	-	-	-
Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-
Nunavut	-	-	-	-
Colombie-Britannique	370 km	-	76 km	<b>447 km</b>
Alberta	217 km	-	-	<b>217 km</b>
Saskatchewan	-	-	-	-
Manitoba	742 km	-	-	<b>742 km</b>
Ontario	698 km	-	8 km	<b>706 km</b>
Québec	719 km	-	47 km	<b>766 km</b>
Nouveau-Brunswick	827 km	5 km	-	<b>832 km</b>
Île-du-Prince-Édouard	188 km	-	-	<b>188 km</b>
Nouvelle-Écosse	296 km	-	-	<b>296 km</b>
Terre-Neuve et Labrador	298 km	-	-	<b>298 km</b>
<b>Total</b>	<b>4 355 km</b>	<b>5 km</b>	<b>131 km</b>	<b>4 490 km</b>

---

<sup>1</sup> Un bureau frontalier désigné par l'Agence des services frontaliers du Canada et qui assure un service 7 jours par semaine, 24 heures par jour, pour le dédouanement des envois commerciaux.

### iii) Réseau routier du Nord et des régions éloignées

Il est proposé d'évaluer l'inclusion des routes candidates de cette catégorie au moyen des critères suivants :

#### Critères du réseau routier du Nord et des régions éloignées

Le réseau routier du Nord et des régions éloignées comprend des routes existantes, ou des routes projetées, qui ont passé une étude d'impact sur l'environnement, qui sont reliées soit à une route principale, soit à une route collectrice, et qui :

- sont de grandes voies de communication <sup>2</sup> (par fonction) et
- offrent un service toutes saisons et
- constituent la seule voie principale de raccordement de la région ou
- constituent la seule voie principale de raccordement à une province ou un territoire adjacent(e)

et

satisfont l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- donnent accès à 20 % de la superficie de la juridiction ou
- donnent accès à 10 % de la population de la juridiction ou
- soutiennent une activité économique régionale de 150 millions de dollars par année (exportations) ou
- soutiennent 5 % du PIB provincial ou territorial.

#### **Application des critères**

On a invité les juridictions à identifier, documenter et présenter les routes candidates à l'inclusion dans la catégorie du réseau routier du Nord et des régions éloignées aux fins de l'examen et de l'évaluation par Transports Canada.

---

<sup>2</sup> La classification fonctionnelle routière la plus élevée utilisée par la juridiction (p. ex., tronçon de route, principale, etc.)

## Résultat

Les routes répondant aux critères proposés dans cette catégorie sont précisées dans l'appendice 6 et en voici le sommaire par juridiction :

### Réseau routier du Nord et des régions éloignées

Juridiction	Longueur de route
Yukon	948 km
Territoires du Nord-Ouest	847 km
Nunavut	-
Colombie-Britannique	724 km
Alberta	197 km
Saskatchewan	238 km
Manitoba	370 km
Ontario	-
Québec	1 436 km
Nouveau-Brunswick	-
Île-du-Prince-Édouard	-
Nouvelle-Écosse	-
Terre-Neuve et Labrador	1 163 km
<b>Total</b>	<b>5 922 km</b>

## 5. Questions en suspens

---

Le réseau routier national désigné en 1988 a été un sujet utile pour les études sur l'importance du transport routier pour l'économie du Canada et ses besoins en mobilité.

Le processus d'examen entrepris par le Groupe de travail a réussi à former un consensus autour de l'approche proposée fondée sur des critères et des seuils. Si adoptée, l'approche assure une base plus solide pour l'identification des routes méritant une reconnaissance en tant que composantes du réseau routier national. L'approche basée sur des critères peut servir à gérer l'évolution du réseau routier national afin de modifier le RRN au fil du temps, au moyen des sources de données disponibles.

Malgré le consensus obtenu par le Groupe de travail, l'application des critères élaborés n'a pas permis l'inclusion de deux routes du Manitoba qui ne répondaient ni aux critères des routes collectrices, ni à ceux des routes du Nord et des régions éloignées, bien qu'elles enregistrent des volumes importants de marchandises acheminées par camion.

À cet égard, l'analyse et l'évaluation ont établi que plusieurs routes proposées par d'autres juridictions ne répondaient pas aux critères. Cependant, un processus d'examen permanent du RRN permettrait de réviser et de réexaminer l'admissibilité des routes qui ne répondent pas présentement aux critères.

Il est également notable que le réseau routier national proposé comprend toutes les routes qui formaient la route transcanadienne (RT) initiale, à l'exception d'une seule route – la route 105 en Nouvelle-Écosse. Bien qu'un débat ait eu lieu quant à savoir si, en tant que principe de base, toutes les routes antérieurement désignées RT devaient être incluses dans le réseau routier national, aucun consensus ne s'est dégagé en vue d'une recommandation.

Le Groupe de travail a identifié, dans le cadre d'un examen périodique du RRN, plusieurs tâches méritant une étude plus approfondie :

**a) Raccordements intramétropolitains**

Les voies de contournement et les raccordements aux grandes installations intermodales dans les grands centres urbains canadiens sont soit inclus dans le RRN, soit font partie des routes proposées dont l'inclusion dans le RRN est recommandée par le Groupe de travail. Cependant, une discussion plus approfondie est nécessaire sur l'importance des grands corridors au sein des grands centres pour les objectifs nationaux en matière d'économie et de mobilité. Le débat au sein du Groupe de travail a tourné autour de plusieurs points de vue :

- en raison de l'étendue des territoires qu'ils couvrent, les grands centres urbains peuvent comprendre plus d'un grand noeud économique d'importance nationale et la question est de relier ces grands centres économiques au RRN;
- la congestion des grands corridors intramétropolitains peut avoir une incidence profondément préjudiciable sur l'économie nationale et aussi ralentir le flot de la circulation interprovinciale et internationale;
- la congestion des grands corridors intramétropolitains est largement attribuable à la circulation locale et il ne serait par conséquent pas indiqué de les inclure dans le réseau routier national.

On a identifié plusieurs raccordements « intramétropolitains » clés à Toronto, Montréal et Vancouver en tant que candidats à l'inclusion dans le réseau routier national. Il est possible que d'autres routes de ce genre méritent d'être étudiées, selon les critères appropriés retenus. L'étude des critères pourrait comprendre une exploration plus approfondie du concept de raccordement entre grands noyaux de population et centres économiques situés dans les régions métropolitaines.

Il faut accorder une haute priorité au règlement de cette question par des discussions supplémentaires et la formation d'un consensus sur des critères additionnels.

**b) « Caractéristiques de rendement » pour le réseau routier national**

Le rapport de 1988 sur la Phase 1 de l'étude sur la politique routière nationale proposait que le « rendement » du réseau routier national devrait satisfaire des normes minimales de service afin que le réseau soutienne adéquatement les objectifs du Canada en termes d'économie et de mobilité :

- assurer une vitesse d'exploitation minimale de 90 km/h.

- pouvoir offrir un service dans toutes les conditions météorologiques, sans restriction de charge saisonnière, et être à même de supporter les poids et dimensions de véhicules correspondant aux normes nationales;
- offrir un indice de roulement (IR) de 6,0 ou plus élevé, ou la cote correspondante dans d'autres systèmes de mesure.

Un examen et des discussions plus approfondis sur les « caractéristiques de rendement » et les normes minimales de service sont nécessaires dans le contexte du nouveau concept du RRN, qui couvre trois catégories de routes et une grande variété d'environnements d'exploitation.

### **c) Examen permanent du réseau routier national**

Bien que le réseau routier national existe depuis dix-sept ans, il n'a retenu que sporadiquement l'attention au cours de cette période. Les ajouts au réseau de septembre 2004 constituaient le premier changement aux routes désignées et le dernier rapport sur l'état du RRN a été entrepris en 1998.

Il est recommandé d'élaborer un processus qui établirait la portée, le mandat, les conditions, le cadre d'évaluation et la fréquence des examens réguliers du RRN à entreprendre dans l'avenir. Le processus serait présenté à l'examen du Conseil des ministres et, s'il est approuvé, offrirait une base pour les futurs changements au RRN. On envisage que le processus d'examen produirait des rapports à l'intention du Conseil des ministres sur :

- les critères du RRN
- l'état du réseau;
- les changements à l'inventaire des routes en raison d'activités de construction (p. ex., voies de contournement et nouveaux tracés);
- les propositions de changement à l'inventaire des routes du RRN, les ajouts/suppressions ou catégories de routes, au moyen des critères déterminants, établis ou révisés et approuvés, de l'admissibilité à l'inventaire des routes au fil du temps.

Il est recommandé de maintenir le Groupe de travail afin d'élaborer et de proposer un processus d'examen du RRN. Si cela est approuvé, le Groupe de travail assumerait la responsabilité de préparer des rapports réguliers sur les développements à l'intention du Conseil des sous-ministres, par l'entremise du Comité de soutien de la politique et de la planification.

## **6. Conclusions**

---

Depuis l'automne de 2004, les travaux du Groupe de travail ont largement porté sur la poursuite des approches, critères et données à l'appui de l'évaluation objective de l'importance relative des routes du réseau routier pour les objectifs du Canada en matière d'économie, de développement économique et de mobilité. L'examen a très clairement démontré que le Canada dépend largement sur le réseau du transport routier non seulement pour soutenir le commerce et la mobilité au sein du Canada et avec les États-Unis, mais aussi en tant que principal, et parfois unique, moyen d'accès à de grandes régions du pays.

Le concept élaboré propose un réseau routier national formé de trois catégories de routes : principales, collectrices ainsi que du Nord et des régions éloignées. Ensemble, les routes de ces catégories constituent le réseau routier national. Il a été démontré que chacune des routes jouait en soi un rôle crucial de soutien pour l'économie et la circulation des marchandises et des personnes.

Le réseau routier national tel que proposé couvre 38 021 km de liaisons clés et représente 2,7 % du réseau routier du Canada.

## **7. Recommandations**

---

Dans la lignée du mandat donné au Groupe de travail et des travaux complétés jusqu'à maintenant, il est recommandé que le Conseil des ministres accepte le rapport du Groupe de travail sur l'examen du RRN et :

### Réseau routier national actuel

- endosse la longueur modifiée du réseau routier national de 27 002 km en date de septembre 2004;
- approuve l'ajout de 98 km de routes identifiées en tant qu'anomalies et de 508 km de plus de routes constituant des liaisons vers des installations intermodales;

### Définitions de la restauration

- endosse les définitions élaborées pour la restauration des chaussées et la restauration des structures afin de s'en servir pour distinguer les projets et les catégories de travaux sur le RRN admissibles au partage des coûts;

### Concept de réseau routier national

- endosse le concept d'un réseau routier national restructuré formé des catégories de routes principales, routes collectrices et routes du Nord et des régions éloignées, y compris l'approbation des critères et des seuils élaborés pour chacune des catégories;
- endosse le nouveau réseau routier national résultant formé de 38 021 km de routes identifiées dans chacune de ces trois catégories (tel que décrites dans les appendices et les cartes).

Il est de plus recommandé que le Conseil des ministres ordonne au Groupe de travail de poursuivre ses travaux afin :

- de trouver des solutions aux questions en suspens identifiées précédemment;
- d'élaborer une proposition afin de mener des examens futurs réguliers du réseau routier national.

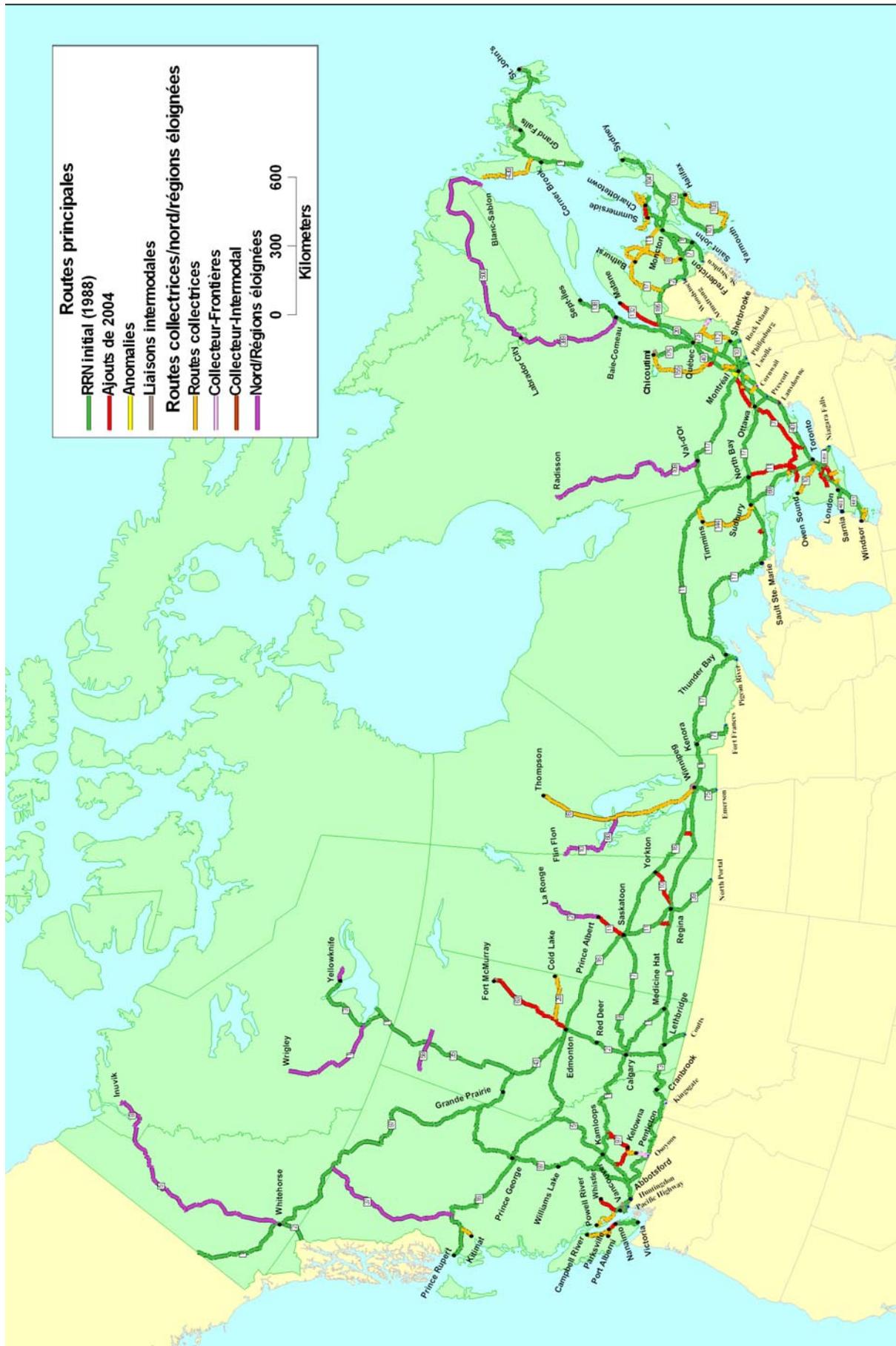
## Appendices

---

<b>Appendice 1</b> : Réseau routier national proposé .....	34
<b>Appendice 2</b> : Inventaire des routes du réseau routier national (septembre 2004) .....	35
<b>Appendice 3</b> : Corrections au RRN – Anomalies (routes principales) .....	41
<b>Appendice 4</b> : Corrections au RRN – Liaisons intermodales (routes principales) .....	42
<b>Appendice 5</b> : Réseau routier collecteur – Routes proposées .....	47
<b>Appendice 6</b> : Réseau du Nord et des régions éloignées – Routes proposées .....	50

## Appendice 1 : Réseau routier national proposé

<b>Juridiction</b>	<b>Routes principales</b>	<b>Routes collectrices</b>	<b>Routes du Nord et des régions éloignées</b>	<b>Total</b>
Yukon	1 079,0	-	948,0	<b>2 027,0</b>
Territoires du Nord-Ouest	575,6	-	847,2	<b>1 422,8</b>
Nunavut	-	-	-	-
Colombie-Britannique	5 861,3	446,7	724,0	<b>7 032,0</b>
Alberta	3 970,4	217,0	196,6	<b>4 384,0</b>
Saskatchewan	2 449,8	-	238,2	<b>2 688,0</b>
Manitoba	981,5	742,1	369,6	<b>2 093,2</b>
Ontario	6 130,6	705,6	-	<b>6 836,2</b>
Québec	3 447,9	765,6	1 435,8	<b>5 649,3</b>
Nouveau-Brunswick	993,2	831,7	-	<b>1 824,9</b>
Île-du-Prince-Édouard	208,2	188,0	-	<b>396,2</b>
Nouvelle-Écosse	903,0	295,5	-	<b>1 198,5</b>
Terre-Neuve et Labrador	1 007,6	298,0	1 163,0	<b>2 468,6</b>
Total	<b>27 608,1</b>	<b>4 490,2</b>	<b>5 922,4</b>	<b>38 020,7</b>



## Appendice 2 : Inventaire des routes du réseau routier national (septembre 2004)

---

### a) Sommaire

<b>Juridiction</b>	<b>Longueur du RRN (km)</b>		
	<b>Réseau de 1988 (mis à jour)</b>	<b>Ajouts de septembre 2004</b>	<b>Longueur du réseau en septembre 2004</b>
Yukon	1 079,0	-	<b>1 079,0</b>
Territoires du Nord-Ouest	575,6	-	<b>575,6</b>
Nunavut	-	-	-
Colombie-Britannique	5 388,0	408,0	<b>5 796,0</b>
Alberta	3 523,7	431,6	<b>3 955,3</b>
Saskatchewan	2 092,8	347,8	<b>2 440,6</b>
Manitoba	862,6	41,5	<b>904,1</b>
Ontario	5 003,0	1 004,8	<b>6 007,8</b>
Québec	2 854,2	403,8	<b>3 258,0</b>
Nouveau-Brunswick	962,3	-	<b>962,3</b>
Île-du-Prince-Édouard	120,0	67,0	<b>187,0</b>
Nouvelle-Écosse	881,0	-	<b>881,0</b>
Terre-Neuve et Labrador	955,0	-	<b>955,0</b>
	<b>24 297,2</b>	<b>2 704,5</b>	<b>27 001,7</b>

## b) Description des routes

### Routes du réseau routier national par juridiction (en date de septembre 2004)

YUKON		Longueur totale	Gouv. responsable		
			Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<b>Sommaire</b>					
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Frontière de la C.-B. – frontière de l'Alaska	1	945,0	945,0		
Whitehorse – frontière de l'Alaska	2	134,0	134,0		
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>1 079,0</b>	<b>1 079,0</b>		
<i>Ajouts de 2004</i>					
Aucun					
<b>Sous-total, 2004</b>					
<b>Total</b>		<b>1 079,0</b>	<b>1 079,0</b>		

TERRITOIRES DU NORD-OUEST		Longueur totale	Gouv. responsable		
			Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<b>Sommaire</b>					
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Frontière de l'Alberta – Highway 3	1	187,0	187,0		
Enterprise – Hay River	2	48,6	48,6		
Highway 1 – Yellowknife	3	340,0	340,0		
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>575,6</b>	<b>575,6</b>		
<i>Ajouts de 2004</i>					
Aucun					
<b>Sous-total, 2004</b>					
<b>Total</b>		<b>575,6</b>	<b>575,6</b>		

COLOMBIE-BRITANNIQUE		Longueur totale	Gouv. responsable		
			Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<b>Sommaire</b>					
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Frontière de l'Alberta – Victoria	1	993,0	889,0	3,0	101,0
Frontière de l'Alberta – Dawson Creek	2	42,0	42,0		
Frontière de l'Alberta – Hope	3	833,0	833,0		
Tete Jaune Cache – Hope	5	531,0	531,0		
Frontière de l'Alberta – Prince Rupert	16	1 074,0	1 074,0		
Victoria – Hwy 99	17	44,0	41,0	3,0	
Cache Creek – Km 133 de la Alaska Hwy	97	1 812,0	928,0		884,0
Frontière des États-Unis – Jct 1/99 (N. Vancouver)	99	59,0	47,0	12,0	
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>5 388,0</b>	<b>4 385,0</b>	<b>18,0</b>	<b>985,0</b>
<i>Ajouts de 2004</i>					
Hwy 99 – frontière des États-Unis (Pacific Hwy)	8 <sup>th</sup> Ave/15	3,0	3,0		
Abbotsford – frontière des États-Unis (Huntington)	11	3,0	3,0		
Nanaimo – Parksville	19	33,0	33,0		
Jct 97/97C (près de Peachland) – Jct 97A/97B	97	80,0	80,0		
Swan Lake (Jct 97) - Sicamous (Jct 1)	97A	66,0	66,0		
Grindrod (Jct 97A) - Salmon Arm (Jct 1)	97B	14,0	14,0		
Merritt (Jct 5) – près de Peachland (Jct 97)	97C	106,0	106,0		
Jct 1/99 (Horseshoe Bay) – Whistler	99	103,0	103,0		
<b>Sous-total, 2004</b>		<b>408,0</b>	<b>408,0</b>		
<b>Total</b>		<b>5 796,0</b>	<b>4 793,0</b>	<b>18,0</b>	<b>985,0</b>

<b>ALBERTA</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 2004</i>					
Frontière de la Sask. – frontière de la C.-B.	1	536,4	426,8	26,3	83,3
Fort Macleod – Edmonton	2	555,6	524,3	31,3	
Donnelly – N. de Grimshaw					
Medicine Hat – frontière de la C.-B.	3	324,1	324,1		
Frontière des États-Unis – Lethbridge	4	103,4	103,4		
E. de Calgary – frontière de la Sask.	9	326,8	326,8		
Frontière de la Sask. – frontière de la C.-B.	16	636,8	530,0	29,1	77,8
N. de Grimshaw – frontière des T.N.O.	35	465,3	465,3		
Edmonton – frontière de la C.-B.	43	498,6	498,6		
Valleyview – Donnelly	49	76,6	76,6		
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>3 523,7</b>	<b>3 275,9</b>	<b>86,7</b>	<b>161,1</b>
<i>Ajouts de 2004</i>					
Edmonton – Fort McMurray	15/28A/28/63	431,6	413,2	18,4	
<b>Sous-total, 2004</b>		<b>431,6</b>	<b>413,2</b>	<b>18,4</b>	
<b>Total</b>		<b>3 955,3</b>	<b>3 689,1</b>	<b>105,1</b>	<b>161,1</b>

<b>SASKATCHEWAN</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Frontière du Manitoba – Regina	1	245,6	236,0	9,5	
Regina – frontière de l'Alberta	1	406,3	393,7	12,6	
Frontière du Manitoba – Saskatoon	16	419,3	398,5	20,7	
Saskatoon – frontière de l'Alberta	16	271,5	255,8	15,7	
Saskatoon – frontière de l'Alberta	7	261,8	254,6	7,2	
Regina – Saskatoon	11	254,4	243,3	11,1	
Estevan (frontière des États-Unis) - Regina	6, 39	233,9	224,0	9,9	
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>2 092,8</b>	<b>2 006,0</b>	<b>86,8</b>	
<i>Ajouts de 2004</i>					
Saskatoon – Prince Albert	2, 11	135,7	129,3	6,5	
Hwy 1 – Yorkton	10	160,6	150,9	9,7	
Moose Jaw – Hwy 11	2	51,4	51,1	0,3	
<b>Sous-total, 2004</b>		<b>347,8</b>	<b>331,3</b>	<b>16,4</b>	
<b>Total</b>		<b>2 440,5</b>	<b>2 337,3</b>	<b>103,3</b>	

<b>MANITOBA</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Frontière de l'Ontario – frontière de la Sask.	1	501,0	501,0		
Portage-la-Prairie – frontière de la Sask.	16	267,3	264,0	3,3	
Winnipeg – Emerson (frontière des États-Unis)	75	94,3	87,6	6,7	
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>862,6</b>	<b>852,6</b>	<b>10,0</b>	
<i>Ajouts de 2004</i>					
Brandon – Highway 16	10	41,5	41,5		
<b>Sous-total, 2004</b>		<b>41,5</b>	<b>41,5</b>		
<b>Total</b>		<b>904,1</b>	<b>894,1</b>	<b>10,0</b>	

<b>ONTARIO</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Fort Erie (frontière des États-Unis) - Toronto	QEW	139,0	139,0		
Frontière du Québec – Windsor (frontière des États-Unis)	401	817,0	817,0		
London – Sarnia (frontière des États-Unis)	402	103,0	103,0		
Frontière des États-Unis - QEW	405	9,0	9,0		
QEW - Hwy 401 IC	427	8,0	8,0		
Highway 401 – frontière des États-Unis	137	4,0	4,0		
Prescott (frontière des États-Unis) - Ottawa	416	79,8	79,8		
Frontière du Québec – Ottawa	417	182,8	182,8		
Toronto - Parry Sound	400	210,4	210,4		
Parry Sound - Sudbury	69	181,5	181,5		
Ottawa – Manitoba	17	1 966,3	1 934,7	31,6	
Frontière du Québec – Kirkland Lake	66	58,4	54,5	3,9	
North Bay – Nipigon	11	991,5	978,2	13,3	
Fort Frances - Kenora	71	194,3	190,0	4,3	
Thunder Bay – frontière des États-Unis	61	58,0	58,0		
<b>Sous-total 1988</b>		<b>5 003,0</b>	<b>4 949,9</b>	<b>53,1</b>	
<i>Ajouts de 2004</i>					
QEW (Burlington) – Hwy 401 (Woodstock)	403	81,9	81,9		
Raccordement Hwy 400 IC - Hwy 11 (Barrie)	400A	1,1	1,1		
Barrie – North Bay	11	238,6	238,6		
Hwy 401 - Peterborough	35/115	44,8	44,8		
Hwy 12 (ouest de Lindsay) - Hwy 400 (Coldwater)	12	74,0	74,0		
Ottawa - Hwy 12 (ouest de Lindsay)	7	319,0	313,1	5,9	
Highway 401 - Guelph	6	15,4	15,4		
Hamilton - Hwy 401	6	25,9	25,9		
Kitchener - Guelph	7	20,8	12,2	8,6	
Hwy 401 – Ambassador Bridge (Windsor)	3	10,9	4,5	6,4	
Frontière des États-Unis à Cornwall - Hwy 401 IC	138	3,8		3,8	
Hwy 17 – Sault Ste Marie (frontière des États-Unis)	17B	10,6		10,6	
Hwy 400 (Barrie) – Collingwood	26	63,0	47,6	15,4	
Stratford – Kitchener	7/8	52,5	49,2	3,3	
Hwy 17 – Elliot Lake	108	27,2	24,7	2,5	
Hawkesbury (frontière du Québec) – Hwy 417	34	19,2	14,3	4,9	
<b>Sous-total, 2004</b>		<b>1 004,8</b>	<b>947,3</b>	<b>57,6</b>	
<b>Total</b>		<b>6 007,8</b>	<b>5 897,2</b>	<b>110,7</b>	

<b>QUÉBEC</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Montréal – Sherbrooke	A10	137,7	137,7		
Montréal – Champlain	A15	53,7	53,7		
Montréal – frontière de l’Ontario	A15, 101, 117	668,3	668,3		
Frontière de l’Ontario – Rivière-du-Loup	A20	500,0	493,3		6,7
Rivière-du-Loup – frontière du Nouveau-Brunswick	185	100,9	100,9		
Longueuil (aut. 20) – Anjou (aut. 40)	A25	8,1	8,1		
Montréal (aut. 10) – Philipsburg	A35, 133	58,7	58,7		
Frontière de l’Ontario – Québec	A40	343,4	343,4		
Québec – Sept-Îles	138	630,0	630,0		
Charny (aut. 20) – Chicoutimi	73, 175	209,2	209,2		
Trois-Rivières – Rock Island	A55, 155, A55	144,1	144,1		
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>2 854,2</b>	<b>2 847,3</b>		<b>6,7</b>
<i>Ajouts de 2004</i>					
Gatineau – Montréal	50/148	155,4	155,4		
Trois-Rivières – Shawinigan	55	40,4	40,4		
Rivière-du-Loup – Matane	20/132	204,9	204,9		
Hawkesbury – aut. 148	344	3,1	3,1		
<b>Sous-total, 2004</b>		<b>403,8</b>	<b>403,8</b>		
<b>Total</b>		<b>3 258,0</b>	<b>3 251,3</b>		<b>6,7</b>

<b>NOUVEAU-BRUNSWICK</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Frontière de la Nouvelle-Écosse – frontière du Québec	2	523,1	523,1		
St. Stephen (frontière des États-Unis) – Petitcodiac	1	231,4	231,4		
Saint John – Fredericton	7	76,0	76,0		
Aulac (route 2) – Cap-Jourimain	16	57,8	57,8		
Moncton – Port Elgin	15	59,5	59,5		
Woodstock – frontière des États-Unis	95	14,5	14,5		
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>962,3</b>	<b>962,3</b>		
<i>Ajouts de 2004</i>					
Route 1 – St. Stephen (frontière des États-Unis)	3				
<b>Sous-total, 2004</b>					
<b>Total</b>		<b>962,3</b>	<b>962,3</b>		

<b>ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
Borden – Wood Islands	1	120,0	120,0		
<b>Sous-total, 1988</b>		<b>120,0</b>	<b>120,0</b>		
<i>Ajouts de 2004</i>					
Pont de la Confédération		8,0			8,0
Summerside - Charlottetown	2	59,0	59,0		
<b>Sous-total, 2004</b>		<b>67,0</b>	<b>59,0</b>		<b>8,0</b>
<b>Total</b>		<b>187,0</b>	<b>179,0</b>		<b>8,0</b>

<b>NOUVELLE-ÉCOSSE</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
	Bedford – Yarmouth	101	309,0	309,0	
	Halifax – Truro (Hwy 104)	102	101,0	101,0	
	Frontière du N.-B. – Port Hastings (Hwy 105)	104	272,0	272,0	
	Port Hastings (Hwy 105) – Sydney (Hwy 105)	4/104	131,0	126,0	5,0
	Sydney (Hwy 4) – North Sydney (Hwy 105)	125	19,0	19,0	
	River Tilliard (Hwy 104) – Sydney (Hwy 125)	4	90,0	90,0	
	North Sydney (Hwy 125) – N. Sydney gare maritime de traversier	105	3,0	3,0	
	TCH 104 – Caroiou gare maritime de traversier	106	18,0	18,0	
	Victoria Road – Hwy 118	111	3,0	3,0	
	Hwy 102 – Hwy 111	118	16,0	16,0	
	Sydney River – Hwy 105	125	19,0	19,0	
	Digby (101) – Gare maritime de traversier	303	8,0	5,0	3,0
	Hwy 101 – Gare maritime de traversier	3,1	3,0	3,0	
<b>Sous-total, 1988</b>			<b>881,0</b>	<b>870,0</b>	<b>11,0</b>
<i>Ajouts de 2004</i>					
Aucun					
<b>Sous-total, 2004</b>					
<b>Total</b>			<b>884,0</b>	<b>873,0</b>	<b>11,0</b>

<b>TERRE-NEUVE ET LABRADOR</b>		Longueur totale	Gouv. responsable		
<i>Sommaire</i>	Route		Prov./Terr.	Municipal	Fédéral
<i>Réseau routier national de 1988</i>					
	St. John's – Port-aux-Basques	1	911,0	870,0	41,0
	Route transcanadienne – Argentia	100	44,0	44,0	
<b>Sous-total, 1988</b>			<b>955,0</b>	<b>914,0</b>	<b>41,0</b>
<i>Ajouts de 2004</i>					
Aucun					
<b>Sous-total, 2004</b>					
<b>Total</b>			<b>955,0</b>		

## Appendice 3 : Corrections au RRN – Anomalies (routes principales)

### a) Sommaire

#### Corrections au RRN - Anomalies (routes principales)

Juridiction	Longueur des routes supplémentaires
Yukon	-
Territoires du Nord-Ouest	-
Nunavut	-
Colombie-Britannique	-
Alberta	-
Saskatchewan	-
Manitoba	-
Ontario	19,7
Québec	58,7
Nouveau-Brunswick	-
Île-du-Prince-Édouard	20,0
Nouvelle-Écosse	-
Terre-Neuve et Labrador	-
<b>Total</b>	<b>98,4</b>

### b) Description des routes

Province/Route	de	à	Longueur
<b>Ontario</b>			
Nicholas St	Hwy 417	Pont MacDonald-Cartier	4,1 km
Highway 420, approche du pont de Roberts St	QEW	Rainbow Bridge (Niagara Falls)	4,7 km
Dougall Ave. Ouellette Ave. Wyandotte St	Highway 401	Tunnel Windsor-Detroit	10,9 km
		<i>Total</i>	19,7 km
<b>Québec</b>			
A13	A-40 (Montréal)	A-640 (Boisbriand)	15,8 km
A640	A-40 (Terrebonne)	A-13 (Boisbriand)	36,0 km
A540	A-20 (Vaudreuil-Dorion)	A-40 (Vaudreuil-Dorion)	5,0 km
A5	Frontière de l'Ontario (Pont MacDonald-Cartier)	A-50 (Hull)	1,8 km
		<i>Total</i>	58,6 km
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>			
1A	Travelers Rest	Albany	20,0 km
		<i>Total</i>	20,0 km

## Appendice 4 : Corrections au RRN – Liaisons intermodales (routes principales)

---

### a) Sommaire

#### Corrections au RRN – Raccordements intermodaux (routes principales)

Juridiction	Longueur des routes supplémentaires
Yukon	-
Territoires du Nord-Ouest	-
Nunavut	-
Colombie-Britannique	65,3
Alberta	15,1
Saskatchewan	9,2
Manitoba	77,4
Ontario	103,1
Québec	131,2
Nouveau-Brunswick	30,9
Île-du-Prince-Édouard	1,2
Nouvelle-Écosse	22,0
Terre-Neuve et Labrador	52,6
<b>Total</b>	<b>508,0</b>

**b) Description des routes**

Route	de	à	Longueur
<b>Colombie-Britannique</b>			
McGill St.	Hwy 1	Port de Vancouver - Vanterm et Centerm	4,0 km
Deltaport Way	Hwy 17	P. de Vancouver - Deltaport	10,0 km
River Road et Elevator Road	Hwy 17/99	Port de Fraser River	15,0 km
Fairview Terminals Rd	Hwy 16	Port de Prince Rupert	2,0 km
Highway 19 – liaison vers la gare maritime de Duke Pt	Hwy 1	Gare maritime de Duke Pt. - Duke Pt.	7,6 km
Bridgeport Rd/Sea Island Way Couplet	Jct Hwy 99/Bridgeport Road	Aéroport international de Vancouver	1,7 km
McTavish, Canora et Willingdon Rds	Jct Hwy 17/McTavish Rd.	Aéroport international de Victoria	0,8 km
Airport Way	Hwy 97	Aéroport de Kelowna	0,3 km
Mt. Lehman Road	Hwy 1	Aéroport d'Abbotsford, Jct. Mt. Lehman/Approach Dr.	2,9 km
Old Cariboo Hwy	Hwy 16	Aéroport de Prince George, Jct. Johnson/Ellis Rds.	5,0 km
176th St. et 104th Ave.	Jct Hwy 1/176th street	Terminal intermodal CN Vancouver (VIT), au nord de Hwy 1 et au sud du fleuve Fraser	2,0 km
Highways 7B, 7 et Kennedy Road	Jct Hwy 1/7B	Installation intermodale CP Vancouver (VIF), du côté est de la Pitt River et au nord du fleuve Fraser	14,0 km
		<i>Total</i>	65,3 km
<b>Alberta</b>			
96th Ave NE, Barlow Trail (Calgary)	Deerfoot Trail (Hwy 2)	Aéroport international de Calgary	2,9 km
Highway 69	Junction Hwy 63 (south of Fort McMurray)	Aéroport de Fort McMurray	6,0 km
Barlow Trail, 114th Ave SE, 52nd Street SE, Dufferrin Place SE (Calgary)	Deerfoot Trail (Hwy 2)	Terminal intermodal du CP	3,4 km
Barlow Trail, 54th Avenue SE, 27th Street SE (Calgary)	Deerfoot Trail (Hwy 2)	Terminal intermodal du CN	1,9 km
184th Street (Edmonton)	Yellowhead Trail (Hwy 16)	Terminal intermodal du CN	0,9 km
		<i>Total</i>	15,1 km
<b>Saskatchewan</b>			
Lewvan Drive et Regina Ave	Hwy 1	Aéroport de Regina	4,5 km
Airport Drive	Circle Drive	Aéroport de Saskatoon	1,7 km
11 <sup>th</sup> Street et Chappel Drive	Highway 7	Saskatoon Chappel Yard – Terminal ferroviaire du CN	3,0 km
		<i>Total</i>	9,2 km

<b>Manitoba</b>			
PTH 7/ Route 90/ Sargent Ave./ Wellington Ave.	PTH 101	Aéroport de Winnipeg	11,0 km
PR 221/Route 25/Keewatin St	PTH 101	CPR Weston	11,0 km
PTH 1 East/Plesis road	PTH 100	560 Plesis Rd/Symington Yard (CN)	6,0 km
Hwy 101 (North Perimeter Rd)	East Jct Hwy 1	West Jct Hwy 1	49,4 km
		<i>Total</i>	77,4 km
<b>Ontario</b>			
403	Hwy 403/QEW	Hwy 401 et 410	20,9 km
410	Hwy 401	Bovaird Dr	6,7 km
427	Hwy 401	Regional Rd 7	12,1 km
409	Hwy 401	Aéroport Pearson	4,1 km
Hwy 6	Hwy 403	Aéroport de Hamilton	9,7 km
Regional Rd 7 et Regional Rd 50 et Rutherford Rd	Hwy 427	Terminal intermodal du CP (Vaughan)	6,0 km
Steeles Ave et Airport Rd et Intermodal Dr	Hwy 410	Terminal intermodal du CN (Brampton)	7,1 km
Derry Rd et Airport Rd et Intermodal Dr	Hwy 427	Terminal intermodal du CN (Brampton)	5,6 km
Gardiner Expwy et Kipling Ave et Queens St N	Hwy 427	Terminal intermodal du CP Obico (Toronto/Etobicoke)	3,5 km
Trafalgar Rd	Hwy 401	Terminal intermodal du CP Expressway (Milton)	1,7 km
Regional Rd 7 et Keele St et Administration Rd	Hwy 400	CN RoadRailer Intermodal Terminal (Vaughan)	4,3 km
McCowan Road	Hwy 401	Terminal intermodal du CP Expressway (Milton) (Toronto/Scarborough)	1,6 km
Bronson Ave et Airport Parkway	Hwy 417	Aéroport MacDonald Cartier (Ottawa)	9,8 km
Airport Rd et Oxford St E	Hwy 401	Aéroport de London	10,0 km
		<i>Total</i>	103,1 km

<b>Québec</b>			
A-10 (Port of Montreal (POM))	A-15 (Exit 57)	A-720 (Ville-Marie)	4,3 km
A-720 (Ville-Marie) (POM)	A-15 (Exit 63)	Notre-Dame St.	7,7 km
Mill/De la Commune/Berri Streets (POM)	A-10 (Bonaventure)	Notre-Dame St.	2,6 km
Notre-Dame St. (POM)	Berri St.	De Boucherville St.	8,8 km
René-Lévesque/Viger/Lorimer	A-720 (Ville-Marie)	Notre-Dame St.	0,8 km
Dickson/Souligny Sts. (POM)	Notre-Dame St.	A-25	3,5 km
Des Futailles St.	Notre-Dame St.	Tellier St.	0,9 km
Tellier St.	Des Futailles St.	De Boucherville St.	0,6 km
De Boucherville St.	Notre-Dame St.	A-25	2,9 km
Henri-Bourassa Boul. (Port of Quebec (POQ))	A-40	Port of Québec	3,9 km
Hwy 136/Dalhousie/Quai Saint-Andre/St-Paul/A-440 (POQ)	A-73 (Québec)	Henri-Bourassa Boul.	14,0 km
A-440 (POQ)	Henri-Bourassa Boul.	A-40 (Beauport)	6,5 km
Des Recollets St. (Port of Trois-Rivières)	A-40	Royal St.	1,3 km
Royal/Normand/Notre-Dame Sts. (Port of Trois-Rivières)	Des-Recollets	Port Gate (Lavérendrye St.)	2,1 km
A-70/Hwy 170 (Port of Saguenay)	Hwy 175	Waskwaswasipi Bridge	18,4 km
Maritime Rd. (Port of Baie-Comeau)	Hwy 138	Du Quai St.	3,8 km
Hwy 138/Retty St. (Port of Sept-Iles)	Smith St.	Entrance to Port	3,7 km
A-520 (Dorval/Trudeau Airport)	A-40	Romeo-Vachon Boul.	7,9 km
Romeo-Vachon/Michel-Jasmin (Dorval Airport)	A-520	Dorval/Trudeau Airport	0,9 km
Local Roads (Mirabel Airport)	A-50	Henri-Fabre St.	2,0 km
A-540 (Quebec Airport)	A-73	De l'Aéroport Boul.	4,9 km
De l'Aéroport Boul. (Quebec Airport)	A-540	Entrance to airport	1,8 km
Hickmore/McArthur Sts. (CN yard)	A-520	A-13	1,8 km
43 Ave./46 Ave./Dubreuil St.	A-520	CP Intermodal Terminal	2,4 km
Paré St.	A-15	CP Expressway Terminal	1,4 km
A-13 (CN/CP)	A-20	A-40	6,0 km
Hwys 132/138 (CN/CP)	A-20	A-15	16,3 km
		<i>Total</i>	131,2 km

<b>Nouveau-Brunswick</b>			
Rues munic. vers le port of Saint John – côté est	Route 1	Port de Saint John – côté est	7,1 km
Rues munic. vers le traversier Digby et le port de Saint John – côté ouest	Route 1	Traversier Digby/Port de Saint John – côté ouest	2,2 km
Route 111	Route 1	Aéroport de Saint John	9,6 km
Route Nevers, Route 102	Route 2	Aéroport de Fredericton	5,8 km
Route 15, Harrisville et boul. Dieppe, Route 132	Route 2	Aéroport de Moncton	6,2 km
		<i>Total</i>	30,9 km
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>			
Brackley Point Road	Route 1	Aéroport de Charlottetown	1,2 km
		<i>Total</i>	1,2 km
<b>Nouvelle-Écosse</b>			
Joseph Howe/ Kempt/ Barrington/ Lower Water/ Hollis Sts.	102	Port de Halifax	12,0 km
Dartmouth - Rtes 111 et 322	Rte 188	Port de Halifax (Autoport)	10,0 km
		<i>Total</i>	22,0 km
<b>Terre-Neuve et Labrador</b>			
Route 2	TCH	Port de St. John's	14,8 km
Portugal Cove Rd	TCH	Aéroport de St. John's	1,3 km
Route 450A	TCH	Port de Corner Brook	3,9 km
Route 340	TCH	Terminal maritime de Lewisport	15,0 km
Route 350	TCH	Port de Botwood	17,6 km
		<i>Total</i>	52,6 km

## Appendice 5 : Réseau routier collecteur – Routes proposées

---

### a) Sommaire

Juridiction	Routes collectrices	Raccorde-ments inter-modaux	Passages frontaliers	Longueur totale *
Yukon	-	-	-	-
Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-
Nunavut	-	-	-	-
Colombie-Britannique	370,4	-	76,3	<b>446,7</b>
Alberta	217,0	-	-	<b>217,0</b>
Saskatchewan	-	-	-	-
Manitoba	742,1	-	-	<b>742,1</b>
Ontario	697,9	-	7,7	<b>705,6</b>
Québec	719,1	-	46,5	<b>765,6</b>
Nouveau-Brunswick	827,0	4,7	-	<b>831,7</b>
Île-du-Prince-Édouard	188,0	-	-	<b>188,0</b>
Nouvelle-Écosse	295,5	-	-	<b>295,5</b>
Terre-Neuve et Labrador	298,0	-	-	<b>298,0</b>
<b>Total</b>	<b>4 355,0</b>	<b>4,7</b>	<b>130,5</b>	<b>4 490,2</b>

b) Description des routes

i) Routes collectrices

Province/ Route	de	à	Longueur (km)
<b>Colombie-Britannique</b>			
Hwy 97	Hwy 97C, au nord de Peachland	Centre-ville de Penticton	44,1 km
Hwy 101	Centre-ville de Powell River	Vancouver (Gare maritime Langdale)	112,2 km
Island Highway 19	Parksville, Jct 4A/19	Campbell River, Jct Hwy 19/28	118,4 km
Hwy 4	Centre-ville de Port Alberni	Island Highway, Jct Hwy 4/19	38,0 km
Cassiar Highway	Terrace, Jct Hwy 16/37	Kitimat, Jct Hwy 37/Nalabila Blvd.	57,7 km
		<i>Total</i>	370,4 km
<b>Alberta</b>			
Hwy 28/28A	Junction Hwy 63 (NE of Edmonton)	Cold Lake	217,0 km
		<i>Total</i>	217,0 km
<b>Manitoba</b>			
Route 6	Thompson	Winnipeg	752,5 km
		<i>Total</i>	752,5 km
<b>Ontario</b>			
Hwy 138	Hwy 417	Hwy 401 à Cornwall	35,4 km
Hwy 7/10	Hwy 410	Owen Sound	152,1 km
Hwy 12	Hwy 400	Midland	18,0 km
Hwy 19	Tillsonburg	Hwy 401	22,5 km
Hwy 24	Simcoe	Hwy 403	36,2 km
Hwys 3/77	Leamington	Hwy 401	61,3 km
Hwys 144/101	Timmins	Sudbury/Hwy 11	362,4 km
Hwy 17	Hawkesbury East	Hwy 417	10,0 km
		<i>Total</i>	697,9 km
<b>Québec</b>			
A-55/155/169/170	Shawinigan (8th St.)	Hwy 170 (Saint-Bruno)	285,1 km
Hwy 169	Hwy 170 (Saint-Bruno)	Alma (Boul. Auger)	8,9 km
A-70/170	Hwy 169 (Saint-Bruno)	Chicoutimi (Hwy 175)	47,6 km
A-73/173	A-20	Saint-Georges (Hwy 271)	89,3 km
A-10/112	Sherbrooke (A-55)	A-73	157,6 km
Hwy 161	A-20	Victoriaville (des Bois Francs St.)	23,9 km
Hwy 139	A-10	Cowansville (de la Rivière)	15,4 km
Hwy 139	A-10	Granby (Principale)	8,2 km
A-30	A-20	Sorel (Hwy 133)	59,0 km
A-31	A-40	Joliette (Hwy 158)	13,7 km
Hwy 201	Valleyfield (A-530)	A-20	10,4 km
		<i>Total</i>	719,1 km

<b>Nouveau-Brunswick</b>			
Route 8	Fredericton	Bathurst via Miramichi	258,0 km
Route 11	Shediac	Miramichi	122,0 km
Route 11	Miramichi	Bathurst	180,0 km
Route 11	Bathurst	Campbellton	117,0 km
Route 17	Campbellton	St. Leonard	150,0 km
		<i>Total</i>	827,0 km
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>			
Route 2 East	Charlottetown (Route 1, Perimeter Hwy)	Souris (MacPhee Ave.)	77,0 km
Route 2 West	Summerside (Slemon Park Boundary)	Tignish (Hwy 153)	77,0 km
Route 3	Cherry Valley (Route 1)	Georgetown (Water St.)	34,0 km
		<i>Total</i>	188,0 km
<b>Nouvelle-Écosse</b>			
Hwy 103 Hwy 103/ Hardscratch Rd/ Starr's Rd.	Halifax (Hwy 102)	Yarmouth (Hwy 101)	296,0 km
		<i>Total</i>	296,0 km
<b>Terre-Neuve et Labrador</b>			
Hwy 430	TCH Deer Lake	Traversier St. Barbe/Blanc Sablon	298,0 km
		<i>Total</i>	298,0 km

**ii) Raccordements aux installations intermodales (routes collectrices)**

<b>Province/ Route</b>	<b>de</b>	<b>à</b>	<b>Longueur (km)</b>
<b>Nouveau-Brunswick</b>			
Turgeon Rd./Hwy 134	Hwy 11	Port de Belledune	4,7 km
		<i>Total</i>	4,7 km

**iii) Raccordements aux passages frontaliers internationaux (routes collectrices)**

<b>Province/ Route</b>	<b>de</b>	<b>à</b>	<b>Longueur (km)</b>
<b>Colombie-Britannique</b>			
Hwy 97	Penticton (Railway St.)	Frontière des États-Unis, au sud de Osoyoos	65,0 km
Hwy 95	Highway 3 (Curzon)	Frontière des États-Unis à Kingsgate	11,3 km
		<i>Total</i>	76,3 km
<b>Ontario</b>			
Route 138	Hwy 401 à Cornwall	Frontière des États-Unis	3,8 km
		<i>Total</i>	3,8 km
<b>Québec</b>			
Route 173	173, frontière des États-Unis (Maine) à St-Théophile	Rte 271 à St-Georges-de-Beauce	46,5 km
		<i>Total</i>	46,5 km

## Appendice 6 : Réseau du Nord et des régions éloignées – Routes proposées

### a) Sommaire

#### Réseau routier du Nord et des régions éloignées

Jurisdiction	Longueur de route
Yukon	948,0
Territoires du Nord-Ouest	847,2
Nunavut	-
Colombie-Britannique	724,0
Alberta	196,6
Saskatchewan	238,2
Manitoba	369,6
Ontario	-
Québec	1 435,8
Nouveau-Brunswick	-
Île-du-Prince-Édouard	-
Nouvelle-Écosse	-
Terre-Neuve et Labrador	1 163,0
<b>Total</b>	<b>5 922,4</b>

### b) Description des routes

Jurisdiction/Route	de	À	Longueur (km)
<b>Yukon</b>			
Klondike Highway	Hwy 1	Jct Dempster Hwy	483,0 km
Dempster Highway	Klondike Highway	Frontière des T.N.O.	465,0 km
		<i>Total</i>	948,0 km
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>			
Mackenzie Hwy (Hwy 1)	Jct Hwy 3 au km 187.5	Wrigley	505,5 km
Ingraham Trail (Hwy 4)	Yellowknife	Kilomètre 69	69,2 km
Dempster Hwy (Hwy 8)	Yukon Frontière de	Inuvik (Navy Road)	272,5 km
		<i>Total</i>	847,2 km
<b>Colombie-Britannique</b>			
Highway 37	Hwy 16 à Kitwanga	Hwy 97 (Frontière du Yukon)	724,0 km
			724,0 km
<b>Alberta</b>			
Highway 58	Rainbow Lake	Jct Hwy 88	196,6 km
		<i>Total</i>	196,6 km

<b>Saskatchewan</b>			
Highway 2	Prince Albert	LaRonge	238,2 km
		<i>Total</i>	238,2 km
<b>Manitoba</b>			
Highway 10/60	Highway 6	Flin Flon	369,6 km
		<i>Total</i>	369,6 km
<b>Québec</b>			
Hwy 111/109	Hwy 117	Radisson	869,3 km
Hwy 389	Baie-Comeau (Hwy 138)	Frontière de Terre-Neuve et Labrador	566,5 km
		<i>Total</i>	1 453,8 km
<b>Terre-Neuve et Labrador</b>			
Route 500	Vers la frontière du Québec, près de la Gare maritime de Blanc-Sablon	Labrador City (Avalon Dr.)	19,0 km
Route 500/510	Labrador City (Avalon Dr.)	Gare maritime de Blanc-Sablon	1144,0 km
		<i>Total</i>	1 163,0 km