



# DÉFIS, ENJEUX ET OPPORTUNITÉS

du transport ferroviaire au Québec

DOCUMENT D'AMORCE DES DISCUSSIONS  
SOMMET SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

Cette publication a été rédigée par :  
M. Gérald Gauthier, LL. L., M.B.A.  
Consultant

\* Avertissement : Ce document reflète la pensée de l'auteur et n'engage en rien le ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports au [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca)
- écrire à l'adresse suivante : Direction des communications  
Ministère des Transports  
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2019

ISBN 978-2-550-84195-1 (PDF)

Dépôt légal – 2019

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

# TABLE DES MATIÈRES

|  |    |
|--|----|
| EN ROUTE VERS LE SOMMET SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE .....   | 4  |
| Transport ferroviaire et Politique de mobilité durable — 2030 .....  | 4  |
| Sommet sur le transport ferroviaire et consultations préalables .....  | 4  |
| Vers un Sommet sur le transport ferroviaire éclairé.....   | 5  |
| LE TRANSPORT FERROVIAIRE .....   | 6  |
| Infrastructure privée au service du public .....   | 6  |
| Importance socio-économique du transport ferroviaire.....  | 6  |
| Atout économique majeur .....  | 6  |
| Portrait du transport ferroviaire des marchandises.....  | 7  |
| Portrait du transport ferroviaire des personnes .....  | 9  |
| Encadrement légal et réglementaire .....   | 10 |
| ENJEU 1 : PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES.....  | 11 |
| Création des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).....  | 11 |
| Importance des investissements en infrastructures ferroviaires .....   | 11 |
| Qualité des infrastructures tributaire des rendements financiers .....   | 12 |
| Aide aux investissements dans les infrastructures ferroviaires .....   | 12 |
| Mesures du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliées à l'enjeu de la pérennité des infrastructures.....  | 13 |
| Questions pour amorcer les discussions .....   | 13 |
| ENJEU 2 : SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE.....   | 14 |
| Sécurité .....   | 14 |
| Mesures pour améliorer la sécurité .....   | 14 |
| Tendances .....  | 15 |
| Réglementation resserrée en matière de transport des marchandises dangereuses .....  | 15 |
| Sûreté.....  | 16 |
| Mesure du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliée à l'enjeu de la sécurité et de la sûreté du transport des personnes et des marchandises ..... | 17 |
| Questions pour amorcer les discussions .....   | 17 |
| ENJEU 3 : UTILISATION OPTIMALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE.....   | 18 |
| Impacts des changements technologiques sur l'utilisation du transport ferroviaire .....  | 18 |
| Impacts des politiques sur l'utilisation du transport ferroviaire.....   | 19 |
| Mesure du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliée à l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire.....                             | 19 |
| Questions pour amorcer les discussions .....   | 19 |
| ENJEU 4 : EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE - COHABITATION HARMONIEUSE ET SÉCURITAIRE AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE .....                 | 21 |

|   |    |
|---|----|
| Empreinte environnementale .....  | 21 |
| Cohabitation harmonieuse et sécuritaire .....   | 22 |
| Engagement du milieu municipal : la Déclaration de Trois-Rivières .....   | 23 |
| Mesure du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliée à l'enjeu de l'empreinte environnementale et de la cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des installations ferroviaires ..... | 23 |
| Questions pour amorcer les discussions .....  | 23 |
| CONCLUSION .....  | 24 |
| Carte du réseau ferroviaire québécois .....   | 25 |

## EN ROUTE VERS LE SOMMET SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

### Transport ferroviaire et Politique de mobilité durable — 2030

Le gouvernement du Québec a récemment adopté sa Politique de mobilité durable - 2030 : Transporter le Québec vers la modernité. Aux termes de celle-ci, il entend assumer le leadership de la mobilité durable et intégrée et se voit comme un des chefs de file nord-américains en la matière, en 2030.

Selon cette politique, la mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Pour être durable, cette mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes.

Étant sécuritaire, performant et efficace, parfaitement intégré au réseau de transport nord-américain et ayant une empreinte environnementale des plus faibles, le transport ferroviaire est un élément central de cette politique clé. Le Cadre d'intervention en transport ferroviaire élaboré par le ministère des Transports fait état des enjeux et des défis du transport ferroviaire et propose des mesures pour atteindre les cibles de la Politique de mobilité durable — 2030<sup>1</sup>.

### Sommet sur le transport ferroviaire et consultations préalables

Devant les ambitieux objectifs de la Politique de mobilité durable - 2030 et compte tenu des perspectives de croissance favorables du transport ferroviaire, le ministère des Transports souhaite approfondir sa réflexion et se donner une meilleure vue d'ensemble de la contribution possible du transport ferroviaire à l'atteinte des cibles gouvernementales.

Soucieux des préoccupations des transporteurs ferroviaires et de leurs partenaires et à l'écoute des pistes de solutions, le ministère des Transports tiendra un Sommet sur le transport ferroviaire en décembre 2019.

Préalablement à la tenue de cette rencontre majeure pour ce secteur de l'économie québécoise, des consultations sectorielles et régionales seront organisées au cours des prochains mois. Ces moments d'échanges et de discussions permettront de recueillir les faits, les points de vue et les opinions sur le transport ferroviaire afin de dresser un portrait complet des enjeux, des défis et des opportunités de ce mode de transport.

Ces consultations s'articuleront autour des quatre enjeux clés ciblés dans le Cadre d'intervention en transport ferroviaire découlant de la Politique de mobilité durable - 2030 :

- 1) Pérennité des infrastructures de transport ferroviaire;
- 2) Sécurité et sûreté du transport ferroviaire;
- 3) Utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes et des marchandises;
- 4) Empreinte environnementale et cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des infrastructures de transport ferroviaire.

Dès juin 2019, des consultations sectorielles inviteront les transporteurs ferroviaires, les associations représentant leurs utilisateurs et bien d'autres organisations ou personnes directement concernées par ce mode de transport à venir se positionner sur les enjeux ciblés dans ce document d'amorce des discussions. Ces consultations seront divisées en deux volets, à l'occasion de deux journées séparées. La première partie de chaque journée portera sur le transport des marchandises, tandis que l'après-midi sera consacrée au transport des personnes. Les transporteurs

---

<sup>1</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de mobilité durable - 2030 : Transporter le Québec vers la mobilité durable*, pages 10 à 15, [En ligne], [[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/documentspmd/politique-mobilite-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/documentspmd/politique-mobilite-durable.pdf)].

ferroviaires seront rencontrés le 11 juin 2019 et les autres intervenants et partenaires du secteur seront rencontrés le 12 juin 2019.

Une seconde série de consultations se tiendra en septembre et en octobre 2019 afin d'aborder spécifiquement les enjeux au regard de la réalité des régions. Ces consultations d'une demi-journée chacune cibleront les dix-sept régions administratives en invitant les producteurs de biens, expéditeurs, municipalités, citoyens et autres partenaires du transport ferroviaire, dont ceux des secteurs maritime et routier, à venir participer aux échanges lors de ces neuf rencontres qui se tiendront à travers le Québec.

Les participants pourront également faire part de leurs commentaires et suggestions en les faisant parvenir à l'adresse **[consultations.sommetferroviaire@transports.gouv.qc.ca](mailto:consultations.sommetferroviaire@transports.gouv.qc.ca)**.

En plus de dresser un portrait du transport ferroviaire, cet exercice consultatif permettra au ministère des Transports d'établir des interventions potentielles et d'en définir l'ordre de priorité. À terme, l'exercice mènera à l'adoption de mesures et de politiques devant favoriser l'atteinte de la mobilité durable.

### **Vers un Sommet sur le transport ferroviaire éclairé**

Le présent document fournit des renseignements précis sur le transport ferroviaire afin d'aider le lecteur à mieux comprendre le secteur et de faciliter ainsi sa participation aux consultations.

La première partie du document présente le contexte général du transport ferroviaire au Québec. Des données et des informations orientées autour des quatre enjeux au cœur des consultations sont présentées dans les sections suivantes. À la fin de chaque section du document, des questions sont posées dans le but de susciter la réflexion des participants. Ces derniers sont invités à noter les éléments de réponses qu'ils souhaiteraient présenter lors des journées de consultations. Ces notes peuvent également être envoyées à la même adresse que celle qui est mentionnée ci-dessus, préférablement avant ces rencontres.

Le participant aux démarches menant au Sommet sur le transport ferroviaire peut aussi se préparer en se renseignant davantage sur l'univers du transport ferroviaire. De nombreuses données sont disponibles auprès de plusieurs organismes publics, dont le ministère des Transports, la Commission des transports du Québec, Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, l'Office des transports du Canada, Statistique Canada et Railinc, le centre d'information technologique de l'Association of American Railroads. Des renseignements utiles se trouvent aussi dans les rapports annuels des différents transporteurs.

## LE TRANSPORT FERROVIAIRE

### Infrastructure privée au service du public

À l'instar du premier chemin de fer, bâti en 1835 sur la Rive-Sud de Montréal par John Molson et d'autres commerçants, la quasi-totalité des chemins de fer au Québec est aujourd'hui exploitée et détenue par des entreprises privées. La Compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique (CP) construisit, entre 1881 et 1885, la ligne qui relia la Colombie-Britannique aux provinces de l'Est de la Confédération canadienne créée en 1867. L'activité économique des débuts de la Confédération favorisa la prolifération de voies ferrées, mais la rentabilité n'étant pas au rendez-vous, le premier ministre canadien de l'époque, Robert Borden, mit sur pied une commission d'enquête qui recommanda, en mai 1917, la nationalisation de tous les chemins de fer à l'exception du CP. La Société des chemins de fer nationaux du Canada (aujourd'hui la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN)) fut créée en 1919 par la fusion de cinq compagnies ferroviaires en difficulté financière : le Grand Tronc et sa filiale, le Grand Tronc Pacifique, l'Intercolonial, le Canadien du Nord et le National Transcontinental<sup>2</sup>.

Durant plus d'un demi-siècle, les deux principales compagnies de chemin de fer au Canada vont se concurrencer et racheter la plupart des compagnies de chemin de fer indépendantes. À la fin des années 1980, peu d'entre elles continueront d'exister en dehors de celles des compagnies minières ou industrielles<sup>3</sup>. En 1995, le CN, alors une société de la couronne fédérale, est privatisé. Son exploitation et ses actifs, dont ses voies utilisées par VIA Rail Canada inc. (VIA Rail) ou les trains de banlieue de la grande région de Montréal, maintenant exploités par exo (anciennement connu sous le nom de Réseau de transport métropolitain), passent au secteur privé.

De nos jours, le secteur public détient une mince partie des quelque 6 000 km de voies du réseau ferroviaire québécois. Il utilise principalement les voies des chemins de fer privés, surtout celles du CN et du CP. VIA Rail est propriétaire d'environ 3 % des voies de son réseau<sup>4</sup>, tandis qu'exo possède près du quart des voies que ses trains empruntent<sup>5</sup>. De son côté, le gouvernement du Québec est propriétaire de deux chemins de fer : le Chemin de fer Québec Central (exploité sur le tronçon reliant Lévis et Scott) et le Chemin de fer de la Gaspésie (exploité entre Matapédia et Caplan).

Une carte du réseau ferroviaire québécois se trouve en annexe de ce document.

### Importance socio-économique du transport ferroviaire

Si le transport ferroviaire a connu son âge d'or au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, il n'en demeure pas moins hautement d'actualité et son importance socioéconomique ne se dément pas. D'ailleurs, les données démontrent que le transport ferroviaire occupe toujours une place centrale dans les transports de marchandises et de personnes en complétant les réseaux routiers et ferroviaires plutôt qu'en les concurrençant.

### Atout économique majeur

Comme la grande majorité des voies ferrées actives au Québec destinées à l'usage public appartiennent au secteur privé, le transport ferroviaire de marchandises et de personnes est un atout économique important pour le contribuable québécois. En effet, le transport routier (par camion ou par voiture) emprunte l'infrastructure routière publique et est donc à la charge des contribuables. Le gouvernement du Québec a donc intérêt à stimuler l'utilisation du transport ferroviaire pour limiter les coûts d'exploitation de son réseau routier. Cela est d'autant plus vrai si l'on considère que l'atteinte de la mobilité durable requiert l'utilisation optimale de chaque mode de transport.

<sup>2</sup> James H. MARSH, *Histoire du chemin de fer*, L'encyclopédie canadienne, 2009.

<sup>3</sup> Michel Louis PELLETIER, *Histoire des chemins de fer du Québec*, Les éditions GID, 2014, p. 26.

<sup>4</sup> Le projet de train à grande fréquence TGFT de VIA Rail, présentation 2018.

<sup>5</sup> RTM, Rapport annuel 2007, p. 21.

Par ailleurs, l'apport du transport ferroviaire est très important dans l'économie québécoise. Selon l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), les chemins de fer au Québec ont fait des investissements de plus de 245 M\$ dans leurs actifs, payé près de 41 M\$ en impôt foncier et un peu plus de 31 M\$ en impôt sur le revenu. Ils ont versé une rémunération globale de 695,5 M\$ à quelque 7 100 employés basés ici, soit une rémunération moyenne de 97 000 \$<sup>6</sup>.

### Portrait du transport ferroviaire des marchandises

De ses débuts jusqu'à nos jours, le transport ferroviaire a donc joué un rôle de premier plan dans l'économie et le développement social du Québec. Les chemins de fer de marchandises desservent la presque totalité des secteurs de l'économie québécoise, de la fabrication à l'agriculture, en passant par les ressources naturelles, le commerce en gros et le commerce de détail<sup>7</sup>, leur donnant accès au marché nord-américain et à ceux d'outre-mer par le biais de ses nombreuses interconnexions avec des autorités portuaires.

En 2017, les marchandises intermodales, les minéraux ainsi que les carburants et produits chimiques étaient les plus gros groupes de wagons transportés par les chemins de fer du Canada : ils représentaient 65 % de tous les wagons complets. Le transport des marchandises constitue près de 90 % des revenus des transporteurs ferroviaires.

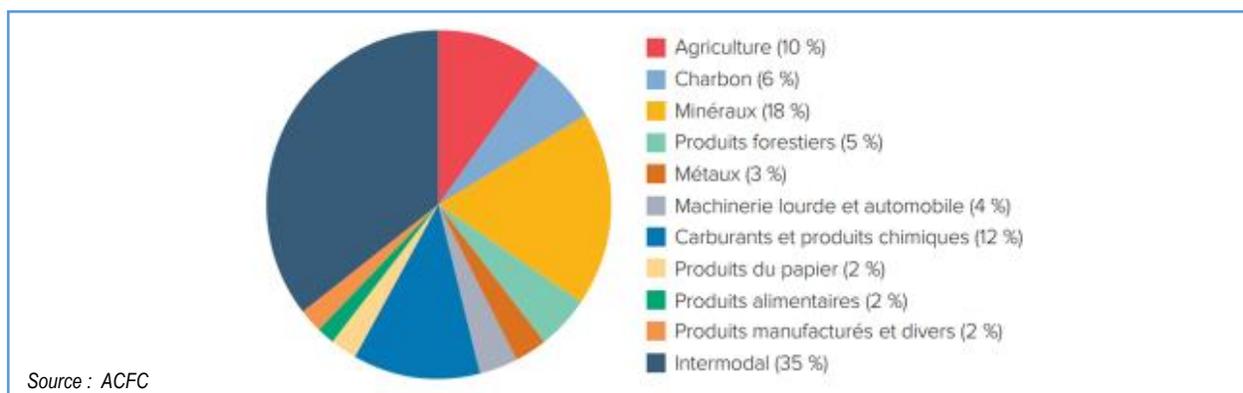


FIGURE 1 : PART QUE CHAQUE GROUPE DE MARCHANDISES REPRÉSENTAIT DANS L'ENSEMBLE DES WAGONS COMPLETS À L'ORIGINE EN 2017

La même année, les marchandises transportées par train au Canada ont représenté à peu près 313,4 millions de tonnes, soit un gain de 7,0 % par rapport à 2016. Il s'agit de la plus forte croissance depuis 2010. Cette augmentation a été appuyée par une croissance des produits pétroliers (19,2 %), de la potasse (14,5 %), des conteneurs (9,8 %), du grain (7,0 %), du charbon (6,9 %), des métaux (6,2 %) et du minerai de fer (6,1 %)<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2019/03/Provincial-Profiles-2017-FR.pdf>

<sup>7</sup> Cadre d'intervention en transport ferroviaire, p. 6.

<sup>8</sup> TRANSPORTS CANADA, Les transports au Canada, un survol, 2017, p. 36.

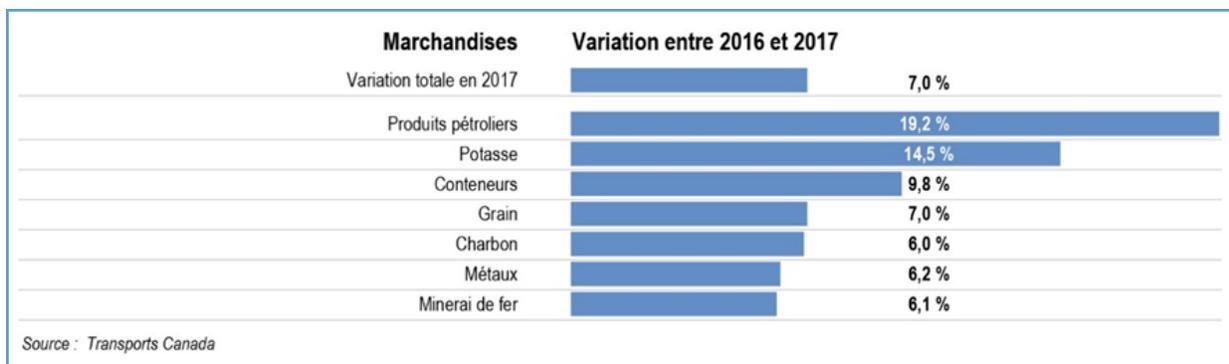


FIGURE 2 - VARIATION DU POURCENTAGE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR TRAIN, AU CANADA, ENTRE 2016 ET 2017

Toujours en 2017, les marchandises acheminées par train ayant le Québec comme point de départ ont représenté un peu moins de 23 millions de tonnes. Cela constitue une perte de 3 % sur la moyenne de la période de cinq ans terminée, et ce, malgré une augmentation durant cette période des volumes de transport de différentes marchandises : hydrocarbures gazeux, incluant les gaz de pétrole liquéfié (GPL) (14 %), autres produits du raffinage du pétrole et du charbon (25 %), bois d'œuvre (13 %) et automobiles et fourgonnettes (17 %). Cette perte découle de baisses de volumes de transport de certaines marchandises telles que l'alumine (- 3 %), le mazout et les pétroles bruts (- 1 %), le papier journal (- 14 %) et le papier et carton (- 9 %)<sup>9</sup>.

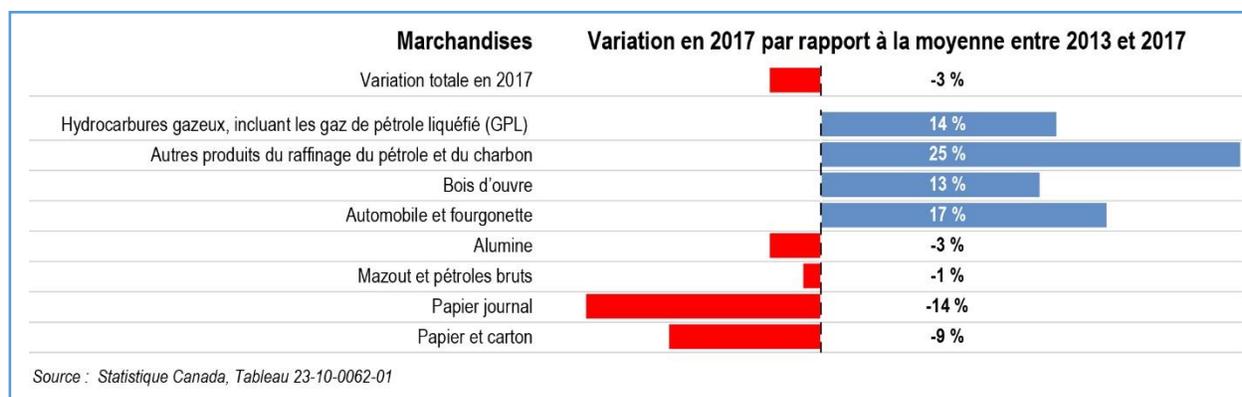


FIGURE 3 - VARIATION DU POURCENTAGE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR TRAIN À PARTIR DU QUÉBEC, SUR LA MOYENNE DE LA PÉRIODE DE 5 ANS TERMINÉE EN 2017.

La demande de services de transport de marchandises varie en fonction de la demande des biens et services. Selon Transports Canada, à court et à moyen terme, la demande de transport pour les matières premières canadiennes devrait être élevée en raison de la conjoncture économique améliorée, nonobstant les incertitudes commerciales pesant sur l'Amérique du Nord<sup>10</sup>. Toutefois, la croissance moyenne du produit intérieur brut anticipée à 1,8 % par année de 2019 à 2022 devrait modérer la demande de transport intérieur au Canada, plus spécifiquement pour le transport des passagers<sup>11</sup>.

En ce qui concerne la demande pour le transport ferroviaire de conteneurs, elle devrait croître à un taux annuel moyen de 4,1 % au cours des dix prochaines années, ce qui coïncide avec le taux de croissance annuel de 4,2 % en vigueur depuis 2000.

<sup>9</sup> STATISTIQUE CANADA, Tableau 23-10-0062-01 (anciennement CANSIM 404-0021).

<sup>10</sup> Les transports au Canada, un survol, 2017, op. cit., p. 4vi.

<sup>11</sup> Les transports au Canada, un survol, 2017, op. cit., p. 41.

## Portrait du transport ferroviaire des personnes

Les services de transport ferroviaire des personnes sont de trois types : interurbain, collectif et touristique. Ils jouent un rôle essentiel dans l'activité économique et sociale, particulièrement dans l'atteinte des cibles de la mobilité durable du Québec, notamment celles visant à réduire de 20 % le temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail, de 20 % la part des déplacements effectués en « auto solo » à l'échelle du Québec et de 40 % la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013<sup>12</sup>.

### *Transport interurbain*

VIA Rail, société de la couronne fédérale responsable du transport ferroviaire interurbain au Canada, dessert 120 collectivités au Québec. Elle emploie plus de 1 600 employés, la plupart localisés à Montréal. En semaine, ses services assurent cinq allers-retours par jour entre Montréal et Québec et offrent une liaison directe avec Ottawa.

En 2018, plus de 445 500 passagers ont voyagé à bord de ses trains entre Québec et Montréal et plus de 1,7 million de passagers ont transité par l'une de ses gares au Québec. VIA Rail investit environ 300 M\$ par année, notamment pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, l'exploitation des gares, le salaire des employés, l'exploitation des trains, les ventes, le marketing, etc.

VIA Rail met également de l'avant le projet de train à grande fréquence, dont l'objectif est d'assurer une liaison entre Québec et Montréal avec quinze départs par jour.

### *Transport collectif*

Le transport collectif sur rail est fourni aux résidents de la grande région de Montréal au moyen de trains de banlieue.

Exo, gère et offre des services de transport collectif par train aux 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ainsi qu'à la réserve indienne de Kahnawake et à la ville de Saint-Jérôme<sup>13</sup>. Son réseau ferroviaire est constitué de 6 lignes de train où circulent 264 voitures et 41 locomotives sur 234 km. Ce service assure quotidiennement 50 départs afin de desservir 62 gares, dont 48 sont dotées de stationnements incitatifs. Sa flotte de trains (voitures et locomotives) est exploitée par Bombardier Transport, qui assure également la maintenance du matériel roulant ferroviaire<sup>14</sup>. Son achalandage a augmenté de 4,1 % entre 2016 et 2017, atteignant 20 314 800 passagers train.

Les autres régions du Québec ne bénéficient pas de ce type de transport collectif, ce qui impose aux résidents le recours quasi systématique au mode de transport routier, souvent en « auto solo ». De son côté, la Ville de Québec étudie un projet de tramway pour doter la région d'un réseau de transport structurant.

### *Transport touristique*

Des services de transport ferroviaire touristiques sont offerts de façon saisonnière, notamment dans les régions de Charlevoix (Chemin de fer de Charlevoix) et de l'Estrie (Orford Express), ce qui génère des retombées économiques et sociales en région.

---

<sup>12</sup> *Politique de mobilité durable - 2030, op. cit.*, p. 13.

<sup>13</sup> RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, Rapport annuel 2017, p. 4.

<sup>14</sup> *Idem*, p. 19.

## Encadrement légal et réglementaire

Des 6 302 km de voies ferrées situées au Québec, 27 % sont de compétence provinciale, tandis que 73 % sont de compétence fédérale.

L'Acte constitutionnel de 1867 ayant donné aux provinces le pouvoir sur « les travaux et entreprises d'une nature locale » en a pourtant exclu les « chemins de fer [...] reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province »<sup>15</sup>, ainsi que les travaux qui, « bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le Parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces ».

Avec la création des deux grands chemins de fer nationaux que sont le CN et le CP, la réglementation fédérale s'est donc rapidement développée et a servi de modèle aux gouvernements provinciaux, particulièrement en matière de sécurité et de régulation économique. Le système réglementaire québécois en matière de transport ferroviaire s'en est inspiré, mais demeure moins exhaustif. Comme toute réglementation, celle du Québec en matière de transport ferroviaire peut être améliorée, notamment en ce qui concerne la sécurité, un enjeu de plus en plus controversé.

Par exemple, la réglementation fédérale impose aux chemins de fer d'acheminer tout produit pouvant légalement être transporté et d'offrir des installations convenables pour le transport, le déchargement ou la livraison des marchandises. Une telle obligation n'est pas énoncée clairement dans les lois québécoises.

Au cours des dernières années, de nombreuses modifications ont été apportées au régime fédéral de sécurité ferroviaire, particulièrement à la suite de l'accident de Lac-Mégantic, afin de renforcer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. À ce jour, la réglementation provinciale n'a toujours pas emboîté le pas<sup>16</sup>. C'est d'ailleurs un des enjeux détaillés dans les pages suivantes.

---

<sup>15</sup> GOUVERNEMENT DU CANADA, Site Web de la législation (Justice), *Lois constitutionnelles de 1867 à 1982*, [En ligne], [<https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/const/page-4.html>].

<sup>16</sup> Mesures visant à renforcer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses

## ENJEU 1 : PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le transport ferroviaire complète et concurrence à la fois le transport routier. Si la complémentarité permet de bénéficier des avantages de l'un et l'autre de ces deux modes de transport, la concurrence impose une pression économique, qui a parfois mené à la cessation de l'exploitation de certaines lignes ferroviaires.

Si l'on considère les préoccupations et les cibles de mobilité durable, l'enjeu de la pérennité des infrastructures ferroviaires devient crucial.

### Création des chemins de fer d'intérêt local (CFIL)

Le gouvernement du Canada s'est engagé dans une refonte de sa réglementation ferroviaire afin d'éviter que les chemins de fer canadiens ne se retrouvent dans des situations financières difficiles pouvant entraîner la cessation de l'exploitation de leurs infrastructures<sup>17</sup>. Cette refonte a mené à des modifications importantes introduites par la Loi sur les transports au Canada de 1996. Sous réserve de certaines conditions, cela a permis aux compagnies de chemin de fer de se départir de lignes moins rentables de leur réseau.

Dans le but d'empêcher que le trafic ferroviaire de ces lignes, situées principalement en région, soit transféré vers le réseau routier, ce qui en aurait augmenté les coûts d'entretien, le gouvernement du Québec s'est alors doté d'une réglementation favorisant la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Avec une structure d'exploitation différente, ceux-ci pouvaient dorénavant se porter acquéreurs de ces lignes et maintenir le service ferroviaire. De nombreuses lignes ferroviaires ont ainsi été transférées à des CFIL du Québec.

À l'époque, aucune mesure n'a cependant été mise en place pour faciliter la mise à niveau de ces lignes, dont le manque de rentabilité freinait les investissements requis pour en assurer la profitabilité et la durabilité.

Au Canada, en 2017, les CFIL ont été collectivement responsables du transport de marchandises d'une valeur de 20,3 G\$ à destination et en provenance des réseaux ferroviaires continentaux, comme le CN et le CP, ainsi qu'à destination de ports et de terminaux<sup>18</sup>.

### Importance des investissements en infrastructures ferroviaires

La Politique sur la mobilité durable - 2030 pose comme prémisses que les infrastructures du système de transport doivent être en bon état, sécuritaires et organisées de manière à permettre une offre de services de transport la plus efficace possible d'un point de vue social, environnemental et économique<sup>19</sup>.

Le secteur du transport ferroviaire requiert des investissements en capital très importants. Le sous-investissement dans les infrastructures ferroviaires a des conséquences directes sur l'exploitation des propriétaires des voies et sur celle des transporteurs qui les utilisent. C'est le cas, par exemple, du service de transport de personnes de VIA Rail vers la Gaspésie, interrompu, il y a plusieurs années, en raison de la détérioration des infrastructures du Chemin de fer de la Gaspésie.

En réaction à cette situation, deux mesures ont été prises par le ministère des Transports, propriétaire de deux chemins de fer. La première est la réhabilitation annoncée de l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie. Un montant de 100 M\$ a été réservé pour ces travaux de réfection et d'entretien. La seconde mesure concerne l'investissement de 15 M\$ projeté pour l'entretien et la mise à niveau des infrastructures du Chemin de fer Québec Central sur le tronçon entre Charny et Vallée-Jonction.

<sup>17</sup> Cela a notamment été le cas d'une des plus grandes sociétés commerciales américaines, le *Penn Central Transportation Company*, en 1970.

<sup>18</sup> *Les transports au Canada, un survol, 2017, op. cit., p. 25.*

<sup>19</sup> *Politique de mobilité durable - 2030, op. cit., p. 9.*

## Qualité des infrastructures tributaire des rendements financiers

Le rendement financier d'une compagnie de chemin de fer est l'un des éléments clés influençant sa capacité à assurer la pérennité de ses infrastructures. Ce rendement est, entre autres, mesuré par le *ratio d'exploitation*, c'est-à-dire les dépenses d'exploitation (ce qui n'inclut pas les dépenses en immobilisation) représentées en pourcentage des revenus totaux. Le ratio donne un aperçu du rendement financier et indirectement de la capacité d'une compagnie de chemin de fer d'attirer des investissements privés dans ses infrastructures.

Selon le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada de 2016, entre 2001 et 2014, le ratio d'exploitation du CN est passé de 68,5 % à 61,9 %, alors que celui du CP est passé de 77,3 % à 64,7 %. Bien que ces chiffres ne soient pas une évaluation précise de la santé de l'entreprise, ils font valoir que les deux principales compagnies de chemin de fer au Canada ont vu leur assise financière s'améliorer dans les dernières années. C'était d'ailleurs l'un des objectifs des modifications introduites par la Loi sur les transports au Canada de 1996.

On ne peut toutefois pas en dire autant des CFIL, dont la situation est restée précaire. Le ratio d'exploitation des compagnies de chemin de fer de courtes distances au Canada s'élevait en moyenne à 89 % pour la période de 2000 à 2013<sup>20</sup>. De fait, pour chaque dollar gagné, un CFIL doit dépenser 0,89 \$ avant de pouvoir engager une quelconque dépense en immobilisation. Il devient donc problématique pour ces entreprises d'investir dans leurs infrastructures pour maintenir le réseau à niveau et assurer sa durabilité. Les voies des CFIL étant généralement celles qui lient un expéditeur à l'origine d'un mouvement ferroviaire, ou lient le destinataire final à la fin du parcours, l'absence d'investissement ou son report peut mettre à risque le service fourni sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

De cette précarité découlent les besoins d'aide financière des CFIL, qui ne se limitent pas à leurs infrastructures. Par exemple, leurs locomotives, souvent construites avant 1973, doivent être remplacées à plus ou moins long terme, par des modèles plus récents et plus écologiques. Les wagons qu'ils utilisent sont généralement fournis par les grands chemins de fer en vertu d'ententes commerciales de gré à gré. En conséquence, la disponibilité pourrait être plus faible lorsque la demande en transport des grands chemins de fer est forte. L'impact de la rareté des wagons sur le développement de nouveaux marchés par les CFIL est une question qui reste à éclaircir, mais avec la demande croissante de services ferroviaires, cette question ne peut être négligée. L'offre de services ferroviaires efficaces et la pérennité des infrastructures en dépendent.

## Aide aux investissements dans les infrastructures ferroviaires

Malgré tout, la mise en place d'un partenariat public-privé (l'Entente Canada-Québec) a fait en sorte que 75 M\$ ont été investis dans la réhabilitation de lignes dont l'état risquait de ne plus permettre d'offrir un service ferroviaire sûr et efficace. Ce programme, qui a pris fin en 2013, a permis de remplacer des dormants, du ballast, des rails et d'autres composantes essentielles aux infrastructures ferroviaires au Canada.

Le [Programme d'aide à l'intégration modale \(PAIM\)](#) du gouvernement du Québec, qui a pris fin en 2011, avait notamment pour objectif de maintenir et d'améliorer l'état et la fonctionnalité des infrastructures ferroviaires exploitées par les CFIL en vue d'assurer l'intégrité du système de transport sur le territoire québécois. Ce programme visait aussi à contribuer à une meilleure complémentarité entre les modes de transport des marchandises maritime et ferroviaire.

Depuis, des programmes peuvent couvrir des investissements dans les infrastructures dans le cadre du Fonds vert visant la réduction des émissions de gaz à effets de serre (GES). Le gouvernement du Québec a aussi annoncé son intention de renouveler le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM) et de le doter d'un budget de 20 M\$ sur cinq ans.

---

<sup>20</sup> Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, p. 119.

## Mesures du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliées à l'enjeu de la pérennité des infrastructures

- Renouveler et bonifier le Programme d'aide à l'intégration modale. Budget : 20 M\$ sur cinq ans.
- Réhabiliter l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie, soit de Matapédia à Gaspé. Budget additionnel aux 100 M\$ déjà annoncés : 12,5 M\$.
- Poursuivre les investissements du Ministère pour l'entretien et la mise à niveau des infrastructures du Chemin de fer Québec Central sur le tronçon entre Charny et Vallée-Jonction. Budget : 15 M\$.

## Questions pour amorcer les discussions

1. Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de la pérennité des infrastructures ferroviaires?
2. Comment évaluez-vous la qualité des infrastructures ferroviaires au Québec, particulièrement les vôtres ou celles de votre région?
3. Quelles améliorations ou détériorations des infrastructures ferroviaires avez-vous observées au cours des dernières années?
4. Quelles mesures concrètes pourraient aider à protéger l'intégrité du réseau ferroviaire au Québec et à en assurer la pérennité?
5. Quelles autres mesures pourraient favoriser une amélioration des infrastructures ferroviaires dans votre région, particulièrement celles des CFIL et celles utilisées pour le transport des personnes?
6. Y a-t-il des projets structurants qui bénéficieraient d'une amélioration des infrastructures ferroviaires dans votre région?
7. Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire visant la pérennité des infrastructures? Comment les amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient les compléter?

## ENJEU 2 : SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE

La vitalité du transport ferroviaire dépend de son utilisation, qui résulte à son tour de la confiance que les utilisateurs ont en ce mode de transport. La sécurité et la sûreté sont des notions différentes, mais souvent confondues. Elles sont pourtant des éléments clés pour le développement du transport ferroviaire. La sécurité concerne les risques de dommages à la personne, aux biens ou à l'environnement découlant de l'exploitation ferroviaire normale. La sûreté, quant à elle, porte sur ces mêmes risques lorsqu'ils découlent d'actes de terrorisme ou d'actes criminels.

### Sécurité

Le rapport du troisième examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire du gouvernement du Canada conclut que le transport ferroviaire au Canada est sûr et affirme que « la sécurité du réseau ferroviaire s'est améliorée au cours des cinq à dix dernières années, surtout en ce qui a trait aux déraillements en voie principale qui sont plus susceptibles de causer des dommages environnementaux dévastateurs et des décès »<sup>21</sup>. Là où les risques sont les plus importants, la sécurité a été renforcée.

### Mesures pour améliorer la sécurité

Ce rapport mentionne également que :

« [L]es défaillances de l'équipement et les ruptures de voie sont la principale cause des déraillements en voie principale, mais elles affichent dorénavant une tendance à la baisse. On s'attend à ce que les accidents attribuables aux défaillances de l'équipement et aux ruptures de voie surviennent de moins en moins à mesure que la technologie évolue et que les compagnies de chemin de fer continuent d'investir dans l'amélioration des infrastructures. Les accidents attribuables aux facteurs environnementaux et à « d'autres » causes affichent également une tendance à la baisse. En revanche, le nombre d'accidents causés par des facteurs humains demeure relativement constant. »<sup>22</sup>

Depuis 1999, les chemins de fer ont investi près de 25 G\$ dans leur réseau, notamment pour réduire les accidents. À la fin de mars 2019, le CN annonçait qu'il prévoyait investir environ 245 M\$ au Québec, en 2019, pour renforcer son réseau ferroviaire dans la province et ainsi améliorer la sécurité et contribuer à l'efficacité du service.

La plupart des compagnies de chemin de fer ont développé un système de gestion de la sécurité (SGS), c'est-à-dire un cadre documenté servant à intégrer la sécurité dans l'exploitation quotidienne de l'entreprise et comprenant généralement une politique et des objectifs en matière de sécurité, un processus d'évaluation des risques et des procédures de contrôle. Elles ont aussi développé une culture de la gestion de la sécurité propre à leur entreprise, dont le but, comme l'explique le rapport du troisième examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, est d'affermir les SGS en favorisant l'engagement, le leadership, les communications bidirectionnelles, l'apprentissage et la confiance, qui sous-tendent les valeurs et le comportement de l'ensemble de l'organisation. Selon l'*European Union Agency for Railways*<sup>23</sup>, « une solide culture de sécurité est généralement considérée comme une condition essentielle à un SGS qui fonctionne bien ».

<sup>21</sup> Améliorer la sécurité ferroviaire au Canada : bâtir ensemble des collectivités plus sécuritaires - Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire 2018, p. 1.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 16.

<sup>23</sup> <https://www.era.europa.eu/>

## Tendances

Malgré les efforts et tous les moyens entrepris pour améliorer la sécurité, les accidents aux passages à niveau et ceux qui sont causés par l'intrusion demeurent un grave problème. Ils sont à l'origine de 79 % des blessures graves et de 91 % des décès liés au transport ferroviaire<sup>24</sup>.

[Opération Gareautrain](#), une organisation visant à prévenir les collisions aux passages à niveau et les incidents liés aux intrusions, collabore avec le secteur ferroviaire et tous les intervenants pertinents, dont le gouvernement du Québec, afin d'améliorer la sensibilisation à la sécurité ferroviaire.

De son côté, le gouvernement du Québec entend poursuivre ses interventions visant l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Le Programme d'aide aux passages à niveau municipaux du gouvernement du Québec permet d'appuyer financièrement les municipalités de moins de 10 000 habitants pour l'entretien de la signalisation des passages à niveau sur le réseau routier.

Dans son bulletin du 6 mars 2019, le Bureau de la sécurité des transports (BST) a fait état d'une augmentation des accidents de train de 7 % en 2018 par rapport à 2017 et de 13 % par rapport à la moyenne sur cinq ans. Cette augmentation s'explique principalement par des déraillements de cinq wagons ou moins en voie non principale. Le BST ajoute que le nombre d'accidents mortels liés aux activités ferroviaires a toutefois diminué, passant de 76 à 58 entre 2017 et 2018.<sup>25</sup>

## Réglementation resserrée en matière de transport des marchandises dangereuses

La question de la sécurité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses est à l'avant-plan, notamment depuis l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic en juillet 2013. Le grand public et les médias accordent une attention plus importante aux enjeux liés au transport ferroviaire et réclament de plus en plus qu'une approche ouverte, transparente et collaborative soit adoptée pour résoudre les enjeux compromettant la sécurité ferroviaire, en particulier ceux qui sont associés au transport des marchandises dangereuses<sup>26</sup>.

Entre 2012 et 2014, 99,9997 % du pétrole acheminé par les grands chemins de fer canadiens l'ont été en toute sécurité et sans déversement<sup>27</sup>. Dans son bulletin du 6 mars 2019, le BST indique que le nombre d'accidents impliquant des matières dangereuses sur des voies principales a évolué à la hausse, passant de 10 en 2017 à 17 en 2018. De ce nombre, six ont entraîné le rejet de matières dangereuses.

Selon Transports Canada, la demande pour le transport de pétrole par train a augmenté en 2017, mais cette tendance ne devrait pas se poursuivre à moyen terme, puisque le transport du pétrole par oléoduc devrait éventuellement reprendre sa prépondérance.<sup>28</sup> Le président-directeur général du CN tenait des propos similaires, en avril 2019, en affirmant que « le rôle des chemins de fer dans le transport de cette ressource est complémentaire et qu'il représente un pont entre le passé et l'avenir proche, soit d'ici à ce que les oléoducs s'emparent de nouveau de la part du lion dans le transport de l'or noir »<sup>29</sup>.

Dans ce contexte, le gouvernement du Canada a resserré la réglementation en matière de sécurité ferroviaire, particulièrement en ce qui relève de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, de l'application de laquelle il est responsable partout dans le pays. Aux termes de cette loi, le ministre fédéral des Transports a publié l'Ordre n° 36, qui rehausse les exigences en matière de divulgation de renseignements en imposant aux chemins de fer de fournir aux municipalités plus de données, dont le volume spécifique maximal de marchandises

<sup>24</sup> Améliorer la sécurité ferroviaire au Canada, *op. cit.*, p. 15.

<sup>25</sup> Le BST publie des statistiques préliminaires sur les événements de transport en 2018

<sup>26</sup> Améliorer la sécurité ferroviaire au Canada, *op. cit.*, p. 18.

<sup>27</sup> [Oliver Wyman, Canadian Crude Oil Transportation: Comparing the Safety of Pipelines and Railways, Dec 2015.](#)

<sup>28</sup> Les transports au Canada, un survol, 2017, *op. cit.*, p. 42.

<sup>29</sup> Transport du pétrole par rail, La Presse +, 1<sup>er</sup> mai 2019.

dangereuses transportées, et en les obligeant à partager des renseignements qui pourraient être rendus publics. Selon Transports Canada, cet ordre fournit aux municipalités les renseignements appropriés à propos des marchandises dangereuses pour effectuer des évaluations de risque, la planification des activités en cas d'urgence ainsi que l'identification des besoins de formation pour les premiers intervenants<sup>30</sup>.

De plus, des modifications ont été apportées aux normes de construction de wagons-citernes utilisés pour le transport de produits inflammables, et le retrait du service de certains d'entre eux a été devancé. D'autres règlements, ayant aussi un impact sur la sécurité du transport de marchandises dangereuses, ont été modifiés après l'accident de Lac-Mégantic : le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer, le Règlement sur les passages à niveau, et le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire.<sup>31</sup>

Les exigences fédérales en matière d'assurance responsabilité pour les compagnies de chemin de fer transportant des marchandises dangereuses ont aussi été revues à la hausse. En juin 2017, le Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer, énonçant les mesures de planification et de prévention requises pour réduire la probabilité d'incendies causés par les activités ferroviaires, est entré en vigueur. Plus récemment, l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les cabines des locomotives, une mesure visant à mieux comprendre la cause d'un incident ou d'un accident, a été rendue obligatoire. En décembre 2018, le gouvernement du Canada enjoignait les compagnies de chemin de fer à réviser et à déposer, d'ici le 19 mai 2019, les règles relatives au temps de travail et de repos, que doivent respecter les personnes occupant des postes jugés essentiels pour la sécurité ferroviaire. Ces règles révisées devront refléter les dernières pratiques en matière de science de la fatigue et de gestion de la fatigue, et faire état de certains éléments essentiels<sup>32</sup>.

## Sûreté

La sûreté des transports est aussi au nombre des préoccupations des citoyens et des gouvernements. Cela découle, entre autres, des événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis et d'incidents terroristes, observés principalement à l'étranger, au cours des dernières années.

En conséquence, de nombreuses initiatives ont été mises sur pied par les gouvernements pour améliorer la sûreté des transports. Ces initiatives incluent l'accord de sécurité sur la frontière canado-américaine, visant à faciliter les échanges commerciaux et les déplacements entre les deux pays, et le renouvellement d'un protocole d'entente entre Transports Canada et l'ACFC en 2007. Or, à l'exception de l'Agence métropolitaine de transport (l'ancêtre d'exo), les chemins de fer de compétence provinciale ne sont pas signataires de ce protocole. Un projet de Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses publié dans la Gazette officielle du Canada, le 24 juin 2017, reprend les éléments essentiels d'une approche stratégique des risques de sécurité, que contenait d'ailleurs le protocole précité, et devrait renforcer le système en place<sup>33</sup>.

Transports Canada a aussi consulté l'ensemble des transporteurs de personnes de compétence fédérale relativement à un projet de règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des personnes, qui devrait lui aussi asseoir le système en place. Ce projet de règlement, à l'instar du projet présenté en juin 2017, reprend les éléments essentiels d'une approche stratégique des risques de sécurité.

La collaboration accrue entre les différents services de police et les compagnies de chemin de fer privées s'est révélée particulièrement efficace dans la prévention d'incidents terroristes, comme en témoigne le projet d'attentat sur un train de VIA Rail, heureusement contré en 2013.

<sup>30</sup> <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securete-menu-1272.html>

<sup>31</sup> Les transports au Canada, un survol, 2017, *op. cit.*, p. 26.

<sup>32</sup> Idem

<sup>33</sup> GOUVERNEMENT DU CANADA, Gazette officielle du Canada, 24 juin 2017, *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, [En ligne], [<http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-06-24/html/req3-fra.html>].

## Mesure du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliée à l'enjeu de la sécurité et de la sûreté du transport des personnes et des marchandises

- Renforcer le programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base de l'évaluation des plus grands risques.

### Questions pour amorcer les discussions

1. Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de la sécurité et de la sûreté?
2. Quelles mesures recommanderiez-vous afin de favoriser une approche ouverte, transparente et collaborative pour résoudre les enjeux de sécurité et de sûreté?
3. Comment peut-on réduire les accidents ferroviaires?
4. Comment peut-on rendre plus sécuritaires les activités aux abords des voies ferrées?
5. Comment peut-on rendre plus sécuritaires les passages à niveau et leur utilisation?
6. Quelles mesures augmenteraient la sécurité du transport ferroviaire, particulièrement en ce qui concerne les marchandises dangereuses?
7. Que pensez-vous de la mesure du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de la sûreté et de la sécurité? Comment l'amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?

### ENJEU 3 : UTILISATION OPTIMALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

L'utilisation optimale du transport ferroviaire vise à favoriser l'intermodalité pour concentrer autant que possible les déplacements vers les moyens les plus efficaces. Malgré cet idéal, le choix du mode de transport est laissé à l'utilisateur, sauf quand l'absence d'un mode de transport le force à en utiliser un autre.

Le niveau d'utilisation du transport ferroviaire est dépendant des politiques, des changements technologiques et naturellement de la disponibilité et de l'accessibilité des infrastructures.

#### Impacts des changements technologiques sur l'utilisation du transport ferroviaire

Les changements technologiques ont un effet important sur le choix du mode de transport utilisé par les citoyens et les entreprises pour se déplacer et acheminer leurs marchandises. Dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, la construction de routes et d'autoroutes publiques a entraîné une diminution majeure de la demande pour le transport ferroviaire, particulièrement pour le transport des personnes. Cela a ultimement amené les deux grands chemins de fer canadiens à cesser d'offrir ce type de transport et mené à la création de VIA Rail dans les années 1970.

Depuis les vingt dernières années, la situation s'est redressée et la demande de transport ferroviaire a augmenté. Le trafic ferroviaire canadien, mesuré en tonne-kilomètre payante (RTC), a crû plus rapidement que l'économie globale au Canada et a nettement surpassé l'économie industrielle au pays. Entre 2001 et 2013, le trafic ferroviaire canadien a augmenté en moyenne de 2,5 % par an, tandis que le produit intérieur brut réel et la production industrielle ont augmenté respectivement de 2,4 % et 0,26 %<sup>34</sup>. De façon similaire, le nombre de personnes transportées par train au Canada est passé de 72 millions en 2008 à 84 millions en 2017<sup>35</sup>.

Aujourd'hui, la congestion routière, l'augmentation du temps des déplacements, la part importante du budget familial allouée aux transports, la croissance des échanges commerciaux, la lutte aux changements climatiques et les coûts d'entretien du réseau routier sont des facteurs qui incitent à privilégier l'utilisation de modes de transport plus durables<sup>36</sup>, tels que le transport ferroviaire.

Son utilisation accrue pourrait aider à renforcer la compétitivité de l'économie et à atteindre les objectifs environnementaux du Québec. Cette vision du gouvernement du Québec semble être partagée par plusieurs experts, dont Pierre-Olivier Pineau, titulaire de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie à HEC Montréal. Ce dernier estime que le gouvernement du Québec devrait prioriser le développement « d'infrastructures de transport, pour permettre une mobilité accrue qui se passe au maximum de véhicules individuels ». Selon M. Pineau, le secteur ferroviaire doit aussi « retrouver une place prioritaire dans le transport interurbain des personnes et des marchandises. C'est un mode de transport qui utilise 90 % moins d'énergie que les transports routiers et qui s'électrifie bien plus facilement »<sup>37</sup>.

L'évolution des technologies de transport est au cœur du projet de *Réseau express métropolitain (REM)* de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Sans conducteur, le REM sera géré par un centre de contrôle et les quais seront protégés par des portes palières s'ouvrant avec l'arrivée du train. La technologie utilisée est entièrement automatisée et électrique. Le REM comportera 26 stations et traversera la grande région de Montréal sur 67 km. En comparaison, le réseau de métro représente 71 km. Actuellement en phase de construction, le REM est le plus grand projet de transport collectif développé au Québec depuis les cinquante dernières années. Les premiers départs sont prévus en 2021 et l'ensemble du réseau sera mis progressivement en service en 2022-2023<sup>38</sup>. En étant lié à des stations de

---

<sup>34</sup> Croître avec nos clients, Avenir et capacité de l'infrastructure ferroviaire canadienne, Malcom Cairns Research and Consulting, Interchange, été 2015.

<sup>35</sup> Tendances ferroviaires, *op. cit.*, p. 2.

<sup>36</sup> Cadre d'intervention, *op. cit.*, p. 21.

<sup>37</sup> Alexandre SHIELDS, « Le Canada, un pays en déficit de transition », *Le Devoir*, 20 avril 2019.

<sup>38</sup> [Site Web du REM](#)

méto et à la gare Centrale de Montréal, ce projet favorise l'interopérabilité, soit la capacité d'un produit ou d'un système à fonctionner avec d'autres produits ou systèmes sans restriction d'accès ou de mise en œuvre.

L'utilisation accrue du transport ferroviaire, encouragée récemment par le développement de nouvelles technologies, pourrait réduire le nombre de camions et de voitures sur les routes, et réduire ainsi les émissions de GES, les coûts d'entretien des routes et le nombre d'accidents routiers.

### Impacts des politiques sur l'utilisation du transport ferroviaire

Les développements technologiques et la structure de l'économie ne sont pas les seuls facteurs permettant de susciter l'utilisation optimale des différents moyens de transport. Les politiques peuvent également favoriser un transfert modal vers le moyen de transport le plus écologiquement performant et ainsi favoriser l'intermodalité.

Le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (PREGTI) du ministère des Transports en est un bon exemple. Il appuie les initiatives incitant des expéditeurs à utiliser les transports maritime et ferroviaire ou encourageant ces modes de transport plus écologiques en vue de réduire les émissions de GES. Différents projets de développement de centres de transbordement sont admissibles à ce programme, sous certaines conditions.

Le train à grande fréquence de VIA Rail est un projet structurant bénéficiant de l'appui des gouvernements du Québec et de l'Ontario, qui contribuerait à l'atteinte de certaines cibles de la Politique de mobilité durable - 2030, dont la diminution des déplacements en « auto solo », la réduction de la consommation de pétrole et la réduction des émissions de GES. Le Budget 2018 du gouvernement du Canada a prévu un financement afin d'évaluer en profondeur cette proposition. Il a de plus permis l'annonce du financement de l'acquisition de 32 rames bidirectionnelles afin de remplacer les voitures et les locomotives en service le long du corridor Québec-Windsor<sup>39</sup>.

### Mesure du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliée à l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire

- Soutenir financièrement la réduction des émissions de GES par le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal. Budget : 44,25 M\$ pour la période 2018-2020.

### Questions pour amorcer les discussions

1. Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire?
2. Quelles mesures pourraient inciter les expéditeurs à se tourner vers le transport ferroviaire?
3. Quels changements avez-vous constatés dans les services ferroviaires mis à votre disposition au cours des dix dernières années?
4. Comment évaluez-vous l'accessibilité des services ferroviaires dont vous bénéficiez, notamment dans votre région?
5. Comment pourrait-on rendre le transport ferroviaire plus accessible et favoriser son utilisation tant pour les marchandises que pour les personnes, particulièrement en région?

---

<sup>39</sup> Les transports au Canada, un survol, 2017, op. cit., p. 24.

6. Quelles mesures inciteraient les chemins de fer à maintenir et à développer les services ferroviaires en milieu urbain comme en région?
7. Quelles mesures incitatives ou dissuasives devraient être privilégiées pour encourager l'utilisation du transport ferroviaire et diminuer le recours à des modes de transport plus polluants?
8. Que pensez-vous de la mesure du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire? Comment l'amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?

## ENJEU 4 : EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE - COHABITATION HARMONIEUSE ET SÉCURITAIRE AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire a une faible empreinte environnementale principalement en raison de son efficacité énergétique. Bien que les premières municipalités du Québec se soient développées autour des corridors ferroviaires, la cohabitation entre les compagnies de chemins de fer et les populations représente aujourd'hui un défi significatif pour le transport ferroviaire. Les préoccupations environnementales et sociales étant de plus en plus importantes pour les citoyens et les autorités gouvernementales, le transport ferroviaire peut être au cœur du développement durable du transport et proposer des solutions aux défis du 21<sup>e</sup> siècle.

### Empreinte environnementale

Le secteur des transports est le plus grand émetteur de GES au Québec avec 40 % de l'ensemble des émissions, dont la moitié provient des véhicules légers. C'est pourquoi pour faire face à la demande croissante de transport tout en atteignant les cibles environnementales, il faut miser sur les modes de transport les plus performants énergétiquement.

En 2015, à lui seul, le transport routier représentait 78,8 % des émissions du secteur des transports, soit 32,8 % des émissions totales de GES. De son côté, le transport ferroviaire n'est responsable que de moins de 1 % des émissions totales<sup>40</sup>. La situation est la même à l'échelle du Canada.

La performance environnementale des chemins de fer est directement liée à leur faible consommation de carburant par unité de mesure. Ainsi, bien que le volume de trafic ferroviaire ait substantiellement augmenté depuis les années 90, les locomotives récentes consomment 45,5 % moins de carburant qu'en 1990. Cette baisse résulte notamment de l'adoption de pratiques d'exploitation plus écologiques. De plus, la situation devrait encore s'améliorer en raison de l'entrée en vigueur récente du Règlement sur les émissions des locomotives, qui limitera les émissions nocives des locomotives exploitées par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale grâce à des normes d'émissions obligatoires et à la réduction de la marche au ralenti.<sup>41</sup>

L'approche « Réduire – Transférer – Améliorer (RTA) », qui vise à favoriser la mobilité durable et plus particulièrement à réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de GES liées aux transports<sup>42</sup>, est parfaitement cohérente avec la volonté de favoriser la transition vers le transport ferroviaire. Les trois stratégies de cette approche sont les suivantes :

- Réduire : diminuer les déplacements motorisés et leur distance;
- Transférer : accroître la part des modes de transport moins énergivores;
- Améliorer : améliorer l'efficacité énergétique des véhicules.

L'adoption de cette approche par le ministère des Transports devrait donc susciter des mesures cheminant vers une utilisation accrue du transport ferroviaire des marchandises et des personnes, et contribuer à l'atteinte des objectifs de mobilité durable du gouvernement du Québec.

---

<sup>40</sup> Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2015 et leur évolution depuis 1990

<sup>41</sup> Les transports au Canada, un survol, 2017, Op. Cit., p. 26.

<sup>42</sup> Collectivités viables.org

## Cohabitation harmonieuse et sécuritaire

Alors que la demande de transport ferroviaire ne cesse de croître, on continue à assister à la création de nombreux quartiers résidentiels aux abords des voies ferrées. Cela génère notamment de nombreuses demandes d'ouvertures de passages à niveau. Or, l'accumulation de passages à niveau suscite certaines problématiques pour la sécurité et l'efficacité de l'exploitation ferroviaire. Les risques associés aux intrusions sur les rails sont plus importants en milieux urbains. La croissance des activités humaines et des activités ferroviaires à proximité les unes des autres est un enjeu auquel le gouvernement du Québec et ses partenaires (municipalités, chemins de fer, citoyens, etc.) sont confrontés.

Dès 2003, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'ACFC ont porté une attention particulière à cet enjeu et publié leurs Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires<sup>43</sup>. Ces lignes directrices incitent les municipalités et les compagnies de chemin de fer à fixer les grandes politiques d'aménagement du territoire à proximité d'installations ferroviaires.

Le ministère des Transports invite les municipalités et les chemins de fer à s'inspirer de ces lignes directrices afin de réduire les problèmes de voisinage, d'intégrer des zones tampons adéquates dans les schémas d'aménagement et de développement du territoire et d'éviter l'aménagement d'ensembles résidentiels à proximité des gares de triage et des chemins de fer de marchandises (surtout ceux qui sont utilisés pour transporter des marchandises dangereuses). De plus, il les invite à créer des ensembles résidentiels axés sur le transport collectif à proximité de voies ferrées utilisées uniquement pour le transport des personnes.

Cette suggestion réfère au concept désigné par le vocable anglais « Transit-oriented development », une des variantes du développement durable, ayant pour objectif premier de consolider le développement urbain et de lier l'aménagement au transport. Ce type de développement s'intéresse particulièrement à la réduction de la dépendance à l'automobile.

« Le développement axé sur le transport en commun, ou TOD, comprend un mélange de commerces, de résidences, de bureaux et de loisirs centrés autour d'une station de transit (gare de train, d'autobus, etc.) ou situés à proximité de celle-ci. Le développement dense, polyvalent et praticable à proximité de transports en commun attire les gens et ajoute aux communautés dynamiques et connectées<sup>44</sup> » (traduction libre).

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal propose d'organiser au moins 40 % de l'urbanisation dans un rayon d'un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de train de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de service rapide par autobus afin de développer des quartiers de type TOD<sup>45</sup>.

En 2018, le Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire allait même jusqu'à recommander que le gouvernement fédéral puisse adopter des règlements qui définissent des critères de sécurité pour la construction et l'activité à une distance prescrite d'une exploitation ferroviaire (par exemple 30 m). Il ajoutait que le gouvernement du Canada devrait aussi exiger que les autorités responsables de l'aménagement du territoire fournissent un préavis aux compagnies de chemin de fer touchées avant d'autoriser des changements d'aménagement du territoire ou de zonage, ainsi que la construction à une distance prescrite d'un corridor ferroviaire.

L'aménagement du territoire relève de la compétence provinciale et nul ne sait si le gouvernement du Canada donnera suite à ces recommandations. Les municipalités et le gouvernement du Québec demeurent pour l'instant les seules autorités en mesure de décider des constructions et des activités à proximité des voies ferrées et autres lieux où sont exercées des activités ferroviaires.

<sup>43</sup> [https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013\\_05\\_27\\_Guidelines\\_NewDevelopment\\_F.pdf](https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf)

<sup>44</sup> Federal Transit Administration, Transit-oriented development

<sup>45</sup> Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal, p. 9.

## Engagement du milieu municipal : la Déclaration de Trois-Rivières

La réflexion sur l'aménagement du territoire aux abords des infrastructures ferroviaires doit prendre en compte la position des municipalités du Québec. En effet, à l'occasion d'un Forum municipal sur le transport ferroviaire tenu en novembre 2018, les élus municipaux de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) se sont réunis pour dresser un état de la situation et des défis à relever au chapitre du transport ferroviaire. De cet exercice a émergé un consensus quant aux obstacles que représente la culture de « l'auto solo » pour le développement du transport ferroviaire. À la suite de cet événement, l'UMQ a adopté la Déclaration de Trois-Rivières, s'engageant notamment à :

- Développer le transport ferroviaire pour qu'il devienne un mode de transport structurant et hautement concurrentiel pour les régions du Québec;
- Améliorer l'*interconnectivité* afin que le transport ferroviaire devienne une option viable pour la mobilité des personnes;
- Optimiser l'*intermodalité* afin que le transport ferroviaire des marchandises devienne une solution pour diminuer la présence des camions sur les routes et contrer la congestion routière et les émissions de GES;
- Revendiquer une collaboration étroite avec les gouvernements du Canada et du Québec afin que le transport ferroviaire soit sécuritaire en tout temps et en toutes circonstances pour la population, et cela, dans le respect des compétences municipales.

Les municipalités du Québec sont donc pleinement intéressées à collaborer au développement d'une culture de cohabitation harmonieuse avec les compagnies de chemins de fer.

## Mesure du cadre d'intervention en transport ferroviaire reliée à l'enjeu de l'empreinte environnementale et de la cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des installations ferroviaires

- Soutenir financièrement l'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire par le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES.

## Questions pour amorcer les discussions

1. Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de l'environnement et de la cohabitation?
2. Comment encourager et faciliter un aménagement du territoire compatible avec la mobilité durable?
3. Comment pourrait-on encourager et faciliter le déploiement d'un système de transport multimodal afin de réduire la dépendance aux énergies fossiles?
4. Comment peut-on encourager et faciliter l'aménagement dit TOD, soit à proximité de stations pour le transport des personnes?
5. Comment peut-on définir des critères de sécurité pour la construction et les activités autorisées à proximité d'une exploitation ferroviaire?
6. Que pensez-vous de la mesure du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de l'empreinte environnementale et de la cohabitation harmonieuse aux abords des infrastructures de transport ferroviaire? Comment l'amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?

## CONCLUSION

En adoptant la Politique sur la mobilité durable - 2030, le gouvernement du Québec propose une nouvelle manière de concevoir les déplacements des personnes et des marchandises. Cette politique se veut plus qu'une simple addition de projets, c'est une vision du Québec de demain. Ce faisant, il s'est fixé des objectifs ambitieux. Le transport ferroviaire est un moyen clé pour les atteindre.

Les discussions que suscitera ce document dans le cadre des démarches entourant la tenue du Sommet sur le transport ferroviaire permettront de faire émerger des pistes de solutions pour les quatre enjeux ciblés.

Les perceptions et les positions des transporteurs et des utilisateurs peuvent diverger, tout comme celles des utilisateurs en région et celles des grands centres. Des remarques sur ces enjeux et des suggestions pour améliorer les mesures proposées doivent être avancées par les principaux intéressés afin de bien refléter la réalité économique et sociale du Québec, et faire en sorte qu'une mobilité efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes soit mise en place.

Les commentaires qui seront faits sur les quatre enjeux abordés dans ce document et qui seront collectés lors du processus menant au Sommet sur le transport ferroviaire permettront au gouvernement du Québec de mettre en place des politiques plus efficaces pour cheminer vers la mobilité durable. Les échanges auxquels les consultations donneront lieu permettront également au milieu de continuer à mieux s'orienter dans l'univers complexe du transport ferroviaire.

Les transporteurs et les utilisateurs des services ferroviaires ont un rôle primordial à jouer dans ces consultations et dans la concrétisation de cette vision du Québec. La qualité de la contribution que chacun apportera au processus du Sommet sur le transport ferroviaire sera déterminante pour l'avenir du secteur au Québec.

# Carte du réseau ferroviaire québécois

## RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS

### Grandes compagnies de chemin de fer

**CFCP** COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE 2  
**CN** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (CANADIEN NATIONAL) 2  
**CN (CFILINO)** CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL INTERNE DU NORD DU QUÉBEC 2  
**CSXT** TRANSPORT CSX INC. 2  
**VIA** VIA RAIL CANADA INC. 2

### Chemins de fer d'entreprise

**AMIC** ARCELORMITTAL INFRASTRUCTURE CANADA S.É.U.C. 1  
**CFRS** LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROYERVAL-SAGUÉNY 1  
**ONSL** COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR INC. 2  
**RFTT** RIO TINTO FER ET TITANE INC. 1

### Chemins de fer d'intérêt local (CFIL)

**CFSAO** COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ARNAUD (QUÉBEC) 1  
**CFC** CHEMIN DE FER CHARLEVOIX INC. 1  
**CFG (MTQ)** CHEMIN DE FER DE LA GASPÉSIE 1  
**CFL** COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LANAUDIÈRE INC. 1  
**CFM** CHEMIN DE FER MICHAËL INC. 1  
**CFQC (MTQ)** CHEMIN DE FER QUÉBEC CENTRAL (propriété du MTQ) 1  
**CFQG** CHEMINS DE FER QUÉBEC-GATIÉAU INC. 1  
**CMO** CHEMINS DE FER DU CENTRE DU MAINE ET DU QUÉBEC CANADA INC. 2  
**KLTR** KÉRAIL INC. 2,1  
**OVR** OTTAWA VALLEY RAILWAY 2  
**SLQ** CHEMIN DE FER ST-LAURENT & ATLANTIQUE (QUÉBEC) INC. 2

**APM** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL 2  
**APS** ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUÉNY 2  
**BLRC** BLOOM LAKE RAILWAY COMPANY 2 (Terre-Neuve-et-Labrador)  
**CR** CAPITAL RAILWAY 2  
**exo** RÉSEAU DE TRANSPORT METROPOLITAIN 1  
**NLC** NORTHERN LAND COMPANY LIMITED (Terre-Neuve-et-Labrador)  
**CN** ONTARIO NORTHLAND RAILWAY (IMPRESSING CENTRAL RAILWAY COMPANY) 2  
**REM** RÉSEAU EXPRESS METROPOLITAIN 1  
**STO** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS 1  
**TFT** TRANSPORT FERROVIAIRE TSHUETIN INC. 2  
**WLR** WABUSH LAKE RAILWAY COMPANY, LIMITED 2 (Terre-Neuve-et-Labrador) \*

1 Compétence provinciale 2 Compétence fédérale 3 Compétence Terre-Neuve-et-Labrador  
 \* Certificat d'aptitude annuel



### LÉGENDE

- Chemin de fer d'intérêt local (CFIL)
- Compétence fédérale
  - CN
  - CFCP
- Autres compagnies ferroviaires
  - Administration portuaire
  - Compétence québécoise
- Compétence Terre-Neuve-et-Labrador
  - Vieilles fermes abandonnées (En révision)
  - Possibilité cessation d'exploitation
  - exo - Trains de banlieue circulant sur les voies appartenant à :
  - REM
  - Gare/fonction ferroviaire
  - Gare de triage importatrice

Direction de la géomatique, Transports Québec, décembre 2018

