

CANADA : SECTEUR FERROVIAIRE – déc. 2019

Avec ses quelque 41 711 kilomètres de voies ferrées, le Canada possède le troisième plus grand réseau ferroviaire au monde. Les chemins de fer ont joué un rôle de premier plan dans le développement de pays. Ils continuent d'occuper une place importante dans l'économie en tant que principal mode de transport de marchandises.

Le réseau ferroviaire canadien est constitué de chemins de fer de compétence fédérale et provinciale. Les voies ferrées qui traversent les frontières provinciales ou internationales sont régies par le gouvernement fédéral. Les lignes ferroviaires qui ne sont exploitées que dans une province sont régies par la province visée.

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.

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. 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, 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, tandis qu'exo possède près du quart des voies que ses trains empruntent. 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).

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.

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.

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, 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.

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. 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.

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.

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.

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.

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. 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.

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.

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.

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. 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.

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.

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. 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.

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\$.

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 ». Là où les risques sont les plus importants, la sécurité a été renforcée.

Mesures pour améliorer la sécurité.

« Les 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. »

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 Railways²³, « une solide culture de sécurité est généralement considérée comme une condition essentielle à un SGS qui fonctionne bien ».

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.

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.

** Opération Gareautrain est une initiative de partenariat de l'Association des chemins de fer du Canada et de Transports Canada qui travaille en coopération avec l'industrie ferroviaire, les gouvernements, les services de police, les syndicats et plusieurs organismes et groupes communautaires.*

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.

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.

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 o 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 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.

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.

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.

Sûreté.

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.

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.

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 20e 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 %. De façon similaire, le nombre de personnes transportées par train au Canada est passé de 72 millions en 2008 à 84 millions en 2017.

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, tels que le transport ferroviaire.

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.

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^e 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. La situation est la même à l'échelle du Canada.

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. 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, est parfaitement cohérente avec la volonté de favoriser la transition vers le transport ferroviaire.

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. 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.

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 TOD4.

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.

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.

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/colloques-congres-conferences/sommet-transport-ferroviaire/Documents/Defis-enjeux-complet.pdf

PROGRAMME DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE DE TRANSPORTS CANADA.

Transport Canada élabore et met en œuvre des politiques et des règlements et applique la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Transports Canada effectuent environ 33 000 inspections de la sécurité ferroviaire chaque année.

Ils contrôlent les entreprises et les administrations routières pour assurer qu'elles se conforment à la loi, ainsi qu'aux règles, normes techniques et règlements pris en vertu de la loi. Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire effectuent des inspections (ainsi que des vérifications) pour déterminer si les activités, l'équipement, les signaux et l'infrastructure des compagnies de chemin de fer sont sécuritaires.

Transports Canada examine et met également à jour les dispositions législatives relatives à la sécurité ferroviaire. La loi a été modifiée à quatre reprises depuis son entrée en vigueur en 1989. [L'examen le plus récent](#) a été effectué de 2017 à 2018 par un comité indépendant.

La Loi sur la sécurité ferroviaire

La principale loi qui confère à Transports Canada la responsabilité d'assurer la sécurité ferroviaire est la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#).

Amélioration de la sécurité ferroviaire et de la sécurité des transports des marchandises dangereuses par chemin de fer

Depuis juillet 2013, Transports Canada a pris un certain nombre de mesures concrètes pour renforcer la sécurité ferroviaire et la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Pour savoir plus : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/ferroviaire/securite-ferroviaire-canada/amelioration-securite-ferroviaire-marchandises-dangereuses.html>

Systèmes de gestion de la sécurité : un niveau de sécurité supplémentaire

Le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, entré en vigueur le 1^{er} avril 2015, offre aux entreprises un cadre permettant d'intégrer la sécurité dans leurs activités ferroviaires quotidiennes. Ils s'appuient sur 12 années d'expérience acquise dans la surveillance réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie ferroviaire.

Pour savoir plus : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/ferroviaire/securite-ferroviaire-canada/systeme-gestion-securite.html>

Conformité et application

Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire déterminent si les activités, l'équipement, les signaux et l'infrastructure d'une compagnie de chemin de fer favorisent la sécurité. Environ 150 inspecteurs effectuent près de 33 000 inspections à travers le pays chaque année.

Pour savoir plus : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/ferroviaire/securite-ferroviaire-canada/conformite-application.html>

LOIS, RÈGLEMENTS ET RÈGLES EN TRANSPORT FERROVIAIRES DE LA PROVINCE DU QUÉBEC.

Deux lois encadrent le transport ferroviaire au Québec : La [Loi sur les chemins de fer](#) et la [Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé](#). Ces deux lois s'appliquent aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Québec.

La [Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé](#) spécifie notamment que l'exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit assurer l'application, dans son entreprise, des règlements concernant le transport des matières dangereuses. Il doit aussi assurer l'application dans son entreprise des normes relatives à la circulation, à la prévention et à la protection contre les incendies et les accidents prévues au code de sécurité adopté par règlement et, le cas échéant, aux règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre.

Le [Règlement sur la sécurité ferroviaire](#), qui accompagne cette loi, est entré en vigueur le 1er janvier 2001. Il a pour objectif d'assurer la sécurité des activités ferroviaires sur le réseau relevant de la compétence québécoise. Le règlement prévoit diverses normes concernant les aspects suivants : le Code de la sécurité ferroviaire, la sécurité ferroviaire aux passages à niveau, le transport des matières dangereuses et les annonces de travaux et les rapports.

Il existe aussi des règles concernant la gestion de la sécurité des structures ferroviaire. Les [règles relatives à la gestion de la sécurité des structures ferroviaires](#) ont été élaborées conformément à la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. Elles ont pour objet de fixer les exigences en ce qui a trait à la gestion de la sécurité des structures ferroviaires et doivent être intégrées aux opérations des chemins de fer relevant de l'autorité législative du Québec.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-serv-ferroviaire/Pages/securite-ferroviaire.aspx>

LE BUREAU DE LA SECURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui vise à promouvoir la sécurité des transports en menant des enquêtes sur des événements dans les modes de transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier.

Pour savoir plus : <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.html>

LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.

En tant que tribunal administratif, la Commission intervient principalement à la suite du transfert d'un dossier par la SAAQ qui identifie, selon les critères de ses politiques administratives, les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds dont le comportement présente des déficiences ou un risque pour la sécurité routière ou l'intégrité du réseau routier. Si elle le juge à propos, la Commission procédera à une enquête au terme de laquelle elle rendra

une décision. Elle peut, par ailleurs, intervenir lorsqu'un transporteur ou un conducteur ne respecte pas les conditions exigées dans une décision qu'elle a préalablement rendue à son égard. À la suite de plaintes reçues notamment de la clientèle ou de partenaires, tels Contrôle routier Québec, les divers corps policiers ou le Bureau du taxi de Montréal, la Commission peut en outre suspendre ou révoquer un permis, si elle estime que son titulaire ne l'exploite pas en conformité avec les conditions prévues par la loi.

Dans l'exercice de ses pouvoirs de régulation, la Commission dispose des demandes qui proviennent, pour la plupart, de personnes qui souhaitent obtenir un permis, le modifier ou le transférer. La Commission rend une décision après avoir déterminé, le cas échéant, si le demandeur satisfait à certains critères prévus par la réglementation tels que les connaissances, l'expérience et le potentiel de rentabilité qui découlera de l'exploitation du permis demandé. La Commission agit également comme organisme de régulation lorsqu'elle rend des décisions visant un ensemble de titulaires de permis, pour fixer les tarifs du transport par taxi par exemple.

Enfin, la Commission peut agir par voie de médiation ou d'arbitrage en matière de courtage en services de camionnage en vrac et ferroviaire.

Les champs de compétence de la Commission sont les suivants :

- Le transport par véhicule lourd ;
- Le camionnage en vrac ;
- Le transport par taxi ;
- Le transport par autobus ;
- Le transport ferroviaire ;
- Le transport maritime.

Awex Montréal – décembre 2019