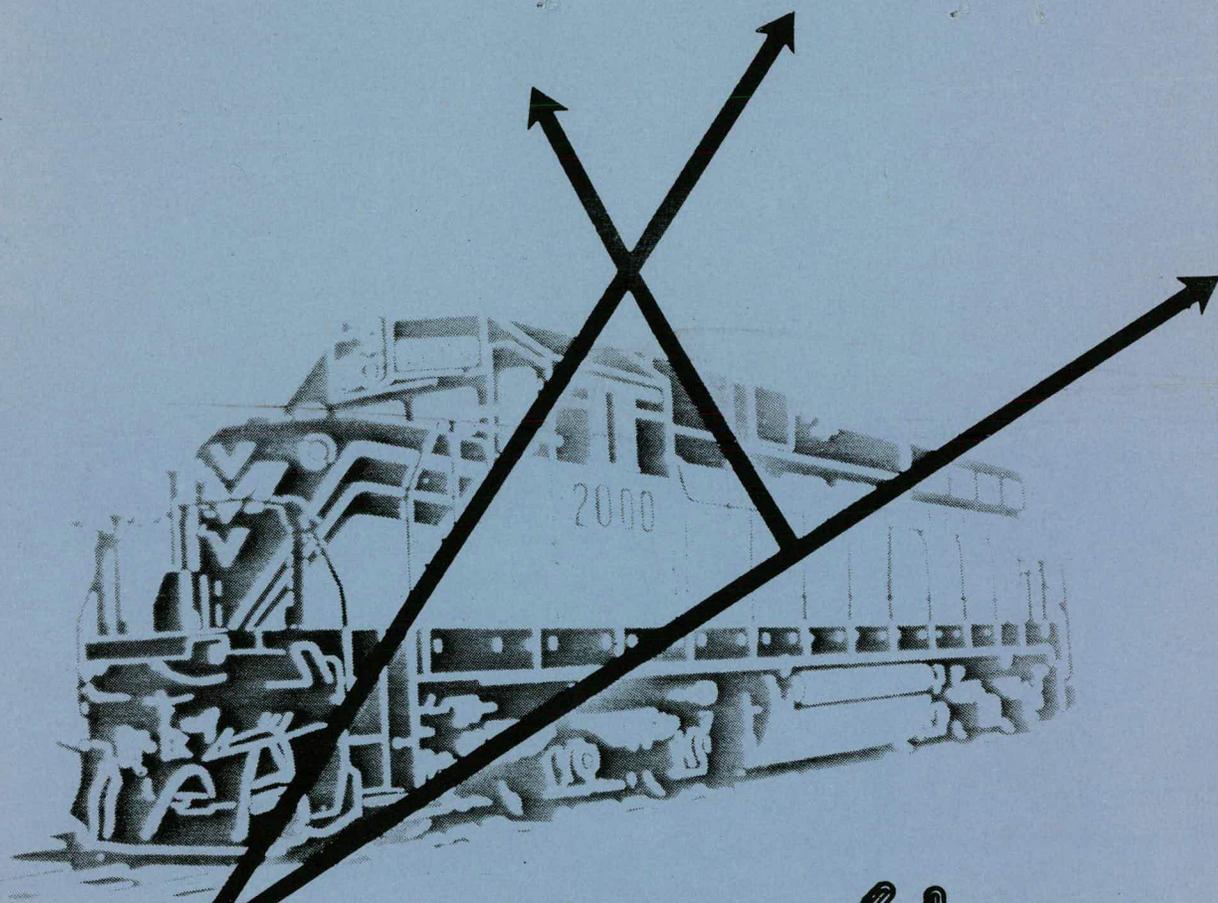


pour un réseau
ferroviaire de base



au québec

CANQ
TR
TPM
TMAF
101
1989

482117

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

POUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE DE BASE
AU QUÉBEC

CANQ
TR
TPM
TMAF
101
1989

Ministère des Transports du Québec
Service du transport ferroviaire

OCTOBRE 1989

TABLE DES MATIÈRES

i

	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1
1. ÉTAT DE LA SITUATION	3
1.1 La concurrence aux chemins de fer	3
1.2 Les contraintes réglementaires	6
1.3 Le financement des infrastructures	8
1.4 La nature du trafic ferroviaire dans les régions périphériques	10
2. NÉCESSITÉ D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS DE BASE	13
2.1 Justification du réseau	13
2.2 Critères de rétention du réseau ferroviaire de base	17
2.3 Description du réseau	18
2.3.1 Définition du réseau ferroviaire de base	18
2.3.2 Résumé des lignes locales nécessaires	20
3. CONDITIONS POUR LE MAINTIEN D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE DE BASE	32
3.1 Conséquences de la réforme fédérale	32
3.2 Éléments de solution	35
3.3 Partage des responsabilités	42
CONCLUSION	45

TABLE DES MATIÈRES (suite)

ii

	<u>Page</u>
TABLEAU I : RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS DE BASE - IDENTIFICATION DES LIGNES	27
CARTE DU RÉSEAU INTERRÉGIONAL ET RÉGIONAL	29
CARTE DES LIGNES LOCALES	30
CARTE DU RÉSEAU FERROVIAIRE DE BASE	31
ANNEXE I : ANALYSE DES LIGNES LOCALES	48
1. Région du Nord-Ouest	49
2. Région de l'Outaouais	52
3. Région du nord de Montréal	53
4. Région du sud de Montréal	57
5. Région du nord de Québec	63
6. Région du sud de Québec	66
7. Régions du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie	69
ANNEXE II : INFLUENCE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE SUR LE SEUIL DE RENTABILITÉ	71
TABLEAU II: ANALYSE DES COÛTS D'ENTRETIEN, D'AMORTISSEMENT ET DE CAPITAL EN FONCTION DES REVENUS ET DES COÛTS TOTAUX DE LA SUBDIVISION STE-AGATHE DE CP RAIL, ENTRE ST-JÉRÔME ET MONT-LAURIER	75
TABLEAU III: ANALYSE DES COÛTS INHÉRENTS À LA VOIE FERRÉE EN FONCTION DE LA DENSITÉ DU TRAFIC DE LA SUBDIVISION STE-AGATHE DE CP RAIL, EN 1980 ...	76
ANNEXE III: VENTILATION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	77

TABLE DES MATIÈRES (suite)

iii

Page

ANNEXE IV : LE RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS - (EXCLUT LA CÔTE-NORD ET LES LIGNES AMÉRICAINES)	79
ANNEXE V : DÉPENSES ET REVENUS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DANS LES TRANSPORTS AÉRIEN ET MARITIME	81
BIBLIOGRAPHIE	83
POCHETTE: CARTE DU RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS	

INTRODUCTION

Au début du XXe siècle, le transport ferroviaire était le seul mode de transport terrestre capable d'acheminer des marchandises lourdes sur de longues distances et il s'est étendu, de façon parfois anarchique, en un réseau ramifié dans la majorité des régions du Québec.

Avec l'avènement de concurrents aérien, maritime et surtout routier, les entreprises de transport ferroviaire ont tenté de s'ajuster au nouveau contexte, malgré, entre autres, une réglementation très contraignante issue de leur situation de monopole, et les difficultés inhérentes à leur fonctionnement en site propre.

Malgré qu'elle soit récente, la Loi nationale de 1987 sur les transports (LNT de 1987) ne donne pas aux entreprises de chemins de fer la marge de manoeuvre leur permettant de retenir le trafic à faible densité des lignes locales. Cet handicap, et bien d'autres, les forcent à demander l'abandon de ces dessertes sur la base de la non-rentabilité commerciale, en ignorant l'intérêt public même lorsque ces lignes contribuent au soutien et au développement de l'activité économique régionale.

Aujourd'hui, il convient de revoir la situation des chemins de fer au Québec. Il faut s'orienter vers la capacité de choix du mode du

transport le plus économique pour les usagers et simultanément vers un objectif de société, à savoir la moindre dégradation du réseau routier, conséquence du transfert modal rail-route.

Après avoir identifié les besoins actuels et potentiels des usagers par des rencontres avec ces derniers et avec les entreprises de chemin de fer, le Ministère présente dans ce rapport une nouvelle vision de l'apport du transport ferroviaire ainsi qu'une description du réseau ferroviaire de base qu'il faut conserver au nom de l'intérêt public, conformément à la lettre et à l'esprit de l'article 3(d) de la Loi nationale de 1987 sur les transports, lequel constitue un élément fondamental de la politique nationale sur les transports.

De plus, le Ministère met de l'avant certains moyens que les gouvernements canadien et québécois, de concert avec les entreprises ferroviaires doivent privilégier afin de garantir l'existence et la rentabilité de ce réseau ferroviaire de base.

À l'exception des réseaux des compagnies de chemin de fer Roberval/Saguenay et Matane et du Golfe, lesquels sont sous juridiction québécoise, ce document ne traite que des réseaux du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP), mais exclut les embranchements urbains de ces derniers. Les réseaux non-reliés de la Côte-Nord n'ont pas été traités, puisqu'ils comblent un besoin particulier et bien défini et qu'il existe des liens corporatifs entre ces chemins de fer et leurs principaux clients.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

Les chemins de fer canadiens ont vu se développer une concurrence accrue depuis le début des années 1960: le développement de pipelines, la mise en place de vastes réseaux routiers et de la Voie maritime du St-Laurent les ont obligés à modifier leur desserte de la clientèle. Parallèlement, des contraintes réglementaires et de conventions collectives ont empêché les chemins de fer américains et canadiens de réduire leurs coûts et d'adapter rapidement leurs services aux besoins de la clientèle. Le dossier des fourgons de queue, à l'étude depuis plusieurs années au Canada mais réglé aux États-Unis, illustre bien cette difficulté d'adaptation.

Pour assurer leur rentabilité dans ce contexte plus concurrentiel, les entreprises ferroviaires canadiennes veulent abandonner ou vendre certains tronçons de ligne non rentables à cause d'une densité trop faible de trafic. À titre d'exemple, CP soutient que 54 % de son réseau national génère seulement 3 % du trafic alors que le CN prétend que 65 % de son réseau génère seulement 10 % du trafic.

1.1 La concurrence aux chemins de fer

La concurrence au rail au Canada est à la fois externe et interne: de l'extérieur, les chemins de fer et les

camionneurs américains jouissent de niveaux de taxation, notamment sur le carburant, qui sont nettement inférieurs aux niveaux de taxation canadiens. Les chemins de fer américains bénéficient également d'avantages fiscaux comme la possibilité d'un amortissement accéléré des immobilisations. L'ensemble de ces mesures leur procure un avantage de coûts pouvant atteindre 20 %, selon les chemins de fer canadiens(1).

De 1967 à 1988, la législation canadienne offrait une plus grande liberté tarifaire aux chemins de fer canadiens et en conséquence, un avantage certain sur leurs homologues américains. La loi Stagger de 1980 a renversé cette situation et la réforme canadienne de 1987 n'a pas rétabli l'équilibre. À titre d'exemple, la loi Stagger permet aux chemins de fer américains d'imposer les points et les taux de correspondance selon leurs intérêts, alors qu'au Canada, l'Office national des transports régit encore ces questions. La réforme américaine visait à rétablir la santé financière des compagnies de chemin de fer en leur permettant de mieux soutenir la concurrence, alors que la réforme canadienne avait pour objectif d'améliorer les services aux usagers.

Les chemins de fer canadiens se préoccupent également des conséquences du traité de libre-échange canado-américain

(1) SEAPORTS AND THE SHIPPING WORLD, Letters to the Editor, by Dennis Apedaile, CP Rail, August 1979.

sur leur clientèle et leur chiffre d'affaires. L'augmentation des échanges nord-sud au détriment de ceux est-ouest pourrait conduire à des pertes de revenus difficiles à évaluer à ce moment-ci. En effet, les mouvements nord/sud impliquent un partage des revenus avec les chemins de fer américains alors que les mouvements est/ouest permettent de maximiser les revenus des chemins de fer canadiens.

À l'interne, les entreprises de chemin de fer mettent en relief leur responsabilité totale du financement, de l'entretien, de la sécurité et de l'opération des lignes sans égard au niveau d'utilisation de ces lignes et prétendent qu'à l'opposé, les entreprises de camionnage, principales concurrentes, ne contribuent au financement de ces activités qu'en fonction de leur utilisation et n'assument pas la charge financière de la sous-utilisation ou de la surcharge du réseau routier, le cas échéant. À ce sujet, elles suggèrent d'instaurer, comme dans certains États américains, une taxe sur le poids et la distance pour le camionnage, qui permettrait de réduire l'écart concurrentiel entre le mode ferroviaire et le mode routier. Selon les chemins de fer, cette approche vise à assurer un meilleur équilibre concurrentiel entre les modes de transport au niveau d'une politique gouvernementale en transport au regard des usagers commerciaux.

Les avantages majeurs du camion sur le chemin de fer sont sa rapidité et sa souplesse, partant son efficacité: il peut assurer une desserte porte-à-porte n'importe où au pays et aux États-Unis et ajuster la fréquence de cette desserte aux besoins quotidiens des expéditeurs. Pour améliorer leur rentabilité et mieux soutenir la concurrence, les chemins de fer ont par ailleurs retenu une stratégie qui consiste à établir des réseaux reliant les principaux centres à des terminaux ou centres de transbordement, eux-mêmes raccordés à d'autres régions par des prolongements de desserte routière. Cette stratégie de rayonnement s'apparente grandement à celle utilisée dans le domaine aérien.

1.2 Les contraintes réglementaires

Le transport ferroviaire des marchandises demeure soumis à une forte réglementation économique particulière au transport ferroviaire, malgré la réforme effectuée lors de l'entrée en vigueur de la Loi nationale de 1987 sur les transports. Ainsi, l'Office national des transports détermine les prix de ligne concurrentiel(1), les taux d'interconnexion dans un rayon de 30 km du point d'échange de wagons

(1) Tarif applicable à une partie d'un acheminement effectué sur les voies d'une autre compagnie de chemin de fer pour offrir un itinéraire concurrentiel à celui possible par les lignes de cette compagnie entre deux endroits.

entre deux chemins de fer de même que l'emplacement de ces points de correspondance.

La nouvelle réglementation maintient de plus l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'utiliser des taux compensatoires pour chaque expédition(1). Les compagnies ne peuvent donc offrir des taux réduits pour limiter les retours à vide du matériel roulant. Cette contrainte a des conséquences sérieuses sur les lignes à faible densité, puisque même le matériel roulant non-spécialisé doit être retourné vide. La réglementation permet cependant l'utilisation de taux confidentiel qui s'avèrent très avantageux pour les gros expéditeurs réguliers, mais qui ne représentent qu'une partie des usagers des lignes à faible densité.

Enfin, la politique de subvention aux lignes déficitaires demeure fondée sur une compensation financière pour les pertes nettes encourues par un exploitant obligé de maintenir de tels services et sans égard aux efforts de l'entreprise pour développer ses services.

(1) En vertu de l'article 112 de la Loi nationale de 1987 sur les transports. Le même article stipule qu'un taux est réputé compensatoire, s'il est supérieur aux coûts variables, incluant le coût du capital investi et l'amortissement.

L'ensemble de ces mesures limite considérablement la capacité des compagnies de chemin de fer d'adapter leurs services en fonction de la concurrence.

1.3 Le financement des infrastructures

À l'instar du pipeline, les chemins de fer doivent financer entièrement l'infrastructure sur laquelle leurs véhicules circulent (voies, ponts, tunnels) sans égard au niveau d'utilisation, ce qui conduit à un niveau de coûts fixes et à un seuil de rentabilité très élevés sur les lignes à faible densité.

L'Annexe II résume un cas réel qui représente bien la situation financière habituelle des lignes à faible densité à l'étape de l'étude de la demande d'abandon de la part de l'entreprise propriétaire: les coûts attribuables à la seule existence du service, c'est-à-dire ceux reliés à l'entretien, l'amortissement et au coût de capital de la voie, représentent près de la moitié des coûts totaux et le coût du capital investi dans l'infrastructure atteint 20,7 %.

Le niveau du seuil de rentabilité influence la densité(1)

(1) La densité du trafic se mesure en nombre de wagons reçus, expédiés ou acheminés sur un tronçon, par kilomètre de voie ferrée durant une année (# wagons/km/an). Cette donnée pondère le nombre de wagons manipulés et la longueur de la ligne étudiée, et permet d'évaluer sa "productivité".

de trafic nécessaire pour assurer la rentabilité de l'entreprise: la densité requise croît avec le seuil de rentabilité. L'Annexe II montre qu'un tronçon ayant une densité plus élevée contribue davantage à récupérer ses coûts d'infrastructure qu'un tronçon à densité moindre, même si dans le dernier cas, le nombre de wagons manipulés est supérieur à celui sur le premier tronçon.

Dans ces conditions, et compte tenu de la progression des coûts variables en fonction des services offerts, il faudrait sans doute tripler le niveau de trafic (2 000 à 2 300 wagons/année) pour atteindre un degré de rentabilité satisfaisant. Une petite entreprise pourrait réduire ses coûts d'exploitation et réduire quelque peu le seuil de rentabilité. Toutefois, les coûts d'infrastructure sont peu compressibles et exigent d'être répartis sur une base de trafic suffisante et stable à long terme.

Au Québec, le niveau de trafic sur les lignes locales présumées rentables se situe généralement entre 1 500 et 4 000 wagons par année. Ces lignes ne bénéficient cependant pas d'une base de trafic stable à long terme.

Une étude de la Federal Railroad Administration sur le phénomène du report de l'entretien sur les chemins de fer de classe II et III aux États-Unis, publiée en février

1989, montre que les entreprises ayant une densité de trafic de moins de 12,5 wagons/km de voie/an (20 wagons/mille de voie/an) ne peuvent générer suffisamment de capitaux pour subvenir à leurs besoins courants d'entretien. Les compagnies de chemin de fer hésiteront donc à investir dans leurs infrastructures, sans avoir l'assurance d'un niveau acceptable de trafic à long terme qui permettrait de récupérer cet investissement.

La technologie ferroviaire permet aux transporteurs de compenser quelque peu ce désavantage financier par les économies d'échelle possible sur les transports de masse sur de longues distances. Il y a donc interfinancement du réseau mais l'augmentation de la concurrence force les grandes compagnies de chemin de fer à limiter cet interfinancement et à tenir compte des coûts d'opportunité afférents.

1.4 La nature du trafic ferroviaire dans les régions périphériques

Une analyse détaillée(1) du transport des marchandises en Abitibi fait ressortir les caractéristiques suivantes (Annexe III):

(1) Étude CANATRANS, "Le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue", Juillet 1987.

- le trafic est sensible aux cycles économiques et est en majorité accessible à la concurrence routière: seule une minorité d'expéditeurs dépend du chemin de fer pour des raisons techniques (nature du produit, absence d'accès routier direct) ou commerciales (accès à des marchés éloignés);
- il s'agit d'un trafic en direction nord/sud principalement.

Ces caractéristiques en font un trafic peu intéressant pour la compagnie de chemin de fer. D'une part, la "volatilité" du trafic n'incite pas les chemins de fer à s'engager à long terme auprès de celui-ci, en achetant des wagons, par exemple. D'autre part, l'orientation nord/sud oblige le transporteur à partager ses revenus avec les chemins de fer américains de correspondance; le transporteur préférera alors utiliser ses ressources limitées pour des mouvements qui lui permettent de maximiser ses revenus.

Une érosion sensible du trafic "volatil" ne peut que conduire à la non-rentabilité des lignes et à la nécessité de subventionner les services essentiels. Une étude préliminaire du trafic ferroviaire sur d'autres lignes, notamment celles du Saguenay/Lac St-Jean, indique que ces caractéristiques se retrouvent dans d'autres régions périphériques.

Une telle situation ne peut que conduire à une détérioration continue des services ferroviaires dans les régions périphériques, voire à leur suppression. À titre d'exemples, il n'y a plus de service ferroviaire dans la Beauce, entre St-Georges et Lac-Frontière; et l'Office national des transports a ordonné l'abandon du service dans les Laurentides, entre St-Jérôme et Mont-Laurier.

2. NÉCESSITÉ D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS DE BASE

Le développement économique du Québec passe par le développement de ses régions, et en particulier de ses régions périphériques, là où se trouvent ses principales ressources naturelles, telles le bois et les différents minéraux industriels. Ce développement ne peut s'accomplir sans la présence et la disponibilité d'infrastructures et de moyens de transport efficaces et économiques.

Pour des raisons techniques comme la nature du produit à être transporté ou pour des motifs de commercialisation comme l'accès à des marchés éloignés, le chemin de fer constitue pour certains produits le moyen de transport le plus apte à desservir les clientèles.

La préoccupation majeure du ministère des Transports du Québec porte sur la desserte des régions pour assurer un lien fiable, stable et économique entre ces régions, leurs sources d'approvisionnement et leurs marchés.

2.1 Justification du réseau ferroviaire de base

L'établissement d'un réseau ferroviaire de base au Québec vise la protection des infrastructures en place plutôt que la qualité ou la quantité du service, car celui-ci peut

être ajusté rapidement et à peu de frais aux besoins courants des expéditeurs. À l'opposé, la détérioration prématurée et, à la limite, la démolition des infrastructures ferroviaires revêt, d'une part, un caractère permanent et, d'autre part, se traduit par un transfert modal qui peut exiger d'importants investissements soit sous forme de remise en état, de reconstruction ou d'entretien additionnel du réseau routier.

Les lignes ferroviaires devant nécessairement être intégrées au réseau ferroviaire québécois de base sont retenues en fonction d'une vision régionale des besoins immédiats et prévisibles des usagers actuels et potentiels situés dans ces régions ainsi que de l'interaction entre les lignes ferroviaires et l'activité économique régionale. Le réseau ferroviaire québécois de base permet, d'une part, d'offrir un choix concurrentiel aux expéditeurs actuels et potentiels, et d'autre part, de faciliter le commerce de marchandises lourdes, tout en sauvegardant la sécurité et la qualité du réseau routier qui se dégraderaient plus rapidement sans option modale.

À titre d'exemple, le Ministère estime que l'abandon progressif du service ferroviaire entre Lac-Frontière et Vallée-Jonction depuis 1982 amènera entre 4 000 et 7 000 camions sur la route 204 en 1989. La perte du service ferroviaire en Abitibi gonflerait l'achalandage de la route 117,

de 360 camions supplémentaires quotidiennement. Dans les Laurentides, l'accès des trains routiers du type B au réseau routier numéroté de 0 à 199 a éliminé l'avantage tarifaire du rail pour les expéditeurs de bois déroulé ou scié et de panneaux particules, situés en bout de ligne à Mont-Laurier. Ces entreprises expédient environ 3 500 camions par année vers le sud et ont converti leurs installations de chargement au camion. Une nouvelle usine a même été construite sur un terrain adjacent à la voie ferrée, mais à un endroit inaccessible par chemin de fer. Une reprise de ce marché par le chemin de fer apparaît impossible.

Dans la même optique, le mémoire du Ministère sur le projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine Laterrière d'Alcan, présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le 20 juin 1989 souligne que la circulation quotidienne de 160 camions semi-remorques ayant cinq essieux, à raison de 32 à 34 tonnes nettes par camion, réduit la durée de vie des tronçons de route utilisés de l'ordre de 20 % (p. 2). Au chapitre de la sécurité, le mémoire affirme à la page suivante:

"En ce qui a trait à la sécurité, le chemin de fer est nettement supérieur au camion. En effet, les poids lourds représentent 8 à 9 % des véhicules immatriculés, mais contribuent d'environ 22 à 23 % à des accidents. Cela représente 1 206 (sic) accidents pour chaque million de tonnes transportées en 1986, soit la dernière année pour laquelle les données sont disponibles. Le train n'a que 3 accidents pour chaque million de tonnes transportées."

Bien que ne pouvant être transposées directement et sans discernement à d'autres situations, ces données fournissent une appréciation valable des conséquences du transfert modal en matière de transport de marchandises lourdes.

Une intervention énergique s'impose en vue de rétablir l'équilibre concurrentiel entre les modes de transport dans les régions périphériques. Tel que l'indique l'Annexe IV, près des 2/3 du réseau ferroviaire québécois est constitué de lignes locales (49,9 % du réseau) et régionales (11,7 %) dont la rentabilité repose uniquement sur le trafic en provenance ou à destination des régions desservies. La rentabilité de ces lignes et le dynamisme de l'économie locale sont étroitement liés. L'instabilité (ou "volatilité") du trafic et les cycles économiques peuvent constituer une menace sérieuse à la survie de ces lignes dans le contexte actuel où l'analyse des besoins et de la rentabilité des services reposent sur une démarche comptable à court terme. De plus, le processus actuel d'étude des demandes d'abandon associe la suppression du service au démantèlement obligatoire des voies ferrées. Cette politique ne convient pas au contexte précité où la rentabilité d'une ligne devient tributaire des cycles économiques. Elle peut entraîner la démolition prématurée d'une voie ferrée qui devra être reconstruite à grands frais, le cas échéant.

2.2 Les critères de rétention des lignes du réseau ferroviaire de base

Les critères de rétention des lignes de chemin de fer incluses dans le réseau de base reposent sur l'évaluation des besoins immédiats et prévisibles du territoire desservi par la ligne étudiée. Les éléments suivants permettent d'évaluer ces besoins:

- a) la ligne dessert des industries tributaires des services ferroviaires pour des raisons techniques (nature du produit) ou commerciales (accès à des sources d'approvisionnement ou à des marchés);
- b) la ligne dessert des territoires ayant un potentiel minier ou forestier vérifié;
- c) le transport intermodal utilisant la ligne offre une alternative économique au transport par un seul mode;
- d) l'abandon de la ligne aurait des répercussions notables sur le territoire desservi (activité économique, sollicitation du réseau routier);
- e) l'abandon aurait des répercussions importantes sur les expéditeurs;
- f) il y a absence d'autres installations de transport adéquates dans le territoire desservi par la ligne.

Les trois derniers éléments précités sont déjà prévus à l'article 165(2) de la Loi nationale de 1987 sur les transports qui précise les pouvoirs du Gouverneur général en Conseil en vue de reporter l'abandon de voies ferrées décrété par l'Office national des transports et jugé contraire à l'intérêt public.

Le Ministère a proposé ces éléments à l'Office national des transports lors de l'examen annuel des retombées de la réforme(1) et ce dernier les a inclus dans son rapport au ministre fédéral des Transports.

2.3 Description du réseau ferroviaire de base

2.3.1 Définition du réseau ferroviaire de base

Le Ministère considère que le réseau ferroviaire de base comprend naturellement les lignes interrégionales qui sillonnent le Québec d'est en ouest et

(1) L'article 267 de la LNT de 1987 demande à l'Office d'effectuer, à la fin des années 1988, 1989, 1990 et 1991, un examen de l'application de la Loi pour chacune de ces années et de faire rapport au ministre fédéral des Transports au plus tard le 31 mai de l'année suivante. De plus, le 17 octobre 1988, le ministre a demandé à l'Office d'inclure dans son examen pour l'année 1988, "...un examen des critères pouvant être utilisés dans l'identification des réseaux ferroviaires jugés essentiels..." (Examen annuel 1988, ONT, p. 35).

transportent des marchandises lourdes d'une province à l'autre. Il doit comprendre aussi les lignes régionales qui transportent surtout des marchandises en transit avec origine ou destination au Québec, ainsi que les réseaux du Roberval/Saguenay et du Matane et du Golfe, qui relèvent de la compétence québécoise.

Quant aux lignes locales, certaines sont nécessaires pour la desserte des régions périphériques, tandis que d'autres ont perdu cette qualité pour diverses raisons liées à l'économie ou à la perte graduelle du marché par le rail. Une description sommaire de ces lignes suit alors qu'une analyse plus détaillée avec cartes correspondantes est produite en Annexe I.

Le Tableau I qui suit cette description fournit un état de la situation. La carte des lignes interrégionales et régionales et celle des lignes locales situent les différentes catégories de voies ferrées sur le territoire québécois. La carte du réseau de base identifie les lignes essentielles et non-nécessaires. Enfin, l'Annexe IV ventile le réseau québécois par catégorie de lignes.

2.3.2 Résumé des lignes locales nécessaires

Dans le Nord-Ouest, toutes les lignes de l'Abitibi, soit de Rouyn-Noranda à Senneterre, de La Sarre à Senneterre, de Matagami à Barraute et de Franquet à Chibougamau, doivent être incluses au réseau de base pour le transport du bois et ses dérivés, du concentré de minerai et du pétrole. Au Témiscamingue, le tronçon Mattawa/Témiscaming dessert une importante industrie de papier et doit être intégré au réseau de base. Par ailleurs, la partie Témiscaming/Tee Lake n'offre aucun potentiel de développement, cependant son abandon cause préjudice à un expéditeur. Comme l'a reconnu d'ailleurs l'Office national des transports dans sa décision, l'article 175(6)(1) de la Loi nationale de 1987 sur les transports doit s'appliquer.

Dans l'Outaouais, seul le tronçon Buckingham/Buckingham Jonction mérite d'être sauvegardé puisqu'il dessert plusieurs entreprises multinationales. Les lignes Hull/Wymann et Hull/Wakefield ne sont pas utiles au réseau ferroviaire de base.

(1) L'article 175(6) permet au ministre fédéral des Transports de conclure, avec des intéressés affectés par un arrêté d'abandon de l'Office, des accords en vue de l'amélioration des autres modes de transport, dans la région desservie par le tronçon abandonné, ou dans la région d'origine ou de destination de l'expédition des marchandises.

Au nord de Montréal, le CN ou le CP ou ces deux entreprises doivent desservir les entreprises de papier et de silice à St-Jérôme et dans ses environs. De St-Jérôme à Mont-Laurier, la voie ferrée n'est plus utile, l'érosion du trafic ferroviaire s'étant effectuée sur plusieurs années et les entreprises ayant converti leurs installations de chargement au transport routier.

Le tronçon Lanoraie/St-Félix-de-Valois doit être inclus au réseau de base à cause des volumes importants de transport du ciment et de céréales. Il pourrait, toutefois, y avoir rationalisation du service dans ce secteur compte tenu que les deux entreprises de chemin de fer desservent la ville de Joliette. Quant à la ligne Berthier/Berthierville, elle doit être incluse au réseau ferroviaire de base pour desservir un client très important.

Au sud de Montréal, la ligne reliant Huntingdon à St-Isidore doit être incluse au réseau ferroviaire de base, en totalité ou en partie, si les expéditeurs situés à Ste-Martine et à St-Rémi ne peuvent être desservis par la compagnie américaine Conrail, suite à la négociation de l'entente entre le CN et Conrail. Plus à l'est, le tronçon St-Bruno/Sorel

doit être sauvegardé et inclus au réseau ferroviaire de base, notamment pour le transport de céréales. Le segment entre Sorel et Nicolet n'est pas nécessaire, puisqu'il ne compte plus d'expéditeur depuis plusieurs années. Quant au segment Nicolet/Bécancour/Aston Junction, il doit être inclus au réseau ferroviaire de base parce qu'il donne accès notamment au parc industriel de Bécancour.

Le tronçon Stanbridge/St-Hyacinthe dessert d'importants clients de St-Hyacinthe et de Stanbridge spécialisés dans le commerce des céréales. Il doit être inclus au réseau ferroviaire de base. Joint au tronçon Chambly à Granby, aussi nécessaire au réseau ferroviaire de base parce qu'il dessert des entreprises en expansion à Marieville, le service pourrait être rationalisé sans pénaliser les usagers.

Par ailleurs, les lignes Drummondville à Foster et Richmond à Charny ne présentent plus aucune utilité pour le réseau ferroviaire de base. D'une part, les clients de Drummondville et de Waterloo ont modifié leurs modes d'approvisionnement et/ou d'expédition et il n'y a pas d'utilisateur sur le reste de la ligne; d'autre part, la perte du transport de l'amiante à Victoriaville et la faible densité de trafic des

autres expéditeurs ne permettent pas de conserver la ligne de Richmond à Charny. De plus, il n'existe aucun client actuel ou potentiel sur la partie de Plessisville à Charny. Toutefois, plusieurs expéditeurs notamment de Princeville et Victoriaville, spécialisés dans le commerce de bateaux de plaisance, de fertilisants et de céréales subissent un préjudice grave à la suite de l'arrêté d'abandon de cette ligne. Tout comme pour l'expéditeur lésé de Tee Lake, l'article 175(6) de la Loi nationale de 1987 sur les transports doit s'appliquer pour ces usagers.

Enfin, la partie de Beebe à la frontière du Vermont du tronçon qui relie Lennoxville à Newport (VT), doit être incluse au réseau ferroviaire de base pour les clients - négociants en bois - de ce territoire. Il n'y a plus d'expéditeur sur la ligne de Lennoxville à Beebe depuis plusieurs années, et ce tronçon est exclu du réseau ferroviaire de base.

Au nord de Québec, la ligne de Grand-Mère à Trois-Rivières achemine le bois provenant de Chapais, de là sa nécessaire inclusion au réseau ferroviaire de base. Pour sa part, la ligne Limoilou/Clermont dessert deux entreprises de papier journal et doit faire partie du même réseau de base.

Enfin, une partie de la ligne qui s'étend de Limoilou à Rivière-à-Pierre est nécessaire pour la desserte des installations du Ministère de la Défense nationale situées à Valcartier. La nécessité du tronçon entre Valcartier et St-Raymond dépend des besoins à long terme de la papeterie située dans cette ville et qui demeurent à définir. Enfin, il n'y a pas de besoins connus pour la ligne entre St-Raymond et Rivière-à-Pierre. Il y a cependant lieu de souligner que le déplacement du point de départ de cette desserte ferroviaire de Québec à Rivière-à-Pierre aurait pour avantages à la fois de répondre aux besoins des clients éventuels du parc industriel de St-Raymond et de dégager les villes de Val-Bélair, Loretteville, Charlesbourg et Québec de passages à niveau encombrants.

Au sud de Québec, le CN a annoncé son intention de demander l'abandon de sa ligne entre St-Romuald et Harlaka(1). Selon la compagnie, ce tronçon ne sert plus au transport des marchandises et seule VIA Rail l'utilise. La nécessité de cette partie de ligne est à évaluer et ne peut l'être qu'en fonction des projets à long terme quant aux services ferroviaires

(1) Jonction ferroviaire à l'est de Lauzon.

voyageurs et des projets d'aménagement de la ville de Lévis dans ce secteur.

Une entreprise de fabrication de moulée qui agit aussi comme négociante en grains ronds pour d'autres meuneries exige un lien ferroviaire entre Charny et St-Isidore. Celui-ci doit être inclus au réseau ferroviaire de base.

La desserte par rail de Charny à Sherbrooke en passant par Vallée-Jonction est essentielle pour le transport du bois, celui de l'amiante et, éventuellement, le transport de résidus d'amiante pour en extraire du magnésium, à Bécancour. De plus, un embranchement est requis entre Scott-Jonction et Ste-Hénédine pour l'approvisionnement d'une entreprise régionale d'entreposage et de distribution de céréales, fertilisants et matériaux de quincaillerie située à Ste-Hénédine. Les liens ferroviaires de Charny à Sherbrooke et de Scott-Jonction à Ste-Hénédine doivent être inclus au réseau ferroviaire de base.

Enfin, les lignes de Tring-Jonction à Lac-Mégantic et de Vallée-Jonction à Lac-Frontière ne sont pas nécessaires au réseau ferroviaire de base puisque le

trafic ferroviaire sur ces lignes a été graduellement abandonné au transport routier. Cette situation est pratiquement sans possibilité de retour en arrière, notamment en raison de l'extinction des droits de passage du CP sur le pont de Québec.

Dans le Bas-St-Laurent et la Gaspésie, les lignes de Cabano à Edmunston et de Matapédia à Gaspé retiennent l'attention.

De Cabano à Edmunston, deux entreprises, l'une fabriquant du carton ondulé et l'autre du bois-d'oeuvre sont susceptibles d'utiliser la ligne ferroviaire. Or, ni l'une ni l'autre ne le fait à cause de modifications importantes du marché et des besoins de la clientèle. Cette ligne n'est donc pas requise pour le réseau ferroviaire de base.

Par contre, de Matapédia à Gaspé où les besoins en transport à long terme de l'utilisateur principal du tronçon Chandler/Gaspé restent à préciser, la desserte ferroviaire des voyageurs est essentielle au bien-être de la population à cause du peu de fiabilité des autres modes de transport au cours de l'hiver et de l'éloignement de cette population des grands centres. Cette ligne doit être incluse dans le réseau ferroviaire de base.

RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS DE BASE

IDENTIFICATION DES LIGNES

Aux lignes interrégionales et régionales, s'ajoutent les lignes suivantes (voir la carte du réseau ferroviaire de base):

<u>LIGNES INCLUSES</u>	<u>LIGNES EXCLUES</u>	<u>REMARQUES</u>
1. <u>Nord-Ouest du Québec:</u>		
1.1 Abitibi (CN):		
- Rouyn-Noranda/Senneterre	Rouyn-Noranda/Lac Dufault	
- La Sarre/Senneterre		Demande d'abandon Cochrane (Ont.) /La Sarre.
- Matagami/Barraute		
- Franquet/Chibougamau		Demande d'abandon Franquet/Chapais
1.2 Témiscamingue (CP):		
- Mattawa (Ont.)/Témiscaming	Témiscaming/Tee Lake*	*Abandon décrété, appel rejeté.
2. <u>Outaouais (CP):</u>		
-	Hull/Hyman	
-	Hull/Wakefield	Projet de train touristique.
- Buckingham/Buckingham-Jonction		
3. <u>Nord de Montréal:</u>		
3.1 Montréal/Mont-Laurier:		
- Montréal/St-Jérôme (CN/CP)*	St-Jérôme/Mont-Laurier (CP)**	*Conserver l'accès ferroviaire St-Jérôme/Montréal. **Abandon décrété.
3.2 Lanoraie/Berthier (CP):		
- Lanoraie/St-Félix-de-Valois		Conserver l'accès ferroviaire aux utilisateurs dans les environs de Joliette (desservie par le CN).
- Berthier/Berthierville		Rétention en fonction des besoins de l'unique utilisateur à Berthierville.
4. <u>Sud de Montréal (CN):</u>		
4.1 Huntingdon/St-Isidore		
		Conserver l'accès ferroviaire aux utilisateurs à Ste-Martine et à St-Rémi
4.2 St-Bruno(1)/Sorel/Aston-Jonction*	Sorel/Nicolet**	*Inclut l'embranchement Bécancour **Abandon décrété

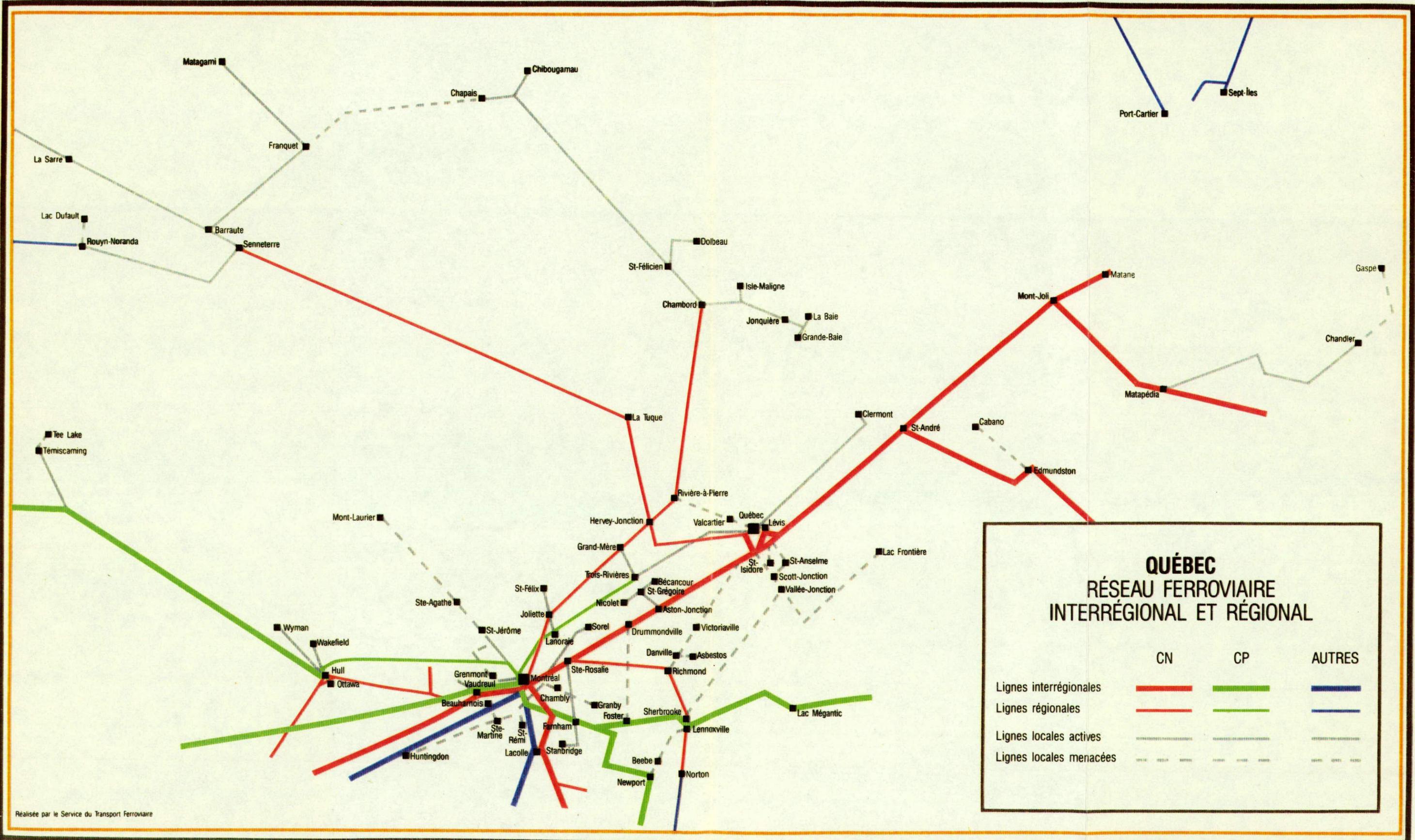
(1) Nom courant différent de la désignation ferroviaire.

RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS DE BASEIDENTIFICATION DES LIGNES

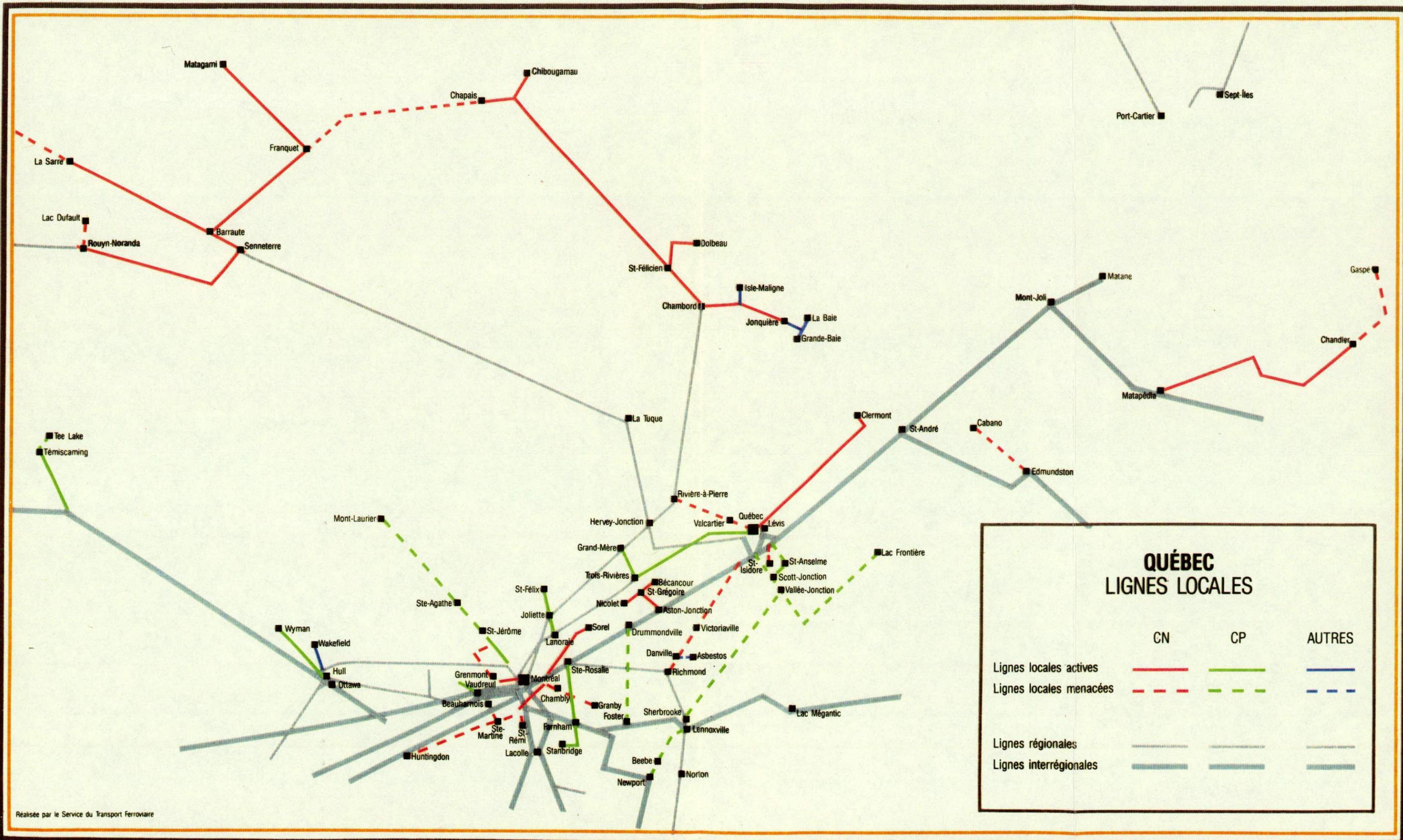
Aux lignes interrégionales et régionales, s'ajoutent les lignes suivantes (voir la carte du réseau ferroviaire de base):

<u>LIGNES INCLUSES</u>	<u>LIGNES EXCLUES</u>	<u>REMARQUES</u>
4.3 Bois-Francs/Estrie:		
- Chambly/Granby (CN)*		*Possibilité de rationalisation à l'est du Richelieu: conserver l'accès ferroviaire aux utilisateurs actuels.
- Farnham/St-Hyacinthe (CP)*(1)		
- Stanbridge/Farnham (CP)		
-	Drummondville/Foster (CP)	Abandon demandé pour dégager le centre-ville de Drummondville.
-	Richmond/Charny (1) (CN)	Abandon décrété, appel rejeté.
- Beebe (QC)/Newport (VT)(CP)*	Lennoxville/Beebe (CP)	*Exige le maintien du tronçon américain entre Richford (VT) et Newport (VT)
5. <u>Nord de Québec:</u>		
- Trois-Rivières/Grand-Mère (CP)		
- Rivière-à-Pierre/Limoilou (CN)		Conserver l'accès à Valcartier par l'une ou l'autre extrémité.
- Limoilou/Clermont (CN)		
6. <u>Sud de Québec:</u>		
- Charny/St-Isidore (CN)		
- Charny/Sherbrooke via Vallée-Jonction (CP)	Vallée-Jonction/Lac-Frontière (CP)	
- Scott-Jonction/Ste-Hénédine (CP)	Ste-Hénédine/Lévis (CP)	
- Harlaka/St-Romuald (CN)		Avis d'intention d'abandon déposé à l'ONT, besoins à évaluer.
7. <u>Bas St-Laurent/Gaspésie (CN):</u>		
-	Cabano/Edmunston	Abandon décrété, appel rejeté.
- Matapédia/Gaspé		Abandon Chandler(1)/Gaspé demandé, ligne nécessaire au service voyageurs.

(1) Nom courant différent de la désignation ferroviaire.



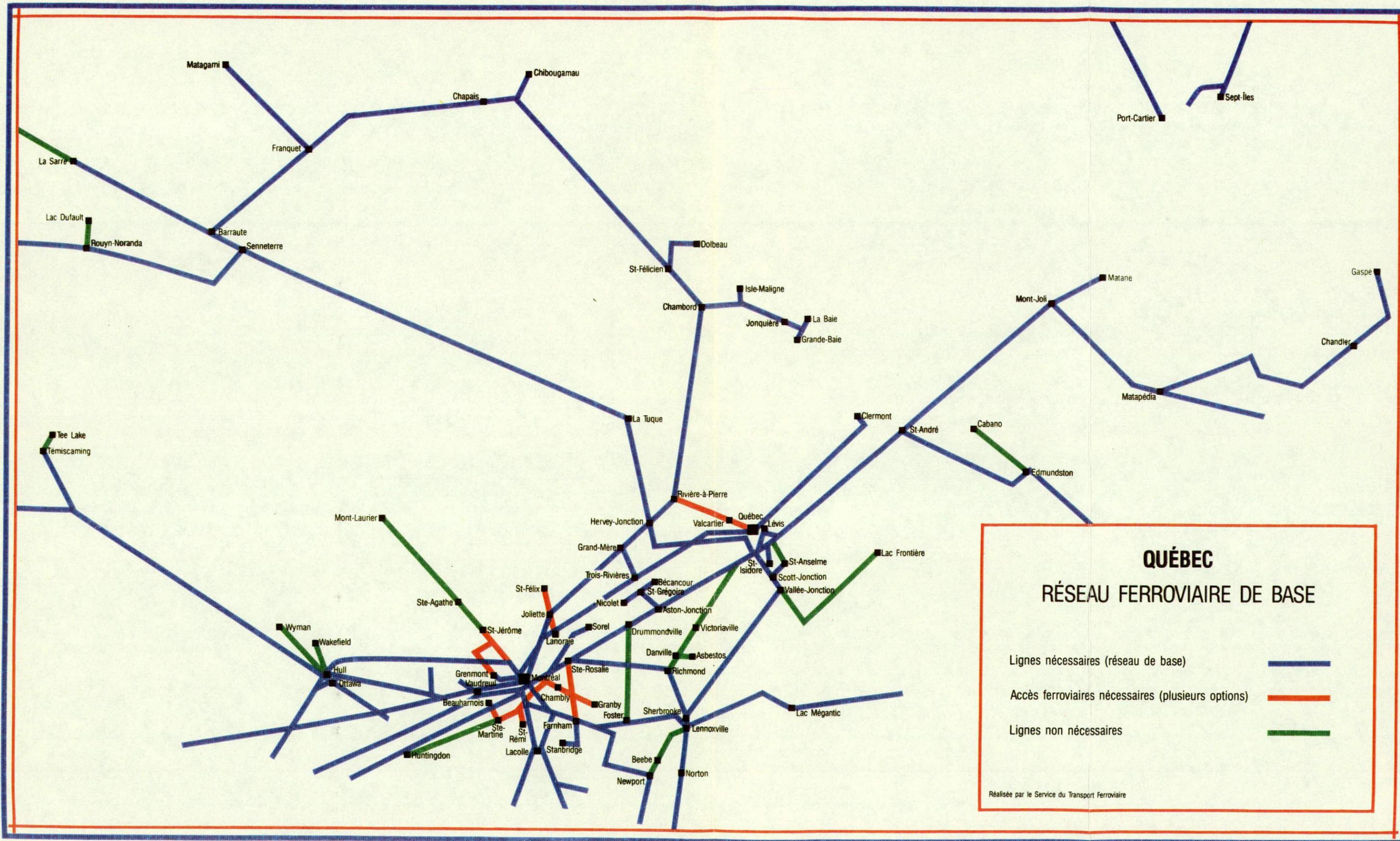
Réalisée par le Service du Transport Ferroviaire



QUÉBEC LIGNES LOCALES

	CN	CP	AUTRES
Lignes locales actives	— (solid red)	— (solid green)	— (solid blue)
Lignes locales menacées	- - - (dashed red)	- - - (dashed green)	- - - (dashed blue)
Lignes régionales	· · · (dotted)	· · · (dotted)	· · · (dotted)
Lignes interrégionales	— (thick solid)	— (thick solid)	— (thick solid)

Réalisée par le Service du Transport Ferroviaire



QUÉBEC
RÉSEAU FERROVIAIRE DE BASE

Lignes nécessaires (réseau de base) —

Accès ferroviaires nécessaires (plusieurs options) —

Lignes non nécessaires —

Réalisée par le Service du Transport Ferroviaire

3. CONDITIONS POUR LE MAINTIEN DU RÉSEAU DE BASE

Le développement du réseau ferroviaire de base met l'accent sur une nouvelle vision du transport ferroviaire comme véhicule essentiel au transport des marchandises lourdes sur de grandes distances depuis et vers les régions périphériques.

Cette nouvelle vision exige la reconsidération des régimes législatif et réglementaire régissant le transport ferroviaire, l'acceptation du principe d'équité concurrentielle et de la mise en place de mesures financières pour y parvenir et finalement un nouveau partage des rôles et responsabilités des gouvernements et des entreprises de chemin de fer.

3.1 Les conséquences de la réforme fédérale

La réforme fédérale de la réglementation économique des transports contenue dans la Loi nationale de 1987 sur les transports vise à encourager la concurrence intra et intermodale en faveur des usagers et le ministère est d'accord avec cet objectif. Elle a cependant des effets négatifs importants sur l'offre des services ferroviaires dans les régions périphériques: la concurrence accrue entraîne une baisse des marges bénéficiaires des transporteurs et augmente les pressions en vue de la réduction des coûts et d'une augmentation de la productivité. Cela se traduit

notamment par une volonté très ferme des deux transporteurs nationaux de concentrer leurs efforts sur les lignes à forte densité et d'abandonner celles à faible densité, ce que la LNT de 1987 favorise d'ailleurs.

En outre, la LNT de 1987 perpétue le versement de subventions aux coûts des services lorsque le service ferroviaire est maintenu par décision gouvernementale fédérale. Ces subventions ne comportent aucune incitation à l'amélioration des services: au contraire, les revenus additionnels, le cas échéant, serviraient d'abord à réduire la subvention que pourrait obtenir la compagnie. De plus, tel que l'indique le paragraphe 1.3 précédemment, cette politique conduit à une situation sans issue où les mesures visant à réduire les coûts totaux d'exploitation augmentent la proportion des coûts fixes et les coûts unitaires des tonnes-kilomètre transportées. L'expérience a démontré que cette pratique, conçue pour le transport du grain dans l'Ouest, ne peut conduire au Québec qu'à une détérioration plus ou moins accélérée du service ferroviaire au point de le rendre inutile puisque l'entreprise ferroviaire n'en retire aucun avantage.

Enfin, hormis le pipe-line, le rail est le seul mode à devoir calculer la rentabilité de ses infrastructures et à pouvoir les abandonner en cas de non-rentabilité. Ce type d'analyse, s'il était appliqué aux autres infrastructures

publiques de transport avec les mêmes contraintes (c'est-à-dire en incluant le coût du capital investi et l'amortissement) mettrait en évidence l'ampleur du support gouvernemental et entraînerait des abandons entièrement contraires à l'intérêt public. Tel que l'illustre l'Annexe V, le gouvernement fédéral a assumé une dépense nette de 885,5 millions de \$ pour les transports aérien et maritime en 1987-1988. Dans ces conditions, qu'advierait-il du système aéroportuaire canadien s'il devait être soumis à ce type d'analyse? La même question pourrait être posée au sujet des ports publics administrés par Transports Canada.

Dans ce contexte, le nouveau mécanisme d'abandon ferroviaire accélère le transfert modal et constitue, en fait, une dévolution des responsabilités fédérales aux dépens des provinces, et ce, sans compensation financière pour la dégradation accélérée et la sécurité du réseau routier.

Certes, il est prévu à l'article 175(6) de la LNT de 1987 qu'une demande de compensation pourra être acheminée au ministre fédéral des Transports lorsqu'un usager subit un préjudice grave à la suite d'un arrêté d'abandon. Cependant, pratiquement aucun budget, aucun programme ou norme d'aide n'ont été établis pour répondre à de telles demandes. D'ailleurs, l'Office national des transports a souligné au

ministre fédéral des Transports dans son rapport sur l'examen annuel 1988 sur l'application de la Loi que toutes les parties consultées au cours de l'examen ont rappelé l'importance de combler cette lacune dans les meilleurs délais (p. 36).

3.2 Éléments de solution

Une véritable politique sur les transports doit d'abord s'articuler autour du principe de la comparabilité concurrentielle des divers modes de transport.

Tel que le prévoit la Loi nationale de 1987 sur les transports(1), les interventions gouvernementales, réglementaires ou autres, doivent viser l'établissement d'un contexte qui ne défavorise pas un mode de transport artificiellement, au sein duquel la concurrence et les besoins des usagers demeurent les facteurs déterminants du choix des expéditeurs.

Or, ce principe n'a jamais été appliqué malgré la détérioration continue et progressive du service ferroviaire au Québec depuis quelques décennies. Plusieurs facteurs ont contribué à cette détérioration dont notamment le progrès technologique du camionnage, l'augmentation des poids et

(1) Déclaration de principes, Loi nationale de 1987 sur les transports, article 3.

dimensions des véhicules, l'évolution des marchés et l'avènement du service porte-à-porte à la clientèle. Ces facteurs se sont ajoutés au désavantage inhérent au financement des infrastructures ferroviaires.

La notion de réseau de base retient le principe de la comparabilité concurrentielle par la proposition d'une juste compensation aux transporteurs ferroviaires pour les services et les infrastructures maintenus au nom de l'intérêt public. Elle complète la réforme de la réglementation économique, car le marché et le dynamisme des transporteurs demeurent les éléments régulateurs de l'offre de service, en maintenant un certain équilibre entre le caractère commercial des transporteurs et le volet service public des voies ferrées.

En second lieu, une politique sur le transport par rail doit poursuivre la mise en place de toutes les conditions nécessaires à la survie et, particulièrement, à la rentabilité des divers embranchements du réseau de base.

Les chemins de fer exigent des engagements à long terme de leurs clients avant d'effectuer des investissements majeurs pour hausser leur productivité. Au Québec, à cause de la nature des produits à être transportés, notamment sur les lignes périphériques, (bois d'oeuvre, copeaux, papier,

produits pétroliers, minéral et concentré de minéral), le marché est volatil et se prête mal à de tels engagements. L'interaction de ces éléments crée une situation sans issue qui conduit inévitablement à l'abandon des services ferroviaires pour non-rentabilité: d'une part, les chemins de fer réduisent la qualité de leurs services afin de réduire leurs coûts et leurs besoins d'immobilisation et, d'autre part, les usagers du rail insatisfaits optent alors pour un autre mode, réduisant d'autant la demande pour le transport ferroviaire.

Par ailleurs, l'obligation de maintien du service, selon les règles actuelles, est assortie de subventions aux chemins de fer en fonction des pertes nettes avec objectif avoué de réduction des coûts et sans incitation à améliorer le service et à solliciter de nouveaux trafics. Cette situation aberrante ne peut perdurer car elle constitue l'élément prépondérant de la dégradation continue des services par rail dans un environnement concurrentiel.

En vue de modifier le modèle traditionnel qui s'est avéré un échec et surtout de donner un élan dynamique et positif à la viabilité du transport par rail au Québec, le gouvernement fédéral doit prendre deux (2) engagements fermes, en vertu de sa juridiction sur les deux grandes compagnies de chemin de fer: premièrement, il doit s'engager à arrêter

immédiatement le processus actuel d'abandon pour les lignes incluses dans le réseau ferroviaire de base et, en second lieu, à mettre de l'avant un ou des programmes visant à améliorer la situation concurrentielle des chemins de fer.

Dans le premier cas, l'engagement portera sur le report de toute date d'abandon concernant une ou des lignes ferroviaires incluses au réseau de base jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures préconisées dans le présent document.

Ce report aurait pour avantages de réduire le climat d'affrontement entre les chemins de fer et les opposants aux demandes d'abandon pour permettre une évaluation correcte des solutions alternatives possibles. Il permettrait aux intervenants d'élaborer et de mettre en place des solutions à moyen et à long termes plus adéquates. Enfin, il éviterait l'abandon prématuré et irréversible des voies.

Dans le deuxième cas, l'engagement du gouvernement fédéral d'améliorer la situation concurrentielle des chemins de fer se fera par la réalisation de diverses mesures comme, par exemple, l'achat/location de wagons pour certains expéditeurs, la participation aux frais d'infrastructures de certaines lignes de chemin de fer, l'augmentation du taux d'amortissement des équipements ferroviaires, l'élimination

de la taxe sur le carburant(1) et l'instauration de subventions aux immobilisations et à l'exploitation, dans certains cas. Ces mesures ont comme objectif de réduire, d'une part, l'écart concurrentiel des chemins de fer tant vis-à-vis leurs concurrents américains que vis-à-vis les autres modes de transport et, d'autre part, de réduire les engagements récurrents de l'État. Elles ne sont pas nouvelles quand on considère les subventions accordées dans l'Ouest canadien ou les Maritimes pour desservir les clientèles du rail et celles adoptées par le gouvernement fédéral et plusieurs états américains.

La mise en place de cette politique visant à ce que le transport par rail accueille une plus grande part de marché des marchandises lourdes dans les régions périphériques, préparera la voie à la création de chemins de fer d'intérêt local, à moyen terme.

L'expression "chemin de fer d'intérêt local" désigne une compagnie de chemin de fer qui dessert une partie de territoire défini et n'achemine généralement que du trafic à

(1) Cette mesure n'est pas inédite: le gouvernement du Québec a accepté en 1984 de supprimer la taxe sur le carburant à l'aéroport de Mirabel, afin d'encourager les transporteurs à desservir cet aéroport.

destination ou en provenance de ce territoire. Généralement de taille modeste (longueur de moins de 500 kilomètres), ce type d'entreprise doit également assurer la correspondance avec au moins une compagnie de chemin de fer d'envergure nationale pour le trafic à destination ou en provenance d'autres régions.

Cette forme d'organisation a connu un nouvel essor récemment aux États-Unis. En effet, depuis la réforme de la réglementation des chemins de fer de 1980, près de deux cent (200) nouvelles compagnies ont été formées. Des chemins de fer d'intérêt local couvrent 17,3 % du réseau et transportent environ 5 % du trafic mesuré en tonnes-kilomètres.

Les chemins de fer d'intérêt local offrent des économies d'exploitation appréciables et une grande souplesse de service pour satisfaire les besoins des expéditeurs. Cette nouvelle formule permet aux grandes compagnies de chemin de fer de rationaliser leurs réseaux et de réduire l'impact des abandons ferroviaires, tout en s'avérant avantageuse pour les régions desservies.

Cependant, l'expérience américaine démontre que ces entreprises peuvent difficilement supporter l'ensemble des coûts de leurs infrastructures. En effet, une étude réalisée en

décembre 1987 pour le Ministère par la firme R.L. Banks and Associates sur dix-huit chemins de fer d'intérêt local américains comparables à un échantillonnage de lignes québécoises, révèle que de 1970 à 1986, les gouvernements fédéral et des états, de concert avec les exploitants, ont investi environ 48 200 \$ US/km; Cette étude a porté sur 1 470 kilomètres de lignes; 87 % de ce montant est allé aux immobilisations contre seulement 13 % à l'exploitation. De plus, 83 % de ce montant, soit 40 000 \$ US/km, provient des états ou du gouvernement fédéral, principalement à titre de contribution à l'infrastructure. L'implication gouvernementale s'avère donc essentielle pour la mise en place de ce type d'entreprise.

Au Québec, trente-cinq pour cent (35 %) du réseau ferroviaire (2 500 km) présente les caractéristiques d'un chemin de fer d'intérêt local. Ce kilométrage, évalué par le Ministère, comprend 1 910 kilomètres de lignes locales actives et 620 des 1 690 kilomètres de lignes locales menacées d'abandon par les compagnies de chemin de fer parce que jugées non-rentables par le Ministère en vertu des critères de l'Office national des transports.

La création de chemins de fer d'intérêt local au Québec risque de se buter à trois difficultés majeures que les autorités gouvernementales doivent examiner et corriger le

plus rapidement possible. Il s'agit en premier lieu de l'imprécision quant à l'étendue de la compétence fédérale sur les nouvelles compagnies de chemins de fer d'intérêt local, qui aura une influence déterminante sur les régimes réglementaires et les relations de travail applicables; en second lieu, de la désuétude des volets corporatif et financier de la Loi sur les chemins de fer du Québec et enfin de l'absence de programmes gouvernementaux d'aide à la formation de ces entreprises, et ce, de la part des deux gouvernements.

3.3 Partage des responsabilités

En résumé, la mise en place et la survie du réseau ferroviaire québécois de base nécessitent une coordination tripartite des gouvernements fédéral, provincial et des entreprises de chemin de fer en vue de créer un environnement propice à la viabilité des entreprises de transport par rail dans le cadre du développement des régions et de l'intérêt public.

Plusieurs gestes doivent être posés par ces différents intervenants pour la réalisation d'un réseau de base économique, fiable et rentable à moyen et long termes, au Québec.

Le gouvernement fédéral doit, pour sa part:

1. reconnaître que le transfert modal du rail à la route rejette sur le Québec des responsabilités nouvelles en termes de coûts additionnels de construction, de réparation, et de réduction du niveau de sécurité du réseau routier au Québec;
2. prendre l'engagement de reporter toute date d'abandon concernant une ou des lignes ferroviaires incluses au réseau ferroviaire québécois de base jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures préconisées dans le présent rapport;
3. modifier la Loi nationale de 1987 sur les transports pour lui donner la souplesse nécessaire à l'établissement d'un réseau de base viable (notamment, réviser les critères de rétention des lignes incluses dans le réseau ferroviaire de base et les modalités de subvention à l'exploitation afin de prévoir des mesures incitatives à l'amélioration des services);
4. déterminer les crédits, programmes et normes d'aide au regard de l'application de l'article 175(6) de la LNT de 1987 concernant les usagers lésés par un abandon de ligne de chemin de fer;
5. clarifier les limites de sa compétence vis-à-vis la création de chemins de fer d'intérêt local au regard surtout des régimes réglementaires et des relations de travail applicables;
6. prévoir des formules d'aide aux chemins de fer dans l'optique de la comparabilité concurrentielle des modes de transport et, éventuellement, pour le lancement de chemins de fer d'intérêt local (cés formules incluent l'achat de wagons ainsi qu'une contribution à l'acquisition et à la remise en état de voies ferrées);

Quant au Québec, ses interventions porteront notamment sur:

1. la mise à jour des volets corporatif et financier de sa Loi sur les chemins de fer;
2. la participation technique et financière à des études de faisabilité de création de chemins de fer d'intérêt local;
3. la participation au financement de chemins de fer d'intérêt local, le cas échéant;

4. l'examen de l'opportunité d'accorder des crédits d'impôts fonciers sur les infrastructures de transport ferroviaire en régions périphériques et de revoir la politique de taxation du carburant;
5. l'examen de l'opportunité d'achat de voies ferrées en vue d'en donner l'exploitation à contrat.

Enfin, les transporteurs ferroviaires sont appelés à:

1. collaborer à la mise en place du réseau ferroviaire québécois de base;
2. discuter avec leurs partenaires des modalités de rentabilisation à court, moyen et long termes d'un tel réseau;
3. définir avec leurs partenaires des devis d'étude de faisabilité de création de chemins de fer d'intérêt local au Québec.

CONCLUSION

Les chemins de fer canadiens doivent affronter une concurrence intermodale et intramodale de plus en plus vive des deux côtés de la frontière canado-américaine et stimulée par la réforme de la réglementation économique des transports dans les deux pays. Les entreprises ferroviaires réagissent en concentrant leurs efforts de développement dans les secteurs les plus rentables et en se départissant de leurs lignes à faible densité, afin de réduire l'interfinancement correspondant.

La réforme canadienne, entrée en vigueur le 1er janvier 1988, inclut des mesures d'étude des demandes d'abandon de lignes non rentables ou à faible densité fondées uniquement sur leur rentabilité commerciale présente ou prévisible à court terme. La Loi nationale de 1987 sur les transports prévoit la création de chemins de fer d'intérêt local pour reprendre certaines lignes nécessaires, et délaissées par les grandes compagnies, mais ne prévoit aucune mesure d'aide à cet effet.

Au Québec, la moitié du réseau est constitué de lignes tributaires de l'activité économique locale et vice versa. Ces lignes acheminent un trafic majoritairement accessible à la concurrence routière et en direction nord-sud. Il s'agit d'un trafic peu intéressant pour les grandes compagnies de chemin de fer qui sont peu portées à investir pour améliorer leurs services dans les régions périphériques. Enfin, environ le quart du réseau ferroviaire québécois est constitué de

lignes jugées non-rentables et menacées d'abandon. De plus, la politique d'aide aux expéditeurs lésés par un abandon, prévue dans la Loi depuis janvier 1988, n'a pas été précisée.

À moins d'interventions énergiques de la part des gouvernements pour rétablir l'équilibre concurrentiel entre les modes de transport dans les régions, le Québec doit s'attendre à une forte rationalisation de son réseau ferroviaire au cours des prochaines années et à devoir assumer les coûts d'un important transfert modal, en termes de sollicitation et de la sécurité du réseau routier.

La concrétisation du réseau ferroviaire québécois de base vise d'abord le double objectif d'un meilleur service aux usagers des régions périphériques, tout en permettant la rationalisation du réseau ferroviaire, dans l'intérêt public.

Toutes les démarches proposées s'orientent vers la capacité de choix du mode de transport le plus économique pour les usagers et simultanément vers une moindre dégradation du réseau routier.

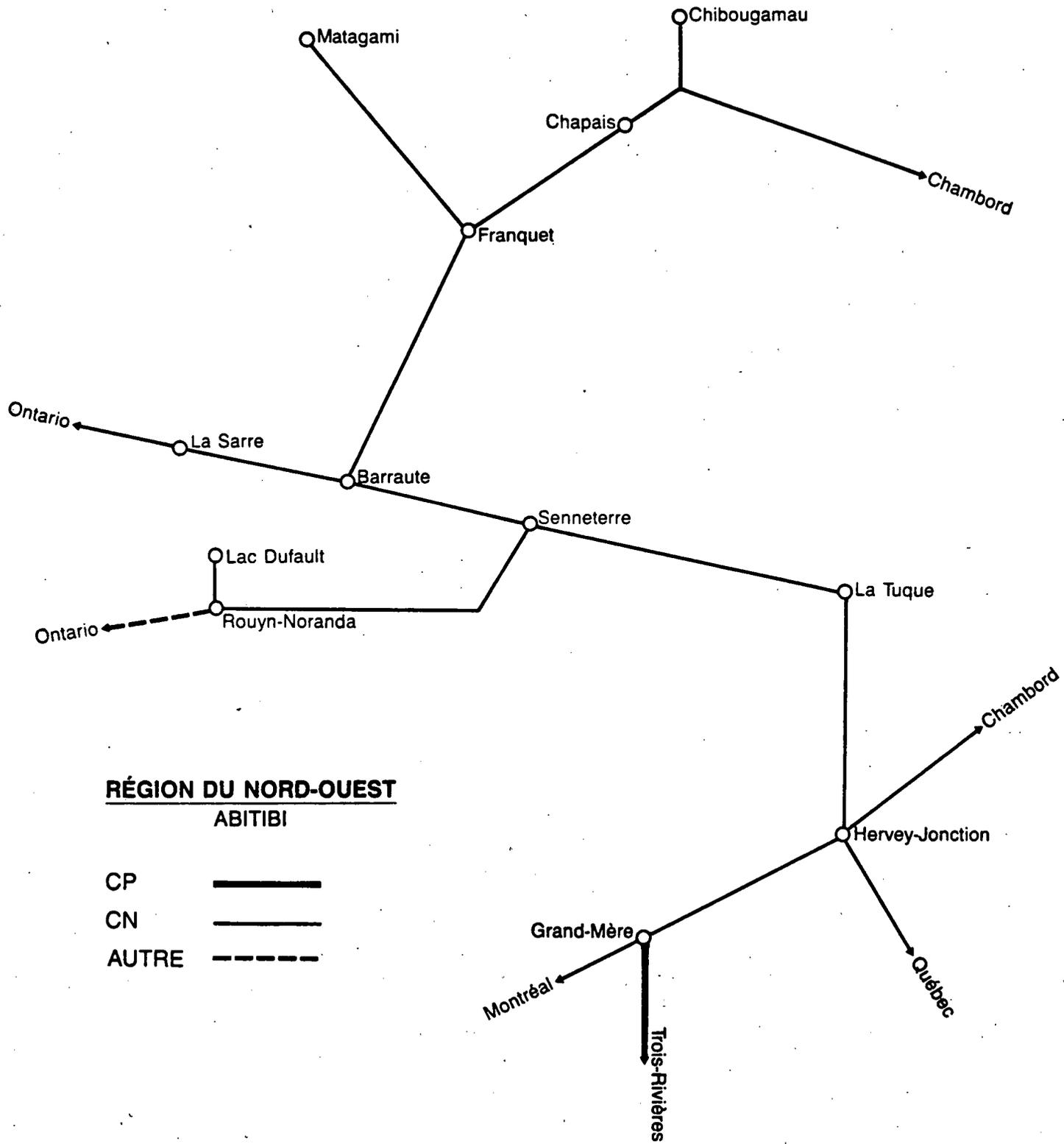
Elles commandent une concertation nécessaire des gouvernements fédéral, provincial et des entreprises de chemin de fer et s'inscrivent dans la foulée des objectifs de la politique nationale des transports et des intentions du gouvernement fédéral dans ce domaine, énoncées en juillet 1985 dans le document intitulé "Aller sans entraves", ainsi qu'à l'article 3 de la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement du Québec doit obtenir du gouvernement fédéral l'engagement de mettre en place les éléments de politique qui relèvent de sa compétence et de reporter toute date d'abandon que pourrait arrêter l'Office national des transports concernant une ligne incluse dans le réseau ferroviaire de base, jusqu'à la mise en place des recommandations du présent rapport.

Le ministère des Transports du Québec doit, pour sa part, mettre à jour la Loi (québécoise) sur les chemins de fer, être disposé à appuyer la mise en place de chemins de fer d'intérêt local, le cas échéant, et susciter la collaboration des compagnies de chemin de fer.

ANNEXE I

ANALYSE DES LIGNES LOCALES



RÉGION DU NORD-OUEST
ABITIBI

- CP **—————**
- CN **—————**
- AUTRE **- - - - -**

ANALYSE DES LIGNES LOCALES1. Région du Nord-Ouest1.1 Abitibi (CN)

Le Nord-Ouest est une région ressource de minerai et de concentré de minerai de même que de bois et ses dérivés. Au-delà de 58 000 wagons sortent de cette région et 11 000 wagons y entrent chaque année principalement par la ligne Senneterre/Montréal via Hervey-Jonction. Trente pour cent (30 %) de ce trafic est interne à la région et est constitué de concentré de cuivre et de copeaux.

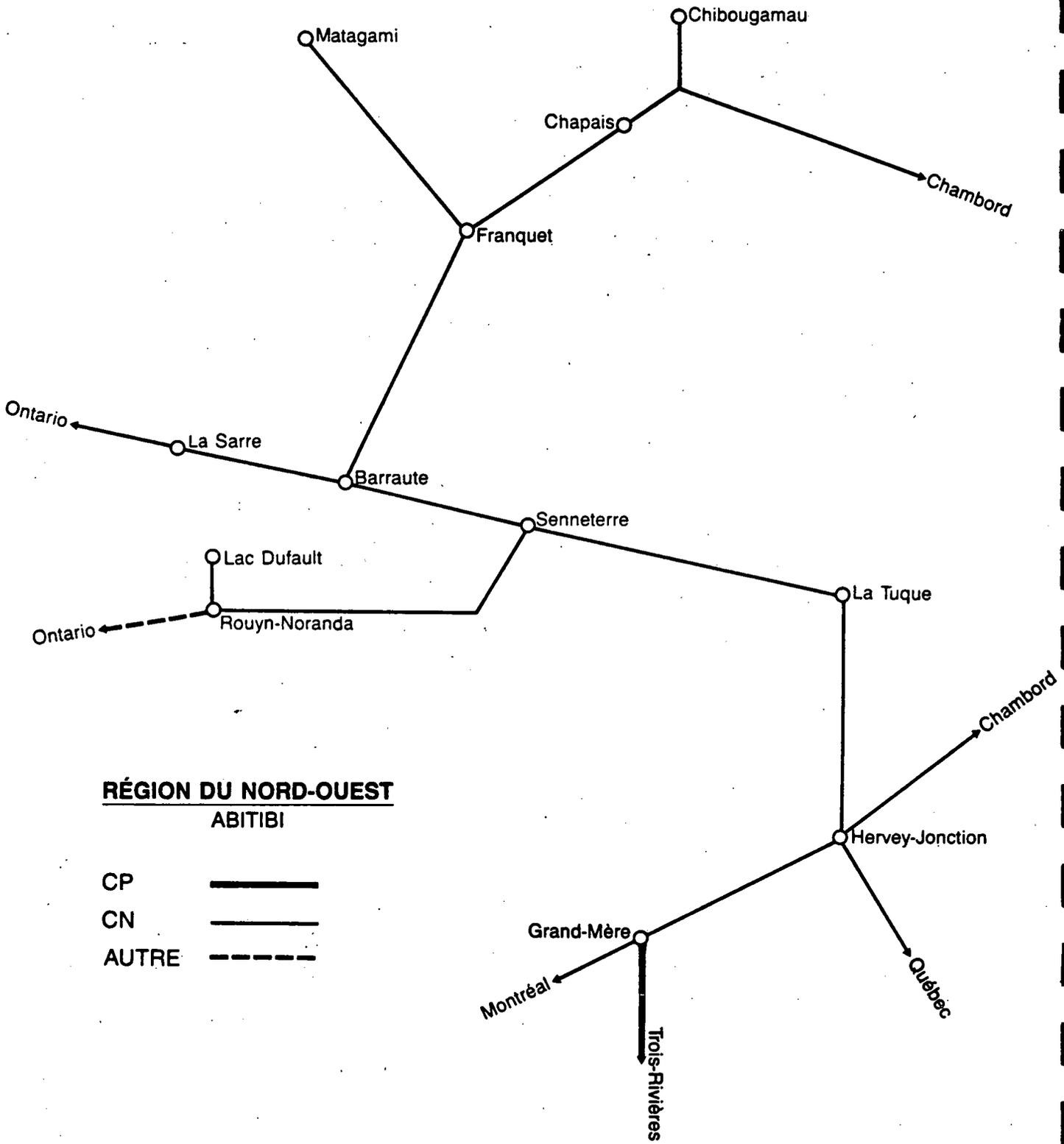
La demande d'abandon du tronçon Franquet/Chapais (subdivision Chapais) constitue un premier essai de démantèlement du réseau local abitibien, sans égard aux utilisateurs potentiels dont les projets de développement surtout miniers ont été exprimés devant l'Office national des transports en 1989 lors d'audiences publiques.

Le mémoire présenté par le Ministère devant l'Office concluait que:

"si nous prenons en considération les éléments suivants:

- le caractère inter-régional(1) de cette ligne de chemin de fer;
- l'importance de cette ligne tant pour les activités économiques de la région de Chapais-Chibougamau que pour la réalisation de futurs projets de développements miniers;

(1) Dans ce mémoire, l'expression "inter-régional" a une signification différente de celle utilisée dans le présent rapport et vise les échanges entre le Lac St-Jean et l'Abitibi.



RÉGION DU NORD-OUEST
ABITIBI

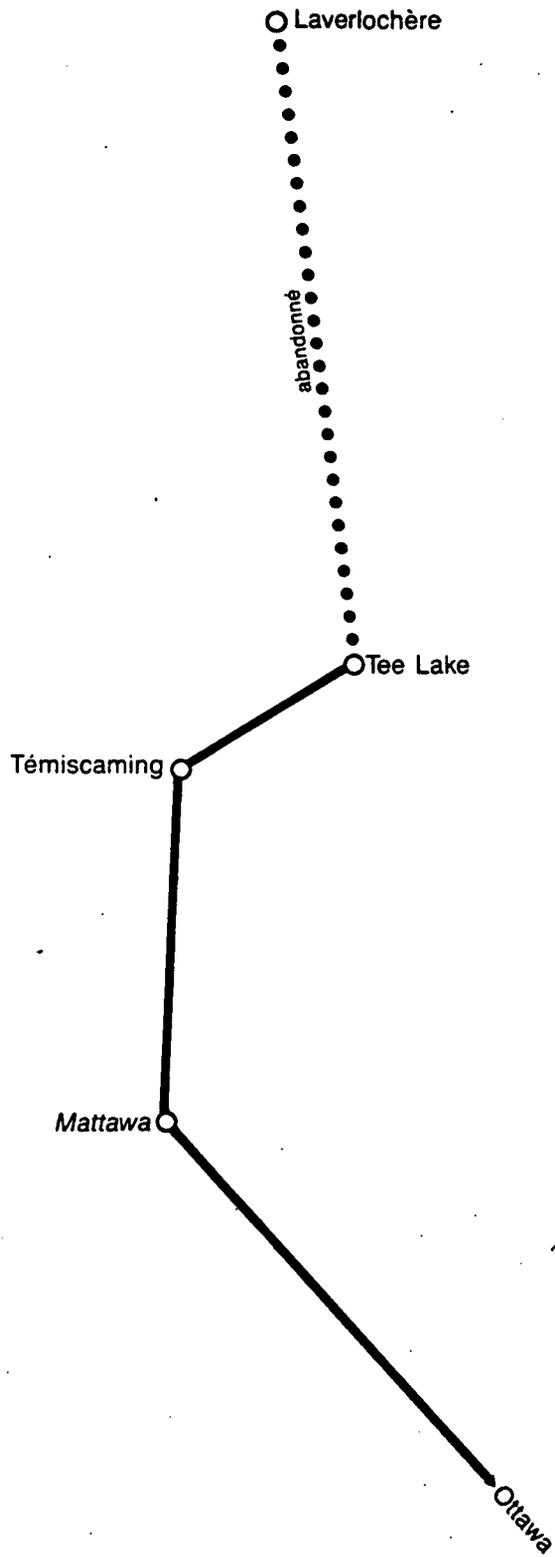
- CP **—————**
- CN **—————**
- AUTRE **- - - - -**

- l'absence de garantie tarifaire applicable au transport du minerai vers Noranda via le nouvel itinéraire proposé suite à un éventuel abandon de la subdivision Chapais ou d'une partie de celle-ci;
- l'absence de disposition dans la nouvelle Loi (LNT 1987) à l'effet de protéger les expéditeurs et utilisateurs des services ferroviaires contre toute hausse de taux ou de prix de transport qui pourrait être imputable à un allongement du parcours ferroviaire suite à l'abandon d'un embranchement ou d'une ligne de chemin de fer; et
- l'absence d'indications claires sur la capacité d'autres modes de transport (camionnage) de pouvoir prendre la relève pour le trafic de minerai de façon à acheminer celui-ci à des coûts comparables ou compétitifs à ceux pratiqués sur la subdivision Chapais;

nous ne pouvons qu'arriver à la conclusion que ces facteurs à eux seuls justifient le maintien en exploitation de la subdivision Chapais" (pp. 12-13).

La perte du service ferroviaire en Abitibi gonflerait l'achalandage sur la route 117 vers Montréal de 360 camions supplémentaires quotidiennement. Déjà, l'abandon du service sur l'embranchement du Lac Dufault en 1989 a comme conséquence le passage de plus de 3 000 camions additionnels sur la route 101 entre Lac Dufault et Rouyn-Noranda.

De l'avis du Ministère, les lignes Rouyn-Noranda/Senneterre, La Sarre/Senneterre, Matagami/Barraute, Franquet/Chibougamau doivent être sauvegardées et intégrées au réseau ferroviaire de base. Celle qui desservait le Lac Duffault n'est plus nécessaire, puisque l'embranchement la reliant à la mine a été démolli. De plus, une autre mine a été ouverte à plusieurs kilomètres de la tête de la ligne.



RÉGION DU NORD-OUEST
TÉMISCAMINGUE

CP 

CN 

1.2 Témiscamingue (CP)

Quant au Témiscamingue, le tronçon de Témiscaming à Tee Lake a fait l'objet d'une autorisation d'abandon au 30 septembre 1989. Le 13 octobre 1989, le Gouverneur général en Conseil a rejeté l'appel du Ministère, lui demandant l'annulation de cette autorisation et d'ordonner le maintien du service, compte tenu de l'utilisation du tronçon. Cependant, l'arrêté de l'Office précise:

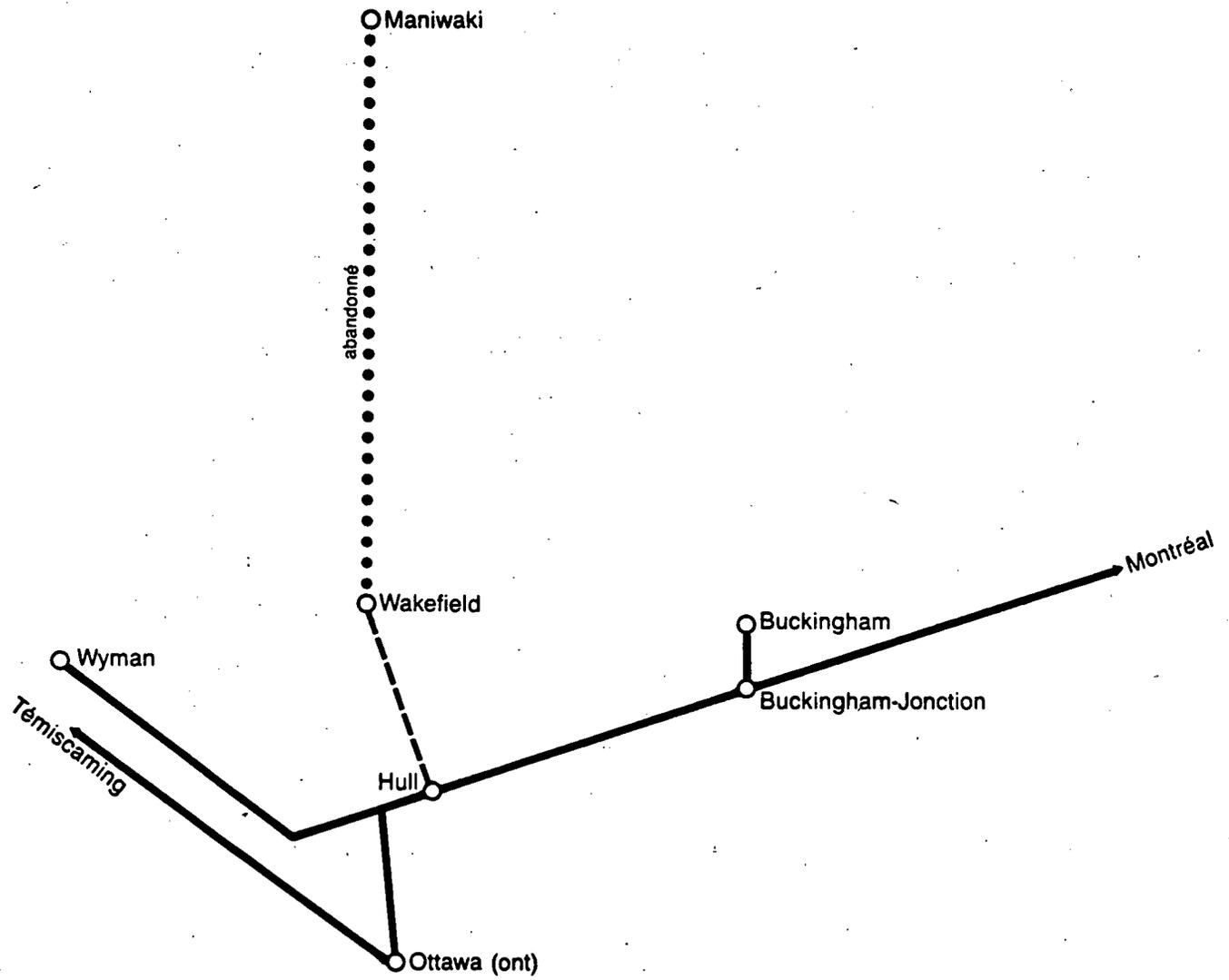
"Bien que non spécifiquement autorisé en vertu du paragraphe 173(3) de la LNT de 1987, l'Office désirerait recommander au Ministre de conclure l'accord prévu au paragraphe 175(6) avec la CPCL (Commonwealth Plywood Company Limited) afin d'améliorer d'autres moyens de transport dans la région desservie par l'embranchement. Plus précisément, le paiement de contributions d'aide à l'amélioration du quai de chargement, que ce soit à Tembec (à Témiscaming) ou à un autre emplacement jugé approprié, constituerait une solution propice et rentable".

L'article 175(6) de la LNT de 1987 prévoit une aide financière aux utilisateurs lésés par un arrêté d'abandon d'une ligne de chemin de fer. Le ministère des Transports du Québec appuiera les efforts d'une entreprise lésée en vue d'obtenir cette compensation. Il en sera de même pour les entreprises lésées par l'arrêté d'abandon no 1989-R-21 et situées sur le tronçon s'étendant de Charny à Richmond (subdivision Danville), le cas échéant.

Toutefois, le tronçon Témiscaming/Tee Lake n'est pas nécessaire au réseau ferroviaire de base.

Par ailleurs, la ligne Mattawa/Témiscaming qui dessert une importante usine de pâtes et papier en expansion s'avère nécessaire au réseau ferroviaire de base.

(1) Office national des transports, arrêté no 1989-R-63, 30 mars 1989, p. 7.



RÉGION DE L'OUTAOUAIS

- CP
- CN
- AUTRE

2. Région de l'Outaouais

2.1 Hull-Wyman (subdivision Waltham - CP)

Ce tronçon de 54,4 kilomètres sert particulièrement à l'entreprise de transport par rail pour fins de ravitaillement de ballast et de gravier pour réparations de ses lignes. Le projet d'utiliser les anciennes mines Hilton situées à l'extrémité du tronçon, pour de l'enfouissement sanitaire, semble avoir été abandonné.

2.2 Hull-Wakefield (subdivision Maniwaki - CP)

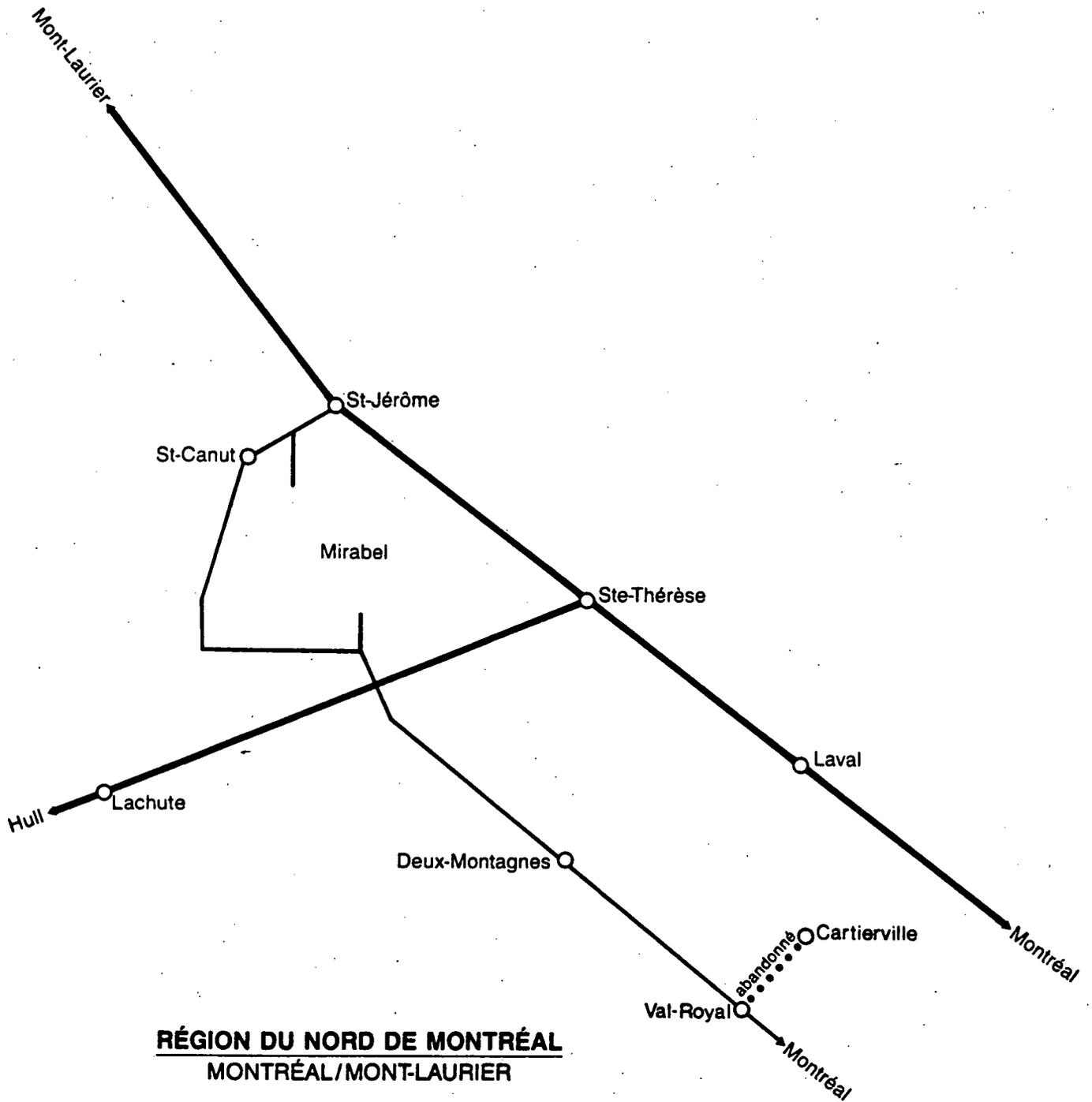
Ce tronçon d'une longueur de 29 kilomètres faisait partie de la subdivision Maniwaki s'étendant sur 127 kilomètres et dont l'abandon a été décrété à compter du 1er juillet 1986. Depuis, trois municipalités (Hull, Hull-Ouest et La Pêche) ont acheté ce tronçon en vue de le céder à un exploitant de train touristique.

Aucun transport de marchandises ne s'effectue sur ce tronçon; il n'est pas utile au réseau ferroviaire de base.

2.3 Buckingham/Buckingham Jonction (subdivision Buckingham - CP)

Ce tronçon de 4,8 kilomètres dessert des entreprises multinationales qui génèrent un trafic rentable.

Ce tronçon doit être inclus au réseau ferroviaire de base.



RÉGION DU NORD DE MONTRÉAL
MONTRÉAL/MONT-LAURIER

CP 

CN 

3. Région du nord de Montréal

3.1 Montréal/Mont-Laurier

3.1.1 Montréal/St-Jérôme (subdivisions Montfort - CN et Ste-Agathe - CP)

La subdivision Montfort du CN, d'une longueur de 63,4 kilomètres, s'étend de Val Royal à St-Jérôme. Sur son parcours, elle croise la subdivision Lachute du CP et fait aussi correspondance avec la subdivision Ste-Agathe du CP à St-Jérôme. Par ailleurs, la ligne Montréal/St-Jérôme du CP est pratiquement abandonnée à l'heure actuelle entre Ste-Thérèse et St-Jérôme.

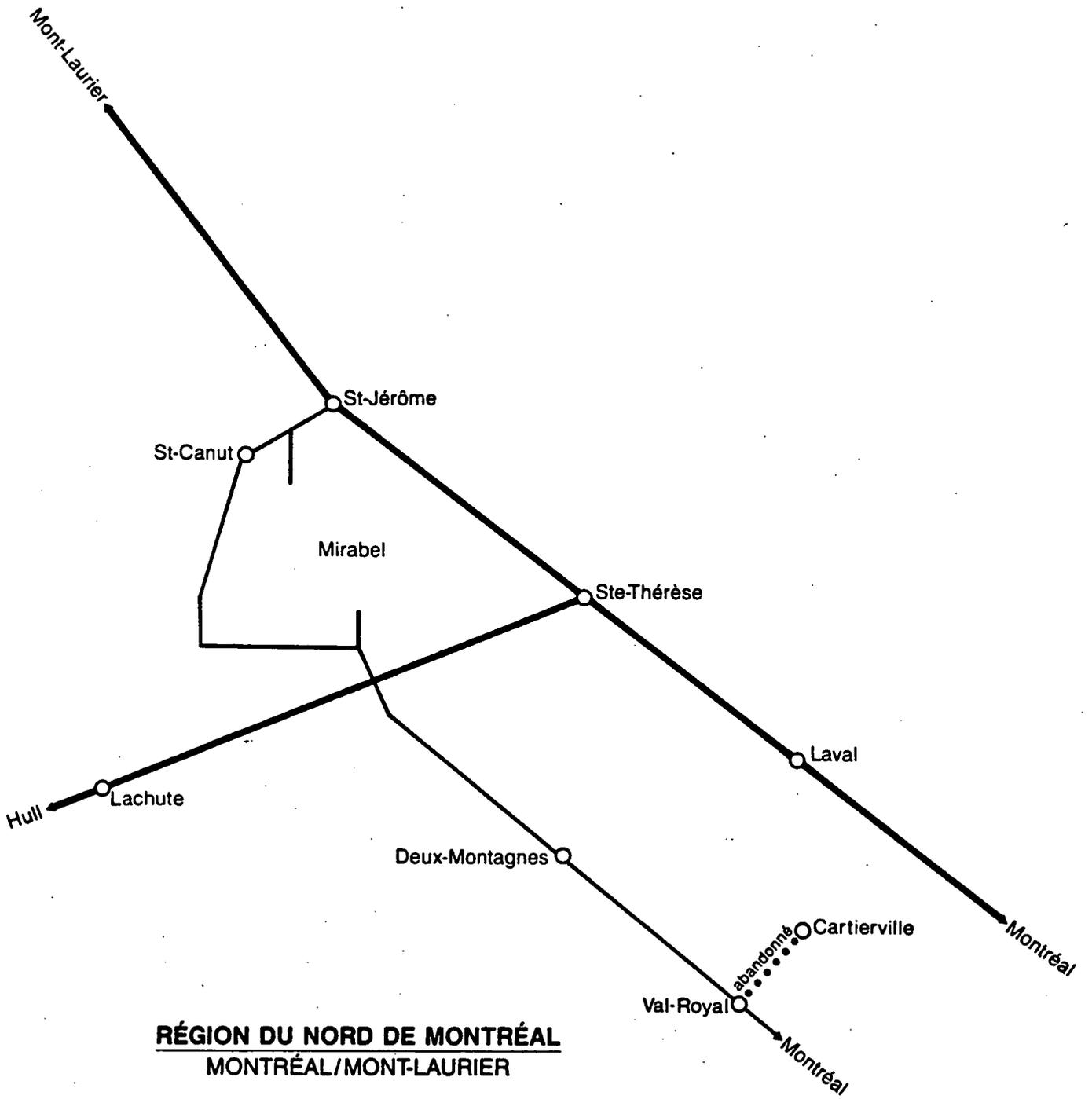
L'analyse de la desserte ferroviaire de St-Jérôme doit tenir compte de plusieurs éléments:

a) il y a trois itinéraires possibles:

- la subdivision Ste-Agathe du CP à partir de Ste-Thérèse;
- la subdivision Montfort du CN à partir de Val-Royal;
- la rationalisation du réseau à partir du croisement des subdivisions Montfort du CN et Lachute du CP;

b) les besoins du service voyageurs de banlieue Montréal/Deux-Montagnes sur la subdivision Montfort;

c) la probabilité de desserte voyageurs de Mirabel à partir de Deux-Montagnes;



RÉGION DU NORD DE MONTRÉAL
MONTRÉAL/MONT-LAURIER

CP 
 CN 

d) la probabilité d'un service de banlieue entre St-Jérôme et Montréal sur la ligne du CP.

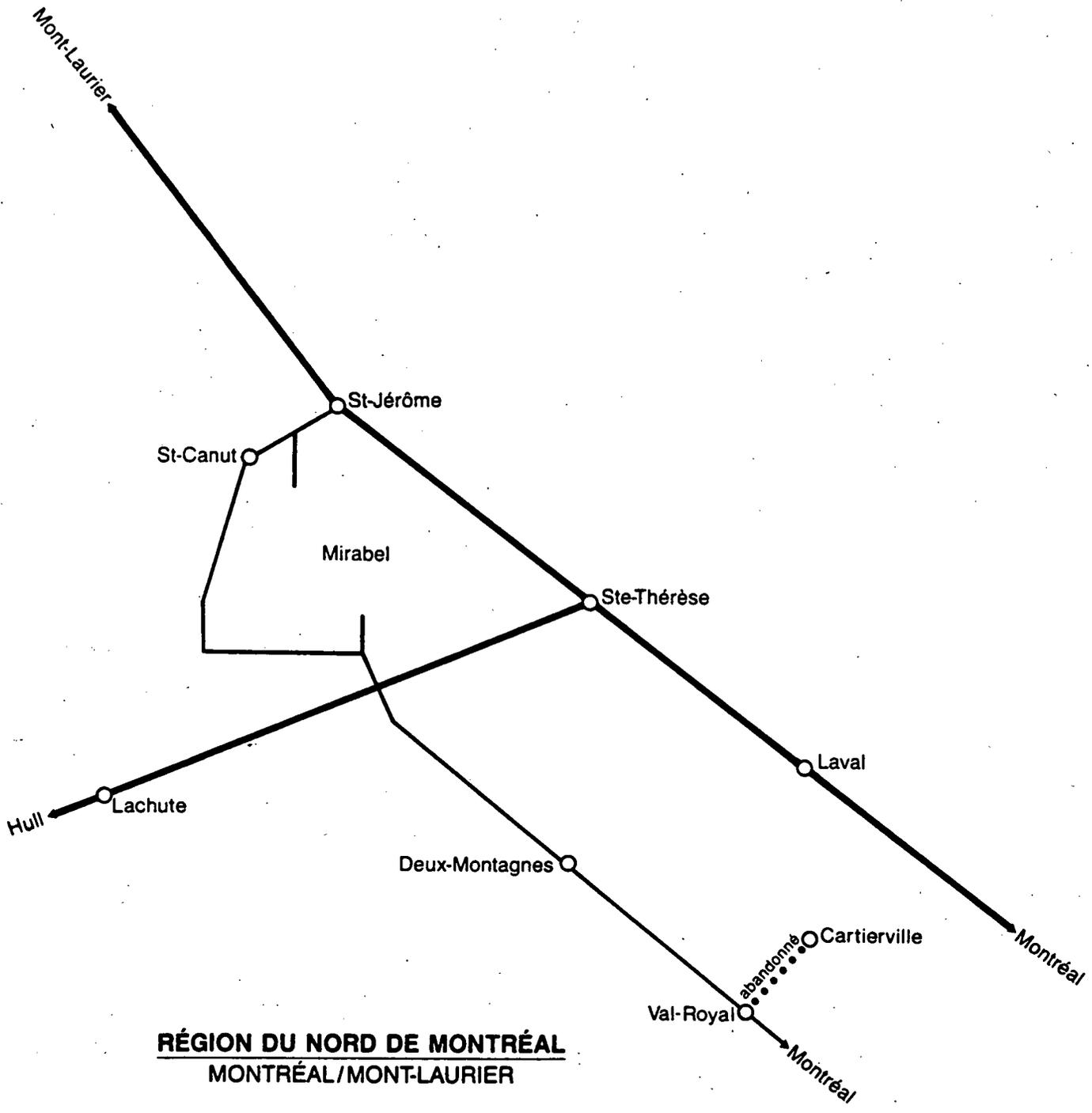
Or, quelle que soit la décision prise, le transport de marchandises par rail est essentiel pour une entreprise d'extraction de silice et une entreprise de fabrication de papier situées à St-Canut et à St-Jérôme.

À titre d'exemple, la substitution du rail par le transport routier équivaut soit à mettre sur la route environ 200 camions additionnels par semaine, soit 10 000 camions par année pour le transport de la silice seulement.

3.1.2 St-Jérôme/Mont-Laurier (Subdivision Ste-Agathe CP)

Le 18 décembre 1984, le comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, par l'Ordonnance no R-37579, ordonnait le maintien en opération de la subdivision Ste-Agathe qui a une longueur de 200 kilomètres de St-Jérôme à Mont-Laurier.

Malgré les efforts déployés par de multiples intervenants du milieu depuis 1984, il n'y a pas de demande pour le transport ferroviaire dans cette région. Les projets de développement industriel anticipés ou prévus en 1984 ne se sont pas réalisés. De plus, l'accès accordé aux trains routiers de type B au réseau routier de 0 à 199 a éliminé l'avantage tarifaire du chemin de fer dans cette région.



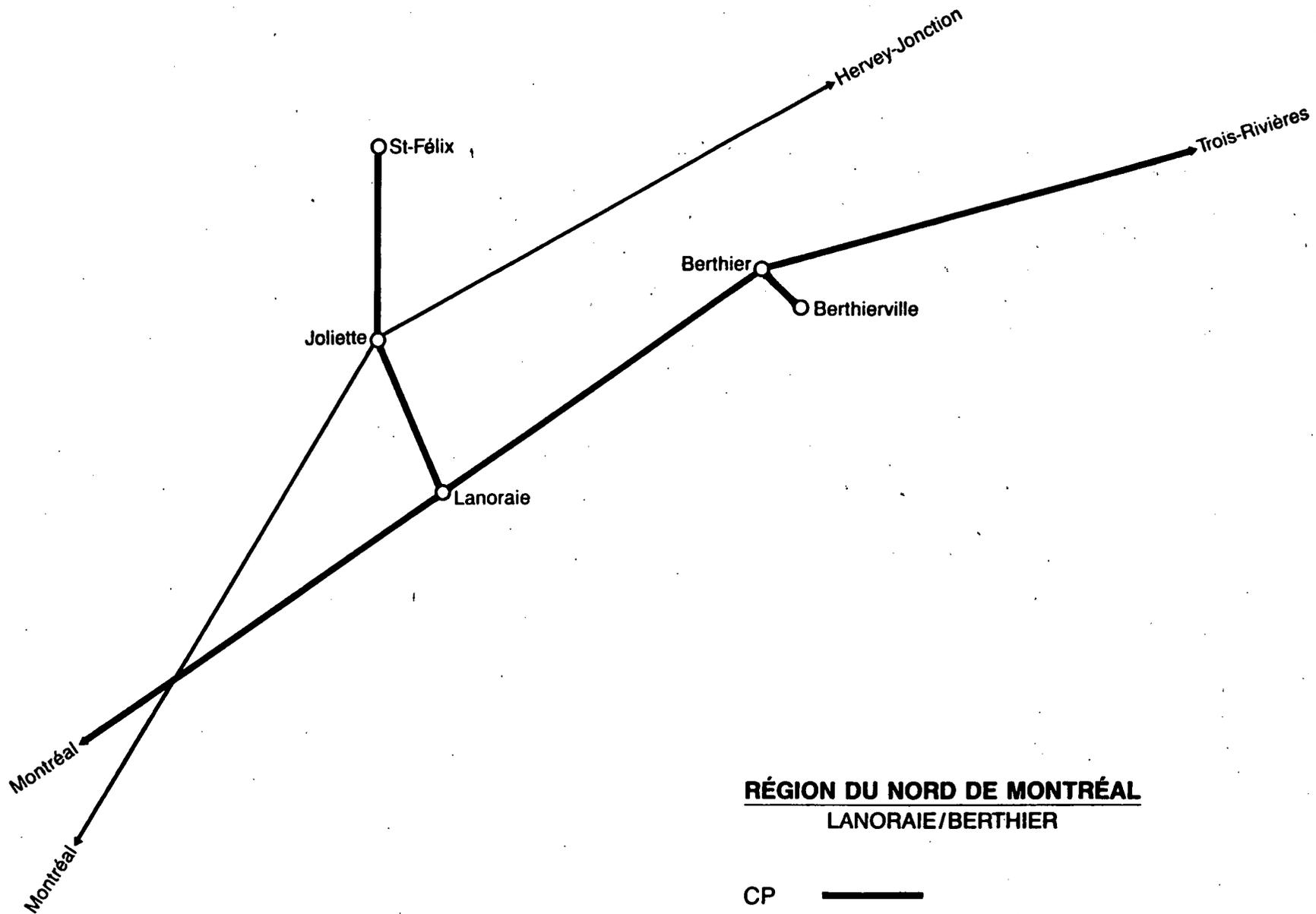
RÉGION DU NORD DE MONTRÉAL
MONTRÉAL/MONT-LAURIER

CP 
 CN 

Les entreprises, situées en bout de ligne à Mont-Laurier, expédient leur production par la route 117 vers le sud par environ 3 500 camions par année. Il s'agit du transport de bois déroulé ou scié et de panneaux particules.

L'Office national des transports a jugé que cette ligne n'est pas rentable et n'est pas susceptible de le devenir. Il a ordonné un abandon par étapes: de Ste-Agathe à Mont-Laurier à compter du 31 décembre 1989 (décision 1989-R-177, 4 juillet 1989) et de St-Jérôme à Ste-Agathe à compter du 4 juillet 1990 (décision 1989-R-178, 4 juillet 1989).

Bien que cette ligne desserve une région tournée vers l'exploitation des ressources naturelles, le Ministère n'entrevoit pas d'utilité pour ce service, parce que l'érosion du trafic ferroviaire s'est effectuée sur plusieurs années et que les entreprises sur place ont converti leurs installations de chargement au transport routier. Le Ministère aurait cependant souhaité obtenir un sursis suffisant pour permettre à Hydro-Québec de compléter la réfection du poste de transformation de St-Jovite.



RÉGION DU NORD DE MONTRÉAL
LANORAIE/BERTHIER

CP 
CN 

3.2 Lanoraie/Berthier

3.2.1 Lanoraie/St-Félix-de-Valois (subdivision Joliette - CP)

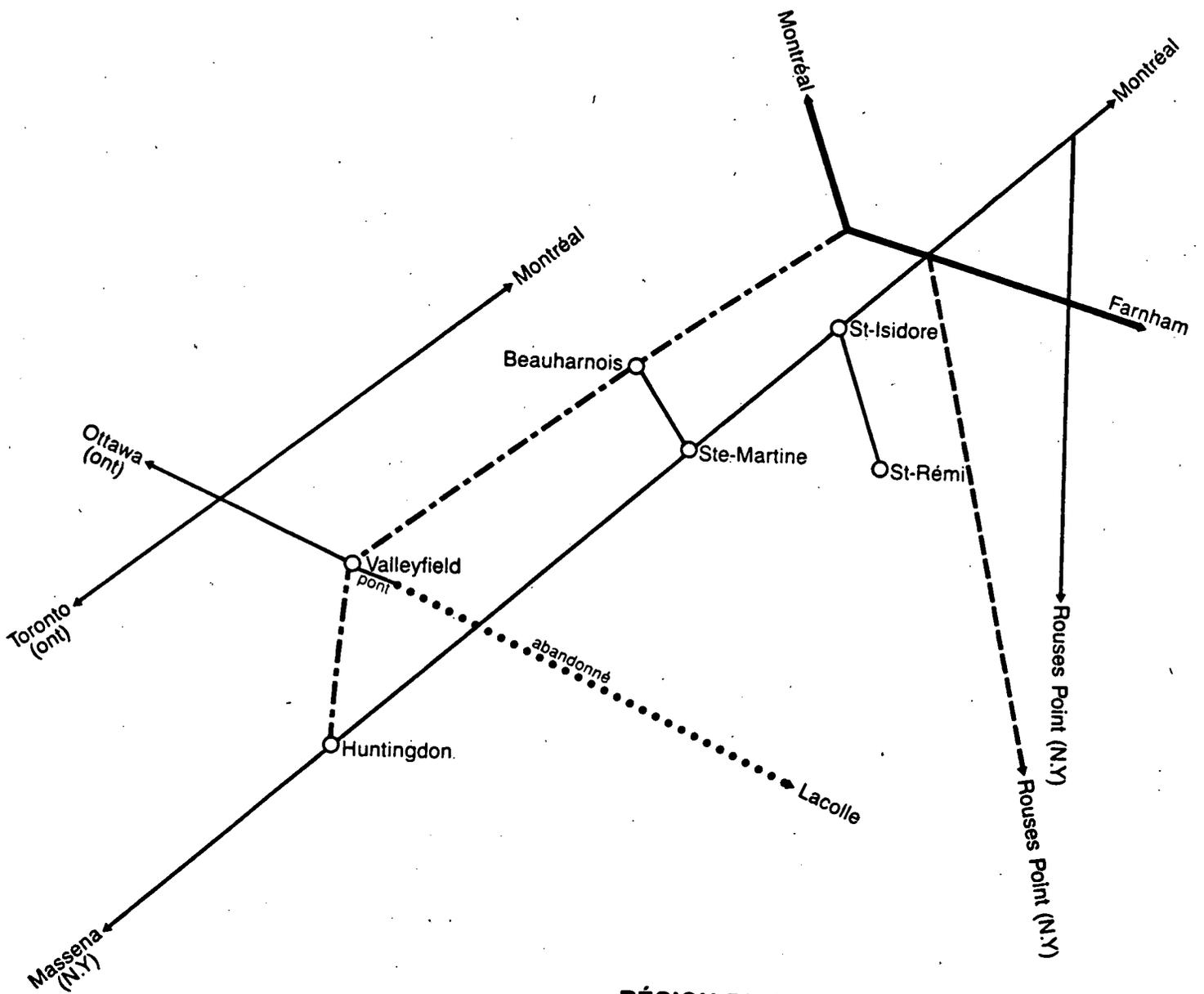
Ce tronçon achemine surtout du grain, du ciment et du propane. On projette d'installer un centre de distribution de fertilisants à Joliette.

Joliette est également desservie par le CN. Le besoin d'inclure ou non ce tronçon dans le réseau de base devra être évalué en fonction de la possibilité de desservir les expéditeurs par un ou l'autre des deux chemins de fer et de rationaliser le service dans ce territoire.

3.2.2 Berthier/Berthierville (subdivision Berthierville - CP)

Cette ligne s'étend sur 3,2 kilomètres de Berthier à Berthierville pour desservir un client important et sa rentabilité est confirmée par l'entreprise de transport.

La nécessité d'inclure, ou non, ce tronçon au réseau de base dépend uniquement des besoins de ce client.



RÉGION DU SUD DE MONTRÉAL
HUNTINGDON/ST-ISIDORE

- CP
- CN
- CONRAIL
- AUTRE

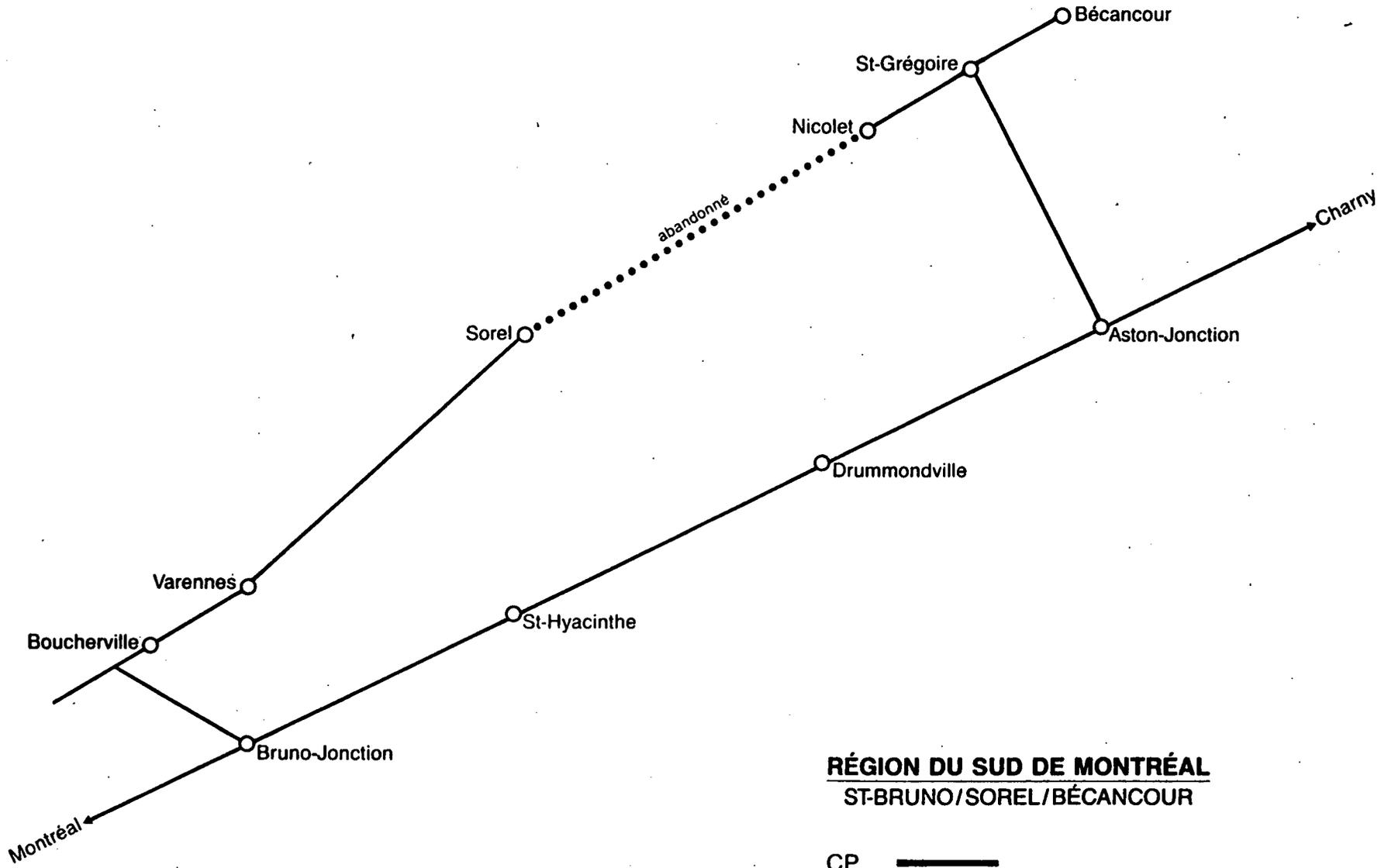
4. Région du sud de Montréal

4.1 Huntingdon/St-Isidore (subdivision Massena - CN)

La subdivision Massena s'étend sur 116 kilomètres de St-Isidore à Massena et est parallèle à la voie de Conrail entre St-Isidore et Huntingdon (54 kilomètres), tandis que d'Huntingdon à Massena (62 kilomètres), Conrail possède des droits de circulation sur la ligne du CN.

La menace d'abandon appréhendée concerne la partie St-Isidore/Huntingdon: une entente de rationalisation serait effectivement intervenue entre les deux parties concernées, entente remplaçant celle de 99 ans échéant en 1992.

Le Ministère s'assurera que cette rationalisation ne lèse pas les expéditeurs situés à Ste-Martine et à St-Rémi et que le plan de rationalisation prévoit le maintien de la desserte ferroviaire de ces expéditeurs, si nécessaire.



RÉGION DU SUD DE MONTRÉAL
ST-BRUNO/SOREL/BÉCANCOUR

CP 
CN 

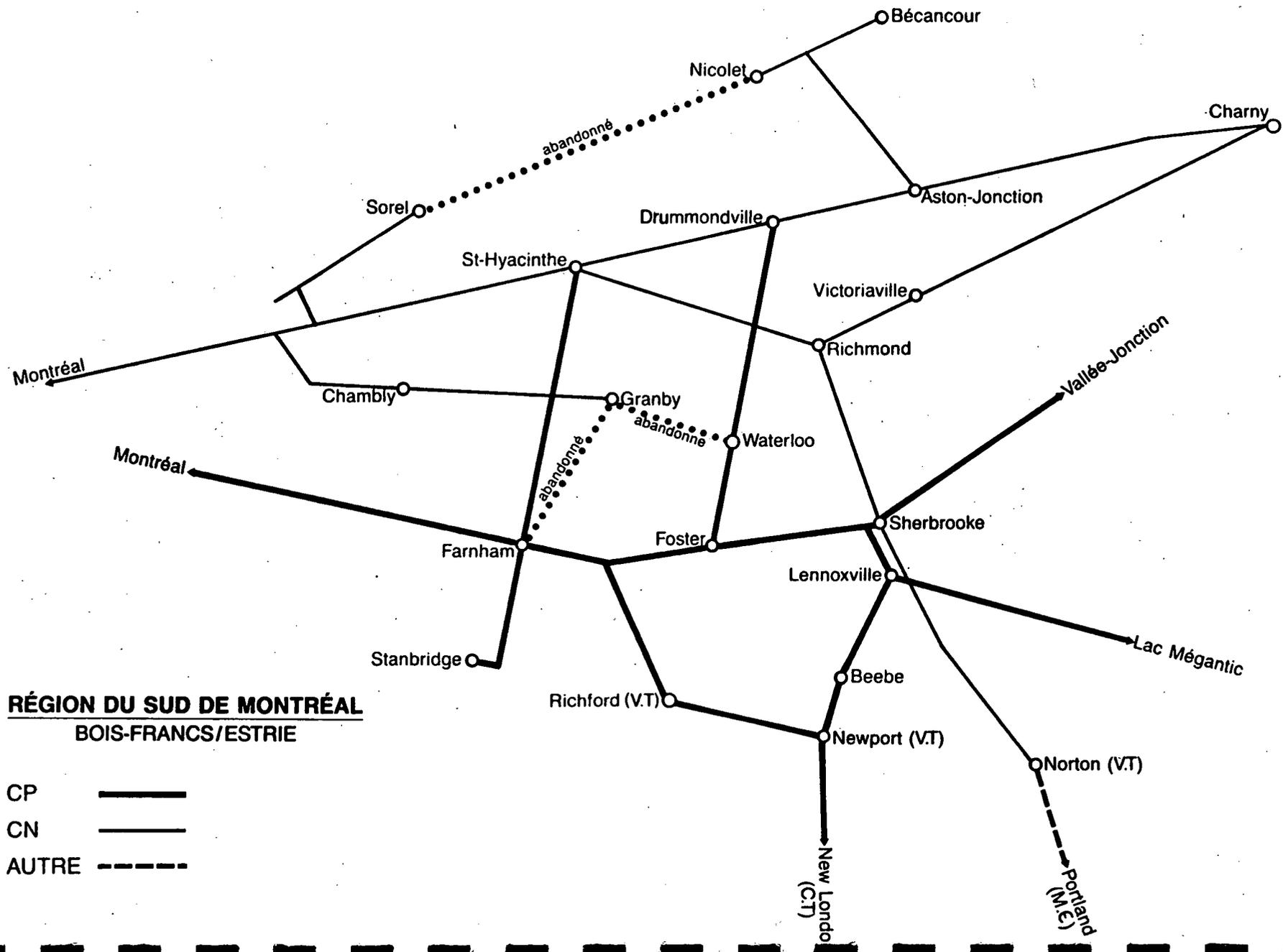
4.2 St-Bruno/Sorel/Aston-Jonction (subdivision Sorel - CN)

La subdivision Sorel a son origine au sud de Montréal, plus précisément à la jonction Bruno (point milliaire 62.4) de la subdivision St-Hyacinthe, d'où elle s'étend vers l'est sur une longueur de plus de 150 kilomètres, longeant la rive sud du St-Laurent jusqu'à la hauteur de Trois-Rivières (St-Grégoire), pour ensuite bifurquer vers le sud en direction d'Aston-Jonction où elle se raccorde à la subdivision Drummondville. De St-Grégoire, un embranchement dessert Bécancour.

Le 6 novembre 1987, le transporteur ferroviaire demandait à l'Office National des Transports l'autorisation d'abandonner une partie de la subdivision entre Tracy et St-Grégoire, soit une distance de 62,9 kilomètres.

Par l'arrêté no 1989-R-45, du 9 mars 1989, l'Office ordonnait: 1- l'abandon de l'exploitation entre Sorel et Nicolet; 2- la poursuite de l'exploitation entre Tracy et Sorel ainsi qu'entre Nicolet et St-Grégoire.

La partie conservée de cette subdivision doit être intégrée au réseau ferroviaire de base.



4.3 Bois-Francs/Estrie

4.3.1 Granby/Chambly (subdivision Granby - CN)

Ce tronçon part de Granby et se prolonge jusqu'à Chambly sur une distance de 50 kilomètres.

Il dessert deux entreprises en expansion: l'une se spécialise dans la fabrication de fils métalliques, de clous de toutes catégories ainsi que de treillis métalliques; l'autre fabrique des sacs à parois multiples.

Le 1er décembre 1988, par l'arrêté no 1988-R-116 et la décision no 461-R-1988, l'Office national des transports ordonnait le maintien du service sur l'ensemble de la subdivision. Le 13 octobre 1989, l'Office a ordonné, à la demande de la ville de Granby, l'abandon de 10,5 km additionnels de voies ferrées. Le terminus de la ligne se situe maintenant à environ 3 km à l'ouest de Granby, afin de dégager le centre-ville (arrêté 1989-R-317). La majorité du trafic se situe sur le tronçon Chambly/Mariville (7 kilomètres).

Le réseau de base doit prévoir la desserte de ces expéditeurs.

4.3.2 Stanbridge/Ste-Rosalie (subdivisions St-Guillaume et Stanbridge - CP)

Ce tronçon de 67,2 kilomètres dessert d'importants clients de St-Hyacinthe et de Stanbridge spécialisés dans le commerce du grain. Toutefois, la présence du CN à St-Hyacinthe et de la subdivision Granby de

cette compagnie un peu plus au sud (voir article 4.3.1) permettraient de rationaliser le réseau ferroviaire de cette région sans priver les expéditeurs de services ferroviaires adéquats. Seul le tronçon Farnham/Stanbridge ne possède pas d'alternative.

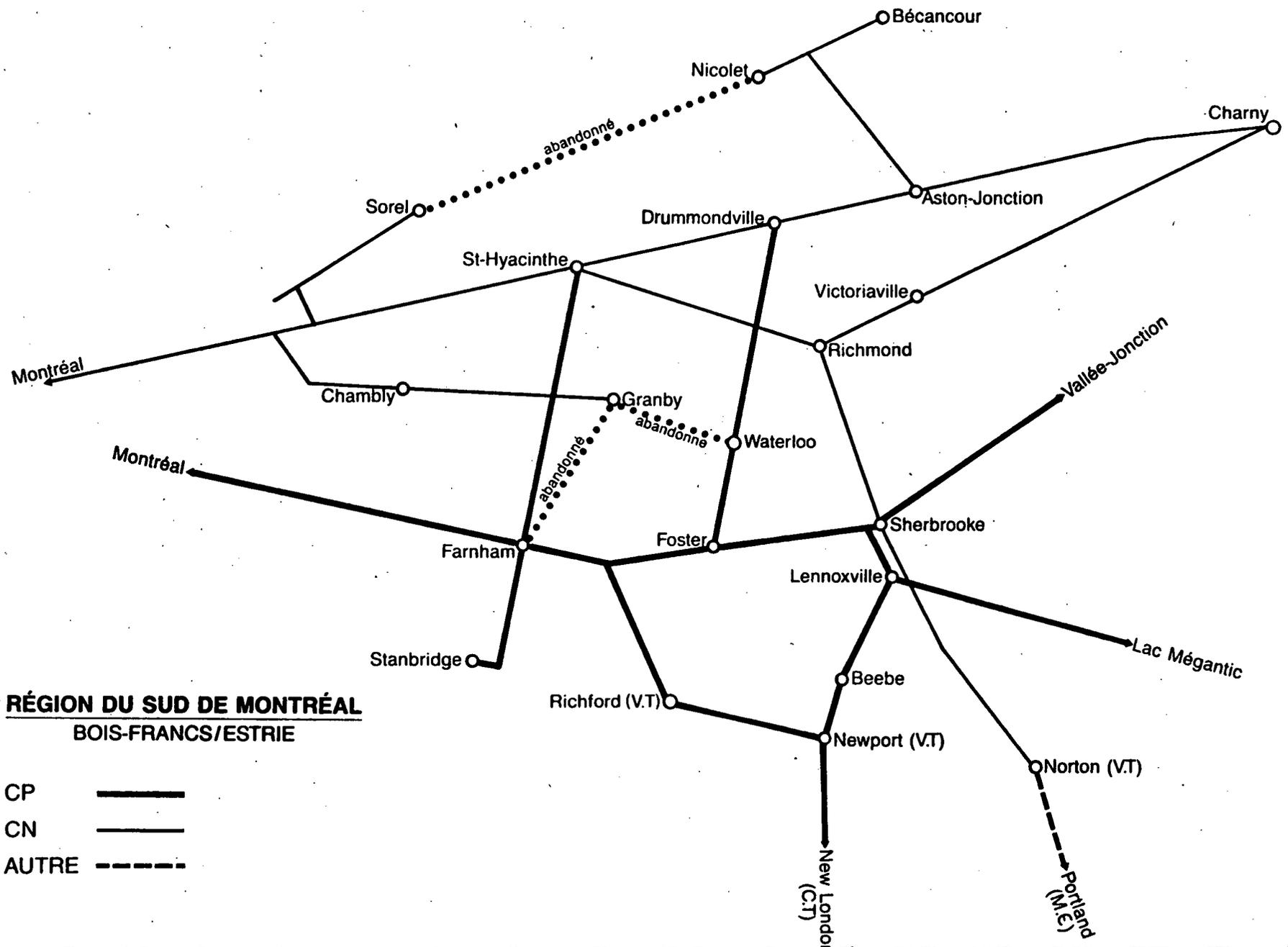
Dans cette optique, l'inclusion du tronçon Farnham/Stanbridge au réseau de base est à prévoir. De plus, le Ministère devra suivre de près les intentions des compagnies de chemin de fer quant aux lignes Chambly/Granby (CN) et St-Hyacinthe/Farnham (CP), afin d'assurer aux expéditeurs l'accès à des dessertes ferroviaires adéquates.

4.3.3 Drummondville/Foster (subdivision Drummondville - CP)

Le tronçon Drummondville s'étend sur 75 kilomètres de Drummondville à Foster. Il dessert quatre clients importants, des secteurs du textile, du gaz propane et du meuble.

Suite à des pressions de la Ville de Drummondville depuis plusieurs années pour l'élimination des voies ferrées au centre-ville et au bris d'un pont ferroviaire à Roxton Falls dû à d'importantes crues de la Rivière Noire au printemps 1989, les clients se sont orientés vers le transport intermodal avec transbordement du rail à la route au parc industriel de Drummondville ou encore à Ville Lachine dans le cas de l'entreprise de gaz propane.

L'absence de potentiel de trafic ailleurs sur le tronçon le rend inutile.



RÉGION DU SUD DE MONTRÉAL
BOIS-FRANCS/ESTRIE

- CP **————**
- CN **————**
- AUTRE **- - - -**



4.3.4 Richmond/Charny (subdivision Danville - CN)

La subdivision Danville, d'une longueur de 140 kilomètres, dessert de Charny (Chaudière) jusqu'à Richmond.

Suite à des audiences publiques tenues en juin 1988 relativement à la demande d'abandon de la subdivision par le transporteur ferroviaire, l'Office national des transports en a décrété l'abandon à compter du 8 août 1989. Le ministère des Transports du Québec a appelé de cette décision auprès du Gouverneur général en Conseil mais ce dernier a rejeté l'appel le 13 octobre 1989.

Plusieurs entreprises sont lésées par cette décision d'abandon notamment des entreprises d'engrais chimiques et de céréales, ainsi qu'une entreprise de fabrication de bateaux de plaisance.

Le transfert modal implique des débours substantiels et répétitifs qui affecteraient leur rentabilité. À titre d'exemple, la part du marché dans l'Ouest canadien du fabricant de bateaux de plaisance risque fort d'être annihilée par une telle décision.

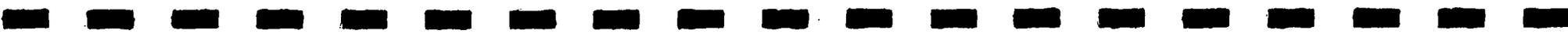
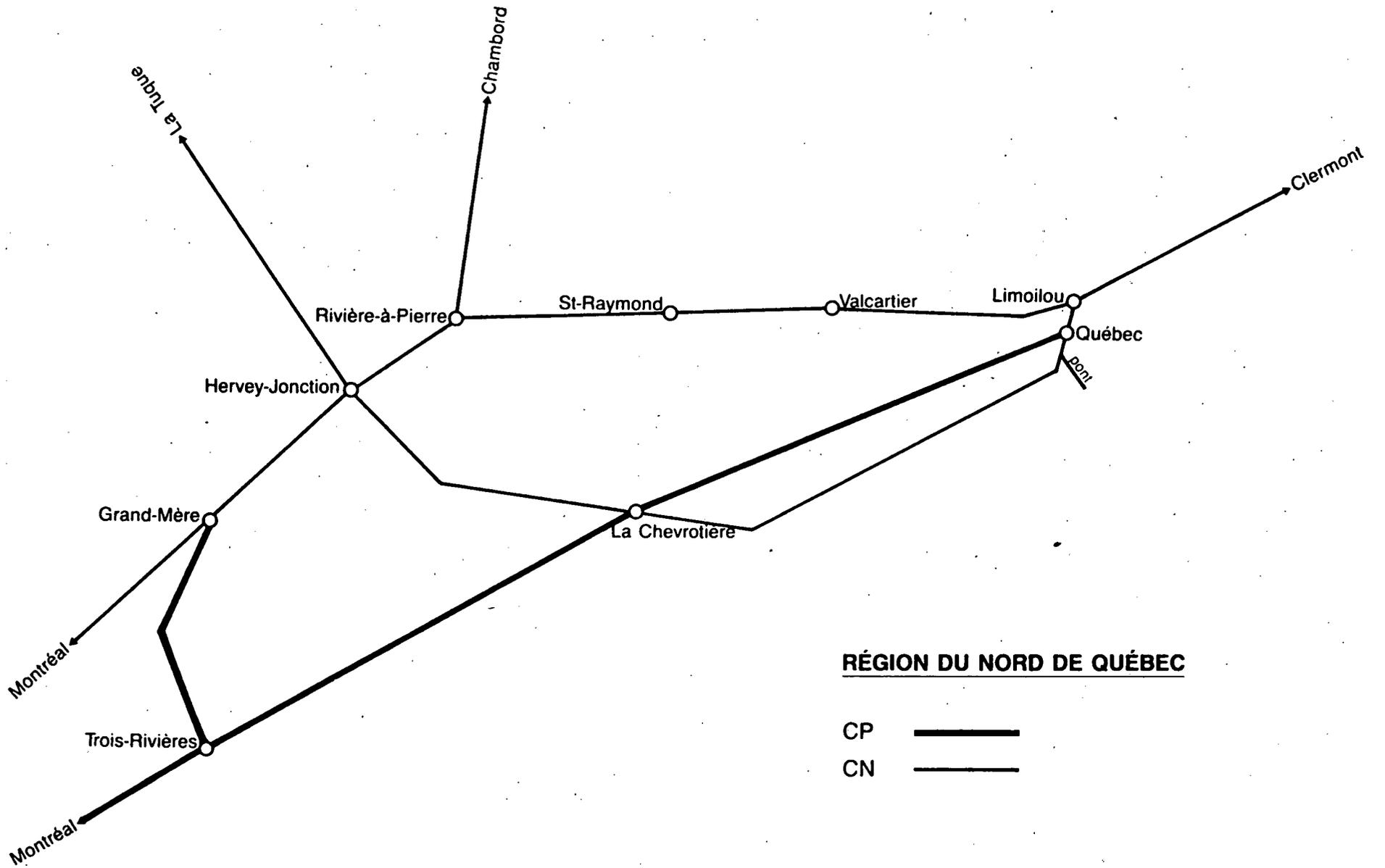
Comme déjà souligné dans le cas de l'entreprise lésée par l'abandon de la subdivision Témiscaming, le Ministère appuiera les efforts d'une entreprise lésée en vue d'obtenir une compensation financière en vertu de l'article 175(6) de la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Cependant, le Ministère ne croit pas utile d'intégrer cette subdivision au réseau ferroviaire de base.

4.3.5 Lennoxville/Newport, VT (subdivision Beebe - CP)

Cette subdivision a une longueur de 65 kilomètres jusqu'à la frontière américaine à partir de Lennoxville. Il n'y a plus d'expéditeurs sur le tronçon Lennoxville/Beebe depuis plusieurs années. Le transporteur ferroviaire a déposé une demande d'abandon entre les points milliaires 0.00 et 32.9 (53 kilomètres). La partie conservée entre Beebe Jonction et Newport (VT) permettra de desservir les usagers sur ce tronçon.

Le Ministère ne voit pas la nécessité de conserver le tronçon dont l'abandon est demandé. Par ailleurs, le Ministère requiert le maintien du service des points milliaires 32.9 à 65.0 pour la desserte des entreprises de négociants en bois. La partie américaine de la ligne du CP, entre Richford (VT) et Newport (VT), devra demeurer en service afin de permettre l'accès au tronçon conservé entre Newport (VT) et Beebe (QC).



5. Région du nord de Québec

5.1 Trois-Rivières/Grand-Mère (subdivision de la Vallée du St-Maurice - CP)

Cette ligne de 44,8 kilomètres achemine le bois provenant de Chapais vers les usines de transformation de Trois-Rivières. Comme il y a interchange d'un transporteur à l'autre, le taux de transport est fixé par l'Office national des transports.

Cette ligne doit être intégrée au réseau ferroviaire de base.

5.2 Rivière-à-Pierre/Limoilou (subdivision St-Raymond - CN)

La subdivision St-Raymond s'étend sur 90 kilomètres entre Limoilou et Rivière-à-Pierre. La première partie du tronçon, soit de Limoilou à Jackson's (point milliaire 36.5), dessert le camp du Ministère de la Défense Nationale à Valcartier. Suite à une demande d'abandon de la part du transporteur ferroviaire, l'Office national des transports en ordonnait le maintien le 30 novembre 1988 par l'arrêté no 1988-R-1085 et la décision no 445-R-1988, sans audience publique:

"Dans sa décision relativement à cette demande, l'Office a jugé qu'il était dans l'intérêt public de maintenir l'exploitation de l'embranchement. Malgré les pertes réelles, de très bons bénéfices ont été réalisés au moment des manoeuvres militaires du MDN. Ce dernier a souligné que ces manoeuvres se dérouleront à quelques années d'intervalle. Par conséquent, le demandeur et le public ne souffrent pas du point de vue économique puisque les recettes enregistrées pour les exercices financiers réglementaires couvrent les dépenses d'exploitation de l'embranchement. De plus, le ministère de la Défense Nationale a indiqué dans son mémoire qu'il prévoyait de dépenser entre 2,5 et 3 millions

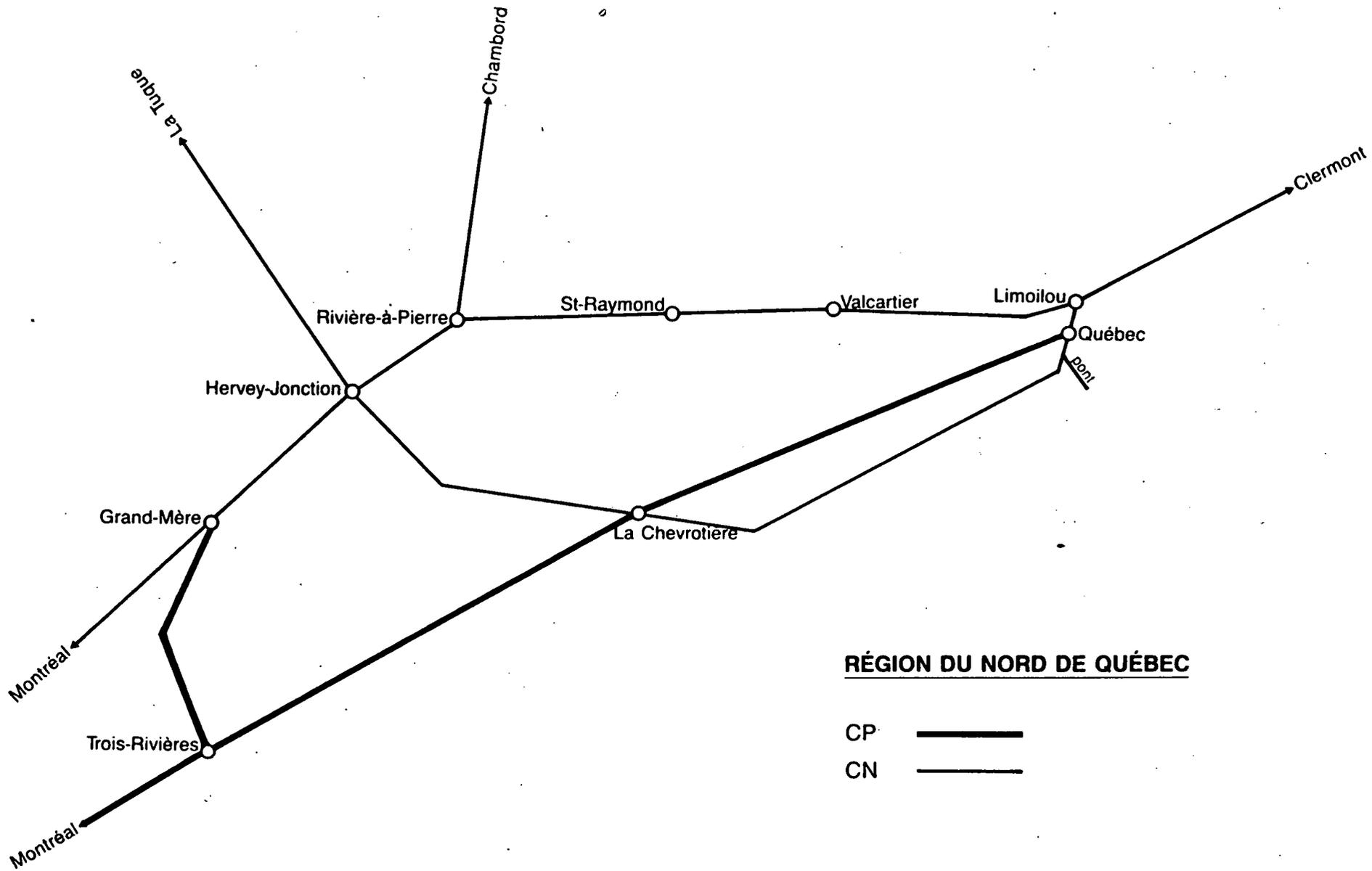
de dollars en 1989 pour sa série de manoeuvres de Rendez-vous, qui dépend de l'utilisation de l'embranchement. L'Office conclut également qu'il est dans l'intérêt public de poursuivre l'exploitation de l'embranchement pour des motifs d'ordre militaire. Que ce soit pour les manoeuvres en temps de paix ou pour le déploiement rapide de troupes et de matériel en situation d'urgence nationale l'embranchement s'avère plus efficace que le réseau routier ou d'une autre ligne ferroviaire (sic). Par ailleurs, le réseau routier local pourrait être endommagé à cause de la nature du matériel qui devrait y circuler. Enfin, le demandeur n'a fourni aucune indication quant aux autres moyens de transport qui pourraient répondre aux besoins du MDN".

La Loi nationale de 1987 sur les transports exige que l'Office revise un tel dossier dans une période maximale de trois ans, soit avant la fin de 1991, dans ce cas-ci. Enfin, la fermeture de la papaterie de St-Raymond en mai 1989 et l'absence d'un plan de relance de l'entreprise définitif soulèvent de sérieux doutes sur la nécessité du chemin de fer au nord de Valcartier. Le seul autre usager, une usine de traitement du bois sous pression, est desservie par transport rail-route à partir de la gare de transbordement de Ste-Foy. D'ailleurs, la voie n'est plus déneigée l'hiver, sauf exceptionnellement, entre Limoilou et Valcartier.

Quant à la seconde partie de la subdivision, de Jackson's(1) à Rivière-à-Pierre, une première demande d'abandon a déjà été refusée par la Commission canadienne des transports(2) en 1986. L'Office national des transports a effectué la révision du dossier sans audience publique au

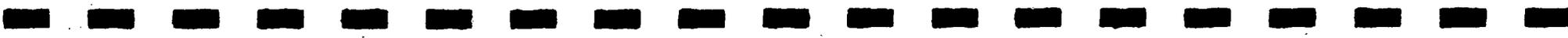
(1) Point ferroviaire situé à 3 kilomètres au nord de St-Raymond.

(2) La Commission canadienne des transports a précédé l'Office national des transports avant le 31 décembre 1987.



RÉGION DU NORD DE QUÉBEC

CP 
 CN 



cours de l'automne 1989 et sa décision est attendue avant la fin de l'année. Ce tronçon n'est plus utilisé depuis plusieurs années, la compagnie de chemin de fer a cessé de l'entretenir et la détérioration de la voie est très avancée. Celle-ci n'est plus utilisable sans des réparations importantes et coûteuses.

Les besoins limités des usagers et l'existence de deux endroits d'accès ferroviaires (Rivière-à-Pierre et Limoilou) à cette région permettent la rationalisation des services. Le Ministère considère la desserte ferroviaire de Valcartier essentielle, mais ne peut se prononcer dans l'immédiat quant au tronçon entre Valcartier et St-Raymond. La partie de la ligne située au nord de cette ville ne pourrait s'avérer nécessaire que dans le cadre d'un plan de dégagement des villes de Val-Bélair, de Loretteville, de Charlesbourg et de Québec de passages à niveau encombrants.

5.3 Limoilou/Clermont (subdivision Murray Bay - CN)

Longue de 150 kilomètres, cette ligne longe le St-Laurent de Limoilou à Clermont et suit un tracé difficile pour desservir deux entreprises de fabrication de papier journal.

Même si sa rentabilité est assujettie d'une part, au risque élevé de dommages importants par des phénomènes naturels et d'autre part, au marché mondial du papier journal, cette ligne doit faire partie du réseau ferroviaire de base.

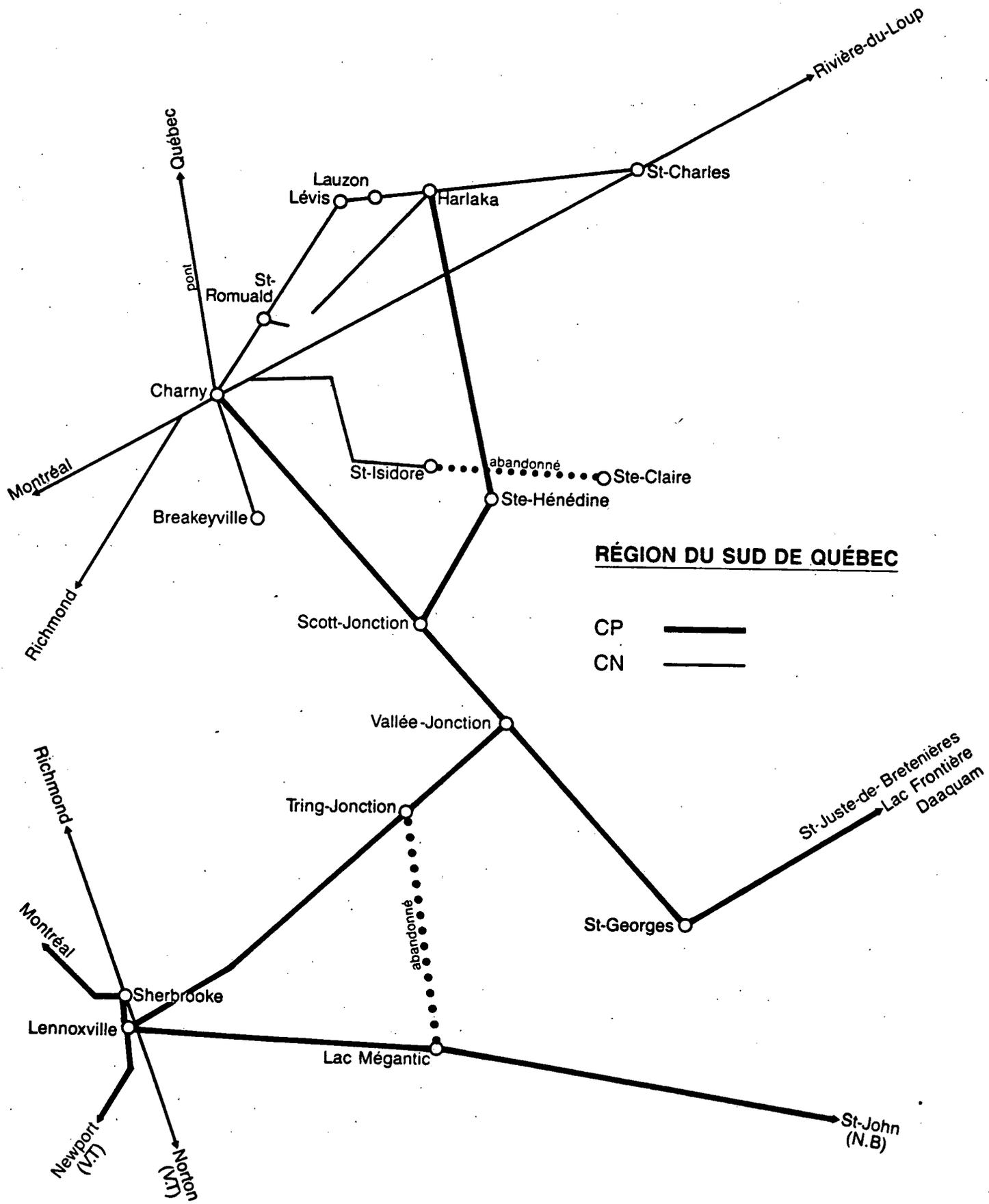
6. Région sud de Québec

6.1 St-Romuald à Harlaka (subdivision Montmagny - CN)

Le 4 octobre 1989, le CN a informé l'Office national des transports de son intention de demander l'abandon de sa ligne entre St-Romuald et la jonction de Harlaka, à l'est de Lauzon, et desservant la gare de Lévis. La compagnie soutient qu'elle n'a pas de client sur ce tronçon. En effet, le projet de l'entreprise retient la desserte du parc industriel et de la raffinerie de St-Romuald, à partir de Charny, dans le premier cas, et de la jonction Harlaka, dans le second.

VIA Rail est présentement le seul usager de cette partie de ligne et le plan de rationalisation de l'entreprise décrété par le gouvernement fédéral réduira le nombre de trains utilisant la gare de Lévis de 28 à 12 par semaine à compter du 15 janvier 1990. La société n'a pas arrêté son attitude dans ce dossier, mais semble rechercher une solution permettant de continuer à desservir la gare de Lévis.

Le Ministère a inclus ce tronçon dans le réseau de base à titre de ligne interrégionale et n'a pas analysé les besoins présents et prévisibles pour cette ligne. La Loi nationale de 1987 sur les transports accorde un délai maximal de 90 jours au CN pour formuler une demande d'abandon. Si la compagnie maintient son intention, il y aura lieu de procéder à cette analyse, mais il est fort probable que l'évaluation de la nécessité de cette ligne s'effectuera en fonction des besoins du service voyageurs.



6.2 Charny à St-Isidore (subdivision Monk - CN)

La subdivision Monk s'étendait sur 40 kilomètres de Charny (Joffre) à Ste-Claire. Toutefois, le tronçon entre St-Isidore et Ste-Claire a été démantelé, suite à l'ordonnance no R-41381 du 3 décembre 1987.

De Charny à St-Isidore, il n'y a qu'un seul client dont l'entreprise se spécialise dans la fabrication de moulée et agit comme négociant en grains ronds pour d'autres meuneries.

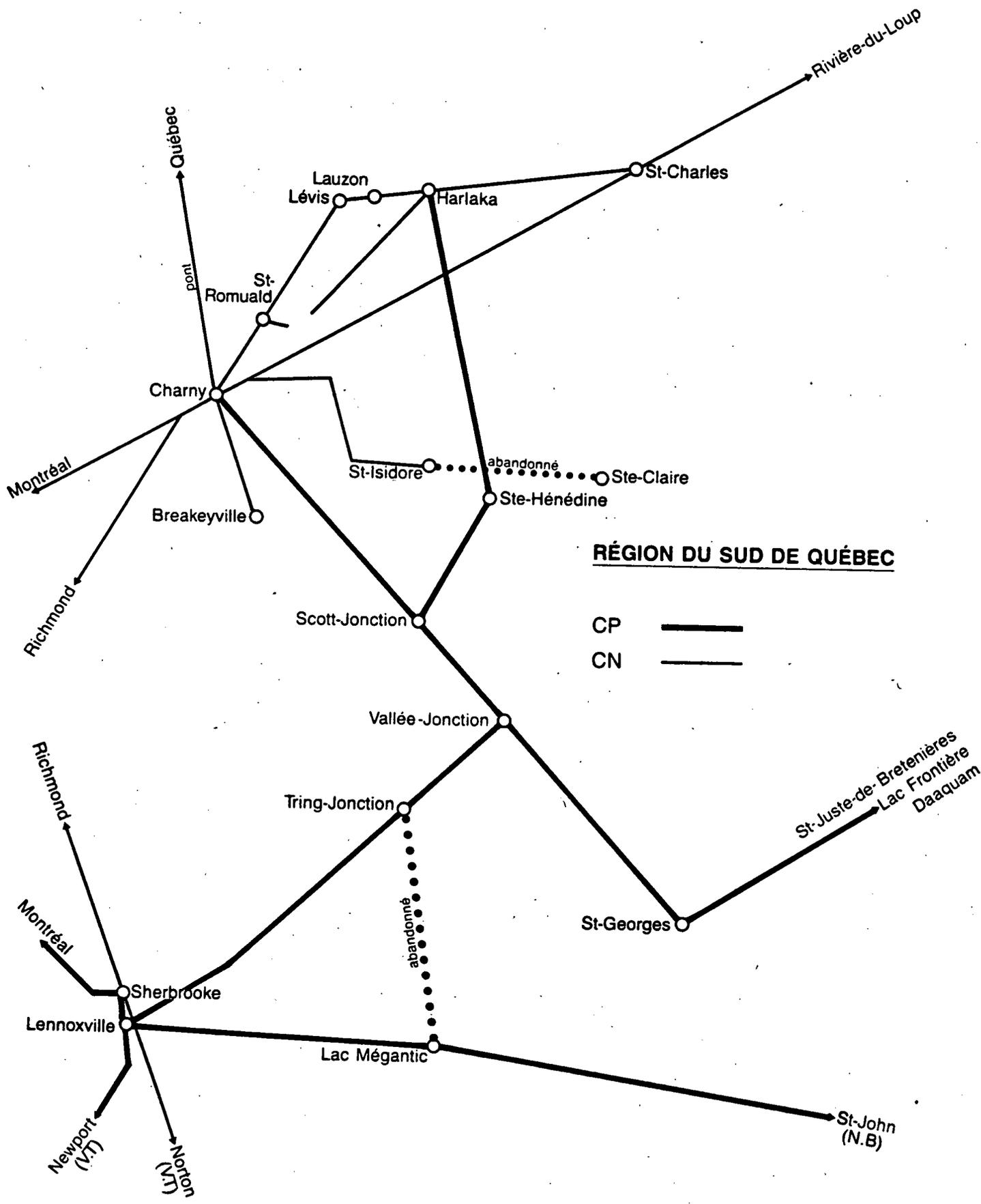
L'entreprise reçoit plus de 3 000 wagons par année. Advenant la fermeture de la ligne, elle devrait probablement s'approvisionner au port de Québec, ce qui ajouterait environ 12 000 voyages additionnels de camions annuellement sur le Boulevard Champlain ou à un centre de transbordement sur la rive nord du St-Laurent en plus d'affecter fortement la rentabilité de cette entreprise.

Cette ligne est essentielle au réseau ferroviaire de base.

6.3 La Beauce - (CP)

La Beauce est desservie par le Québec Central (388 kilomètres, excluant la subdivision Tring) loué par le Canadien Pacifique en 1913 pour une période de 999 ans.

Déjà, le tronçon de Tring Jonction à Lac Mégantic (subdivision Tring) a été déclaré non nécessaire en 1988. Quant à la partie de Vallée-Jonction à Lac-Frontière (subdivision Chaudière, 126 kilomètres), le trafic ferroviaire a pratiquement été abandonné aux mains du transport routier depuis



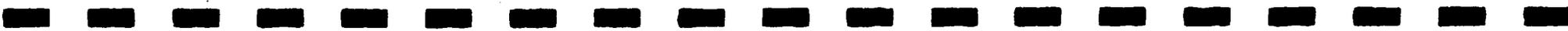
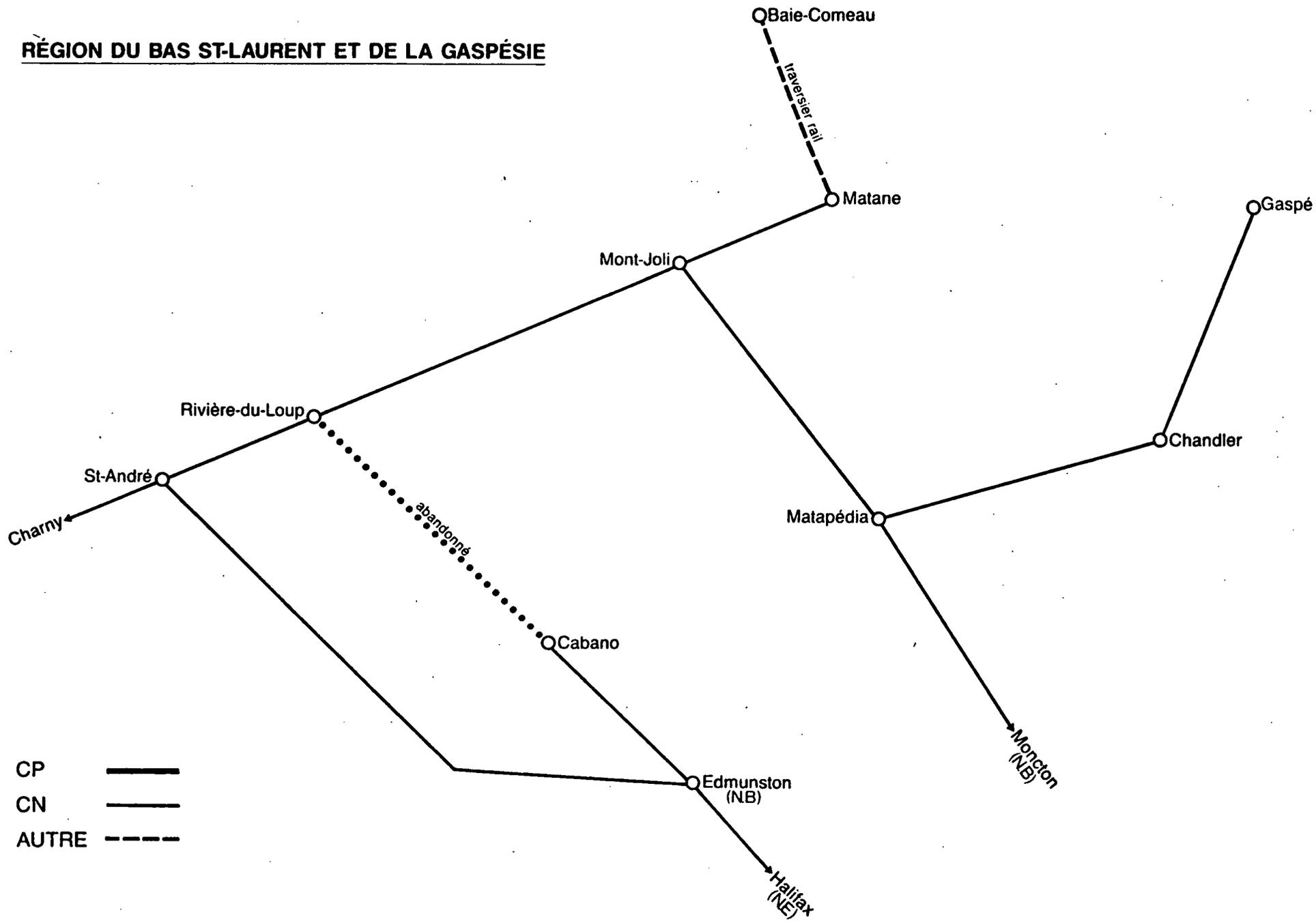
RÉGION DU SUD DE QUÉBEC

CP 
 CN 

1981. Graduellement, depuis cette date, l'abandon progressif du service ferroviaire a vu apparaître en 1989 entre 4 000 et 7 000 camions lourds sur la route 204 entre St-Georges et Lac-Frontière. L'abandon du projet de production d'alcool méthylique par Nouveler, à St-Juste-de-Bretonnières, a supprimé la seule source possible de nouveau trafic. Enfin, le renoncement du CP aux droits de passage qu'il détenait sur ce pont de Québec empêche toute tentative de récupération de trafic de copeaux et d'écorces à destination de Trois-Rivières et de La Tuque.

Par ailleurs, la desserte par rail de Charny à Sherbrooke en passant par Vallée-Jonction (subdivision Vallée, 209 kilomètres) doit demeurer pour l'acheminement du bois de l'Ouest canadien à Tring et le transport éventuel des résidus d'amiante pour en extraire du magnésium à Bécancour. De plus, une partie de la subdivision Lévis (Scott-Jonction/Lévis, 53 kilomètres) est également requise entre Scott-Jonction et Ste-Hénédine (10 kilomètres) pour l'approvisionnement d'une entreprise régionale d'entreposage et de distribution de grains, fertilisants et matériaux de quincaillerie située à cet endroit.

RÉGION DU BAS ST-LAURENT ET DE LA GASPÉSIE



7. Régions du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie

7.1 Cabano/Edmunston (N.B.) (subdivision Témiscouata - CN)

La subdivision Témiscouata, longue de quarante-trois (43) kilomètres, a fait l'objet de plusieurs requêtes d'abandon depuis 1980. L'autorisation d'abandon a été finalement accordée le 20 mars 1989 par l'Office national des transports. Le 13 octobre 1989, le Gouverneur général en Conseil a rejeté l'appel du Ministère en vue d'annuler ou de suspendre l'autorisation en question.

Deux entreprises, l'une fabriquant du carton ondulé et l'autre du bois-d'oeuvre, sont susceptibles d'utiliser cette ligne. Or, ni l'une ni l'autre n'utilise le chemin de fer notamment à cause de modifications importantes du marché et des besoins de la clientèle.

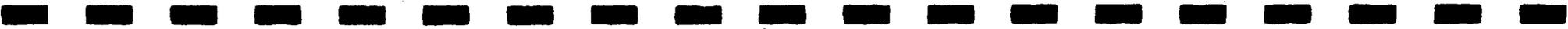
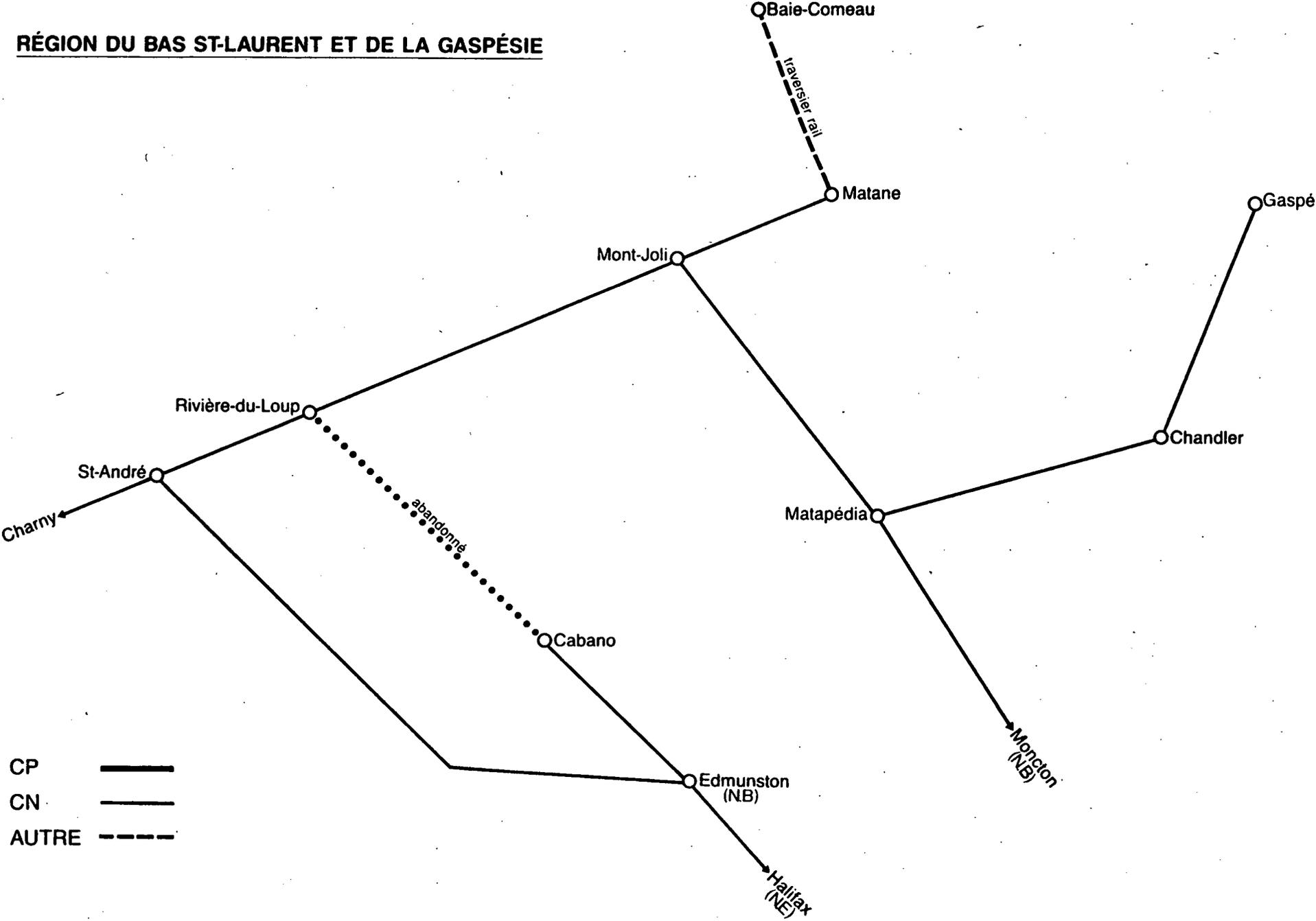
Cette ligne n'est plus utile et ne doit pas être incluse au réseau ferroviaire de base.

7.2 Matapédia/Gaspé (subdivisions Cascapédia et Chandler - CN)

Cette ligne, d'une longueur de 324 kilomètres, achemine uniquement du trafic marchandises en provenance ou à destination de la région. Elle est de plus utilisée pour la desserte voyageurs Montréal/Gaspé.

Le trafic ferroviaire a chuté considérablement sur le tronçon Chandler/Gaspé. Le CN a demandé l'abandon du tronçon et le 24 mars 1987, par l'Ordonnance R-40439, la Commission canadienne des Transports rendait une décision favorable au maintien de l'exploitation du service ferroviaire entre St-Adélaïde et Gaspé, une distance de 89.8 kilomètres dont le transporteur ferroviaire désirait abandonner le service.

RÉGION DU BAS ST-LAURENT ET DE LA GASPÉSIE



La Commission basait sa décision sur l'Ordonnance no R-39638 du 6 août 1986 qui ordonnait de continuer le service de trains de voyageurs régulier sur la subdivision.

Une revision de la décision du 24 mars 1987 doit avoir lieu en 1990. Elle ne concernera que le transport de marchandises puisque la LNT de 1987 permet maintenant la demande d'abandon pour un tronçon, même s'il y a un service de trains de voyageurs. Il appartiendrait alors à VIA Rail d'acheter le tronçon pour la desserte de ses voyageurs ou d'abandonner le service.

De plus, un incendie a perturbé les activités de Mines Gaspé, le principal usager de la ligne, en avril 1987. Les activités de la compagnie ont repris depuis, mais ses besoins en transport à long terme demeurent à préciser.

Le Ministère estime que la desserte voyageurs de Gaspé est essentielle au bien-être de la population à cause du peu de fiabilité des autres modes de la région l'hiver et de son éloignement des grands centres.

La ligne doit donc être incluse au complet dans le réseau de base.

INFLUENCE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE

SUR LE SEUIL DE RENTABILITÉ

ANNEXE IIINFLUENCE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE SUR LE SEUIL DE RENTABILITÉ

Les tableaux de cette annexe visent à souligner le fardeau financier, pour une compagnie de chemin de fer, inhérent à la possession de la voie ferrée, particulièrement pour une ligne à faible densité.

Les Tableaux II et III de l'annexe proviennent des dossiers de la demande d'abandon de CP Rail de sa subdivision Ste-Agathe et étudiée par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports en juillet 1984.

Cet exemple constitue un cas-type, à cause de la longueur du tronçon (200 km) et parce qu'il était le seul service ferroviaire desservant l'ensemble des Laurentides. De plus, il s'agissait de la deuxième demande de la compagnie et celle-ci avait déjà pris des mesures pour réduire ses coûts au strict nécessaire quant à l'entretien de la voie: il est donc réaliste de prendre pour hypothèse que les coûts d'entretien de la voie ne pouvaient être comprimés davantage de façon importante et que les coûts fixes correspondants avaient atteint le seuil minimum afin de permettre la circulation des trains.

Quant aux frais d'exploitation, la compagnie avait déjà réduit la fréquence des trains à un service à la demande avec un délai de 48 heures pour la livraison et le ramassage des wagons: ceux-ci avaient évolué en fonction des services offerts.

LE FARDEAU FINANCIER DE LA VOIE ET LE SEUIL DE RENTABILITÉ

Le Tableau II trace un parallèle entre les différentes catégories de coûts d'entretien et d'amortissement(1) et de capital pour ce tronçon entre 1980 et 1983 et les coûts totaux encourus ainsi que les revenus gagnés durant cette période.

(1) Les normes de comptabilité de la Commission ne permettent pas de distinguer les coûts d'entretien et d'amortissement pour toutes les catégories.

Les faits saillants sont les suivants:

- les coûts de la voie (entretien, amortissement et capital) sont demeurés stables (diminution de 2,6 %, de 848 923 \$ à 826 673 \$);
- les revenus ont chuté de 48,1 % (de 771 185 \$ à 400 114 \$) alors que les coûts totaux n'ont diminué que de 26,0 % (de 1 770 116 \$ à 1 310 297 \$);
- le fardeau financier de la voie (entretien, amortissement et capital) a augmenté de façon considérable:
 - . de 110,0 à 206,6 % des revenus;
 - . de 48,0 à 63,1 % des coûts totaux;
- le seuil de rentabilité est plus du double des revenus de 1980 et plus du triple de ceux de 1983!

LES COÛTS DE LA VOIE ET LA DENSITÉ DU TRAFIC

Le Tableau III souligne l'influence de la densité du trafic (nombre de wagons/km de voie/an) sur la capacité de la compagnie de chemin de fer d'assumer les coûts de possession de la voie ferrée. Cet exemple utilise les données du tronçon précité pour l'année 1980, dernière année ayant eu un niveau de trafic significatif. De plus, le tableau ne tient compte que des wagons reçus ou expédiés sur chacun des segments: le chiffre pour la partie sud exclut les 540 wagons en provenance ou à destination de la partie nord, malgré le fait que ces wagons aient circulé sur le segment sud, parce que la Commission canadienne des transports imputait les revenus au segment où ils étaient gagnés (à l'origine ou à la destination).

Ces données permettent les observations suivantes:

- les revenus du tronçon sud ne représentent qu'à peine la moitié (49,4 %) de ceux du tronçon nord;
- les coûts de la voie (entretien, amortissement, capital) ne représentent que 67,9 % des revenus sur le tronçon sud, alors que ceux-ci ne suffisent pas à absorber les coûts de la voie (131,4 % des revenus) sur le tronçon nord;
- cependant la densité du trafic du tronçon sud est beaucoup plus élevée que celle du tronçon nord (6,1 wagons/km/an contre 3,6).

TABLEAU II

ANALYSE DES COÛTS D'ENTRETIEN, D'AMORTISSEMENT ET DE CAPITAL
EN FONCTION DES REVENUS ET DES COÛTS TOTAUX
DE LA SUBDIVISION STE-AGATHE DE CP RAIL,
ENTRE ST-JÉROME ET MONT-LAURIER (200 KM)

	1980			1983		
	\$	% revenus	% coûts totaux	\$	% revenus	% coûts totaux
<u>ENTRETIEN</u> <u>ET AMORTIS-</u> <u>SEMENT</u>						
VOIE	445 280	57,7	25,2	413 201	103,3	31,5
MATERIEL						
ROULANT	121 574	15,8	6,9	41 652	10,4	3,2
AUTRE*	77 793	10,1	4,4	42 904	10,7	3,3
SOUS-TOTAL	<u>644 647</u>	<u>83,6</u>	<u>36,5</u>	<u>497 757</u>	<u>124,4</u>	<u>38,0</u>
<u>COÛT DU</u> <u>CAPITAL</u>						
VOIE	403 643	52,3	22,8	413 472	103,3	31,6
MATERIEL						
ROULANT	22 025	2,9	1,2	7 402	1,8	0,6
AUTRE*	24 330	3,2	1,4	12 273	3,1	0,9
SOUS-TOTAL	<u>449 998</u>	<u>58,4</u>	<u>25,4</u>	<u>433 147</u>	<u>108,2</u>	<u>33,1</u>
<u>TOTAL AMORT.</u> <u>ET CAPITAL</u>	<u>1 094 645</u>	<u>142,0</u>	<u>61,9</u>	<u>930 904</u>	<u>232,6</u>	<u>71,1</u>
<u>COÛTS</u> <u>TOTAUX</u>	<u>1 770 116</u>	<u>229,5</u>	<u>100,0</u>	<u>1 310 297</u>	<u>327,5</u>	<u>100,0</u>
<u>REVENUS</u>	<u>771 185</u>	<u>100,0</u>	<u>43,6</u>	<u>400 114</u>	<u>100,0</u>	<u>30,5</u>

* BÂTIMENTS, SIGNALISATION ET ÉQUIPEMENT DE TRAVAIL

SOURCE: Document d'information sur la demande d'abandon de CP Rail, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports, 26 juin 1984.

TABLEAU III

ANALYSE DES COÛTS INHÉRENTS À LA VOIE FERRÉE EN FONCTION
DE LA DENSITÉ DU TRAFIC DE LA SUBDIVISION STE-AGATHE
DE CP RAIL, EN 1980 (200 KM)

	ST-JÉRÔME/STE-AGATHE (50km) (sud)			STE-AGATHE/MONT-LAURIER (150km) (nord)		
	\$	% revenus	% coûts totaux	\$	% revenus	% coûts totaux
<u>ENTRETIEN ET AMORTIS- SEMENT</u>						
VOIE	96 133	37,1	24,7	349 147	68,2	25,3
MATERIEL ROULANT	24 783	9,6	6,4	96 791	18,9	7,0
AUTRE*	14 625	5,6	3,7	63 168	12,3	4,6
SOUS-TOTAL	<u>135 541</u>	<u>52,3</u>	<u>34,8</u>	<u>509 106</u>	<u>99,4</u>	<u>36,9</u>
<u>COÛT DU CAPITAL</u>						
VOIE	79 826	30,8	20,5	323 817	63,2	23,4
MATERIEL ROULANT	4 878	1,9	1,3	17 147	3,3	1,2
AUTRE*	5 300	2,0	1,4	19 030	5,7	1,4
SOUS-TOTAL	<u>90 004</u>	<u>34,7</u>	<u>23,2</u>	<u>359 994</u>	<u>70,2</u>	<u>26,0</u>
<u>TOTAL AMORT. ET CAPITAL</u>	225 545	87,0	58,0	869 100	169,6	62,9
<u>COÛTS TOTAUX</u>	389 076	150,2	100,0	1 381 040	269,6	100,0
<u>REVENUS</u>	258 986	100,0	66,6	512 199	100,0	37,1
# wagon/année		305			540	
Densité (# wagon/km/an)		6,1			3,6	

* BÂTIMENTS, SIGNALISATION ET ÉQUIPEMENT DE TRAVAIL

SOURCE: Document d'information sur la demande d'abandon de CP Rail, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports, 26 juin 1984.

VENTILATION DU TRAFIC FERROVIAIRE
DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

VENTILATION DU TRAFIC FERROVIAIREDE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

- sortie (vers le sud): 58 000 wagons/année
 - . copeaux, bois, produits forestiers: 73 %
 - . papier, pâte : 8 %
 - . minerai, cuivre, zinc : 16 %

- entrée (vers le nord): 11 000 wagons/année
 - . principalement des produits pétroliers et des produits chimiques;

- trafic interne: 30 % (minerai et copeaux);

- part du chemin de fer du marché du transport:
 - . bois et dérivés : 40 %
 - . papier : 90 %
 - . minerai : 44 %

- répartition géographique:
 - . La Tuque : 30 %
 - . Ontario (sud) : 14 %
 - . Région de Québec : 13 %
 - . Région de Montréal : 12 %
 - . Mauricie : 10 %
 - . Etats-Unis : 8 %
 - . Autres : 13 %

SOURCES: Études internes du Service du transport ferroviaire.
 Étude CANATRANS Inc. sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS
(EXCLUT LA CÔTE-NORD ET LES LIGNES AMÉRICAINES)

ANNEXE IV

LE RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS
(EXCLUT LA CÔTE NORD ET LES LIGNES AMÉRICAINES)

I - Compagnies de chemin de fer

CN	4 980 km
CP	2 140
Roberval/Saguenay*	45
Matane et du Golfe**	55
	7 220

II- Répartition par fonction

Lignes interrégionales	2 775 km	(38,4 % du réseau)
Lignes régionales	845	(11,7 % du réseau)
Lignes locales - actives	1 910	(26,5 % du réseau)
- menacées	1 690	(23,4 % du réseau)***
	7 220	

III- Réseau de base

Lignes interrégionales	2 775 km	(45,1 % du réseau)
Lignes régionales	845	(13,7 % du réseau)
Lignes locales - actives	1 910	(31,1 % du réseau)
- menacées	620	(10,1 % du réseau)
	6 150	

* Charte provinciale, propriété de l'Alcan

** Charte provinciale, propriété du CN

*** Inclut 620 km de lignes jugées essentielles

Service du transport ferroviaire
1989-09-22

MC/j1

REVENUS ET DÉPENSES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

DANS LES TRANSPORTS AÉRIEN ET MARITIME

1987-1988

ANNEXE V

REVENUS ET DÉPENSES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL
DANS LES TRANSPORTS AÉRIEN ET MARITIME

1987-1988
(\$ millions)

	DÉPENSES(1)	REVENUS(1)	SURPLUS/ (DÉFICIT)	% RECOUVREMENT DES DÉPENSES
AÉRIEN*	1,228.7	864.0	(364.7)	70
MARITIME				
- Transports Canada*	591.6	44.1	(547.5)	7
- Ports Canada	151.3	190.4	39.1	126
- Commissions de port	36.3	45.9	9.6	126
- Voie maritime du St-Laurent	85.7	66.5	(19.2)	78
- Pilotage	72.5	69.7	(2.8)	96
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Sous-total	937.4	416.6	(520.8)	44
TOTAL	2,166.1	1,280.6	(885.5)	59
*TRANSPORTS CANADA	1,820.3	908.1	(912.2)	50

(1) Données pour l'année fiscale ou la période de 12 mois la plus rapprochée.

SOURCE: Conférence par M. J.A.A. Lovink, directeur général, Évaluation économique et recouvrement des coûts, Transports Canada, à la 24e Conférence annuelle du Groupe de recherche sur les transports au Canada, Halifax, N.-E., 30 mai 1989.

BIBLIOGRAPHIE

CHARRON, Pierre, Ministère des Transports du Québec, Direction du transport ferroviaire, Mémoire présenté à la Commission canadienne des transports par la Direction du transport ferroviaire du ministère des Transports du Québec dans le cadre de l'enquête sur les embranchements ferroviaires, Québec, Juin 1985, 30 pp. plus 3 annexes.

OUELLET, André, Bureau du sous-ministre, Ministère des Transports du Québec, Réseau ferroviaire québécois de base, Lignes ferroviaires menacées d'abandon, Etude et analyse des besoins, Québec, Juin 1989, 159 pp. plus annexes.

CHAMPOUX, Michel, Service du transport ferroviaire, Ministère des Transports du Québec, Définition et objectif d'un réseau ferroviaire québécois de base, Québec, Mars 1989, 9 pp. plus annexes.

BANKS, R.L. and Associates, The U.S. Short Line Experience: A report to the province of Quebec, Washington, Décembre 1987, 244 pp. plus annexes.

LABONTÉ, Alain, Service du transport ferroviaire, Ministère des Transports du Québec, Mémoire sur le projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine Laterrière d'ALCAN, présenté à la compétence du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Laterrière, le 20 juin 1989, 8 pp. plus annexes.

Federal Railroad Administration, Deferred Maintenance and Delayed Capital Improvements on Class II and Class III Railroads, A Report to Congress, Washington, February 1989, 119 pp.

DUE, John F., Abandonment of Rail Lines and the Smaller Railroad Alternative, The Logistic and Transportation Review, Vol. 23, No 1, March 1987, pp. 109 à 134.

CANATRANS Inc., Rapport synthèse sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue, Rapport au Conseil régional de développement, Montréal, Juillet 1987, 40 pp.

BIBLIOGRAPHIE (suite)

SEAPORTS AND THE SHIPPING WORLD, Letters to the Editor by Dennis Apedaile, CP Rail, August 1989.

Approvisionnement et Services Canada, Aller sans entraves, no. de cat. T22-69/1985F, Juillet 1985.

Peat, Marwick, Les cadres économiques et réglementaires des chemins de fer du Canada et des États-Unis: leurs incidences sur la productivité et compétitivité des chemins de fer, pour le Bureau de la Réforme de la Réglementation économique, Montréal, 1987.

Office national des transports, Examen annuel 1988, Ottawa, 1989, 136 pp.

Groupe de recherche sur les transports au Canada, Minutes de la 24e Conférence annuelle, Halifax, N.-E., 1989/05/29-31.

RUEL, Jacques, DOYLE, Louis, Service du transport ferroviaire, Ministère des Transports du Québec, Divers mémoires présentés à la compétence de la Commission canadienne des transports et de l'Office national des transports relativement à des cas de demande d'abandon.

Commission canadienne des transports, Ordonnances et décisions diverses sur les demandes d'abandon, Ottawa.

Office national des transports, Arrêtés et décisions sur les demandes d'abandon, Ottawa.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 109 211