

Le présent document de recherche a été commandé dans le cadre de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Il contient les conclusions et les opinions de ses auteurs et ne reflète pas nécessairement les vues du Comité d'examen ou de ses membres.

# **Utilisation éventuelle de corridors ferroviaires abandonnés pour le transport ferroviaire régional**

Recherche menée pour le compte du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*

Rapport rédigé par  
Bob Lehman  
Metropolitan Knowledge International

Mars 2001

# **UTILISATION ÉVENTUELLE DE CORRIDORS FERROVIAIRES ABANDONNÉS POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL**

Rapport rédigé pour le compte du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*

**RAPPORT**

**Auteur – Bob Lehman  
Metropolitan Knowledge International**

---

UTILISATION ÉVENTUELLE DE CORRIDORS FERROVIAIRES ABANDONNÉS POUR LE TRANSPORT  
FERROVIAIRE RÉGIONAL

RAPPORT DESTINÉ AU COMITÉ D'EXAMEN DE LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA*

## Table des matières

### SOMMAIRE

1.	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
2.	<b>RENSEIGNEMENTS DE BASE SUR LES QUESTIONS DE TRANSPORT .....</b>	<b>2</b>
3.	<b>ÉTUDES DE CAS - SIX VILLES CANADIENNES .....</b>	<b>7</b>
4.	<b>L'EXPÉRIENCE AMÉRICAINE EN MATIÈRE DE RÉSERVES DE LIGNES DE CHEMIN DE FER .....</b>	<b>15</b>
5.	<b>CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS .....</b>	<b>18</b>

### Figures

- Figure 1 – Aperçu de la situation dans six villes
- Figure 2 – L'aménagement urbain d'Halifax et les corridors ferroviaires
- Figure 3 – L'aménagement urbain de Montréal et les corridors ferroviaires
- Figure 4 – L'aménagement urbain de Toronto et les corridors ferroviaires
- Figure 5 – L'aménagement urbain de Winnipeg et les corridors ferroviaires
- Figure 6 – L'aménagement urbain de Calgary et les corridors ferroviaires
- Figure 7 – L'aménagement urbain de Vancouver et les corridors ferroviaires

## Sommaire

La question primordiale posée par le présent document est la suivante :

*Est-il important de conserver des corridors ferroviaires existants pour leur utilisation future comme lignes de chemin de fer de banlieue?*

Le présent document fournit des renseignements de base sur l'utilisation éventuelle de corridors ferroviaires existants pour le transport ferroviaire régional à Vancouver, à Calgary, à Winnipeg, à Toronto, à Montréal et à Halifax. Il fait le point sur le genre d'aménagement urbain prévu pour les six villes en question, pour permettre de déterminer la mesure dans laquelle le transport ferroviaire de banlieue pourrait jouer un rôle dans le réseau de transport urbain, et de préciser par conséquent si l'abandon de corridors ferroviaires ferait manquer des occasions à cet égard. Quatre de ces villes ont entrepris une étude des possibilités offertes par le transport ferroviaire régional ou les lignes de banlieue, et les deux autres, soit Winnipeg et Halifax, sont en train d'en effectuer une.

Le rapport donne à penser que la croissance future des centres urbains du Canada sera de plus en plus limitée par le manque de possibilités de transport. Au cours des 20 prochaines années, il est probable que nos plus grandes villes connaîtront un nombre de déplacements qui aggravera énormément la congestion de la circulation. Celle-ci militera en faveur de la croissance des banlieues et des anciens noeuds urbains, au lieu de favoriser celle des centres-villes traditionnels. La mobilité moindre accroîtra la demande de réseaux ferroviaires de banlieue plus étendus, en tant que solution de rechange aux déplacements en automobile dans ces secteurs limitrophes, et de ces derniers aux centres-villes.

Au fur et à mesure que l'aménagement urbain s'étendra à un point tel qu'il y aura une configuration polycentrique autour de nos grandes villes, la nécessité d'implanter des corridors ferroviaires de plus longue portée augmentera. Les axes de transport d'il y a un siècle, c'est-à-dire les corridors ferroviaires, connaîtront peut-être une renaissance vu que les pénibles encombrements routiers et la croissance rapide des villes satellites accentueront la demande de services ferroviaires.

N'importe quel corridor ferroviaire représente une occasion d'utiliser d'autres modes de transport. Dans l'ordre de priorité, les corridors qui occupent le rang le plus élevé sont ceux qui prolongent les actuelles liaisons ferroviaires régionales, plus loin dans les zones fonctionnelles urbaines. Aussi significatifs sont les corridors qui, dans les zones urbaines, peuvent relier les noeuds actuels ou en pleine croissance, à forte densité de circulation. Sans compter qu'un corridor ferroviaire abandonné peut aussi servir à bien d'autres usages relatifs aux transports.

Il serait dans l'intérêt public de s'assurer que tous les corridors ferroviaires dont l'abandon a été proposé dans des zones urbaines, ou qui sont susceptibles de desservir ces dernières, restent la propriété du gouvernement fédéral en prévision du temps où des administrations provinciales ou locales demanderont peut-être à ce qu'ils soit utilisés à des fins de transport. Une estimation des frais d'acquisition de terrains pour

implanter des corridors semblables a été effectuée, mais seulement pour permettre d'en comprendre l'ordre de grandeur.

Le rapport fournit un résumé du « Rail Banking Program » (Programme de mise en réserve de lignes de chemin de fer) des États-Unis, une méthode visant à conserver les corridors ferroviaires dont l'abandon a été proposé, grâce à leur conversion provisoire en sentiers, et laisse entendre que ce programme est aussi valable pour le Canada. Il conclut que les dispositions actuelles sur l'abandon, et les processus afférents, ne sont pas avantageux pour le gouvernement fédéral, dans la mesure où ils ne protègent pas nécessairement ces corridors en les considérant comme ressources urbaines uniques pouvant améliorer sensiblement nos réseaux de transports urbains.

# 1. INTRODUCTION

---

## But

Le présent rapport vise à fournir des renseignements de base sur l'utilisation éventuelle de corridors ferroviaires existants pour le transport par chemin de fer régional dans six des grands centres urbains du Canada, soit Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Montréal et Halifax. Ces villes ont été choisies aussi bien pour englober les trois plus grandes agglomérations urbaines que pour mettre en lumière la situation dans tout le reste du pays. La recherche a visé expressément à examiner la mesure dans laquelle l'abandon de corridors ferroviaires pouvait signifier qu'ils ne seraient pas utilisés éventuellement pour les transports ferroviaires régionaux.

Le rapport a été rédigé à la lumière de celui qui avait été produit pour le Comité d'examen par M. Richard Soberman, dont le titre était *Public Transportation in Canadian Municipalities – Implications for the Canada Transportation Act and the Federal Role in Transit*. M. Soberman y décrivait la situation actuelle des services ferroviaires de banlieue régionaux de Toronto, Vancouver et Montréal, et il y faisait un exposé global du rôle et des fonctions du transport ferroviaire de banlieue régional comme volet des transports en commun. Il a indiqué que les répercussions de la rationalisation ferroviaire sur les administrations ferroviaires de banlieue étaient les suivantes :

- L'exploitation de certains parcours peut cesser, ce qui élimine les occasions de maintenir le service et d'étendre les marchés.
- Le détournement du trafic à cause de l'abandon de ces parcours, de concert avec l'augmentation du trafic marchandises sur les autres parcours du réseau rationalisé, peut limiter les possibilités d'accroître la fréquence des services de banlieue.

M. Soberman prévoit que dans des laps de temps relativement courts, les administrations ferroviaires de banlieue pourraient devoir prendre des décisions au sujet de l'acquisition de parcours afin de poursuivre ou d'étendre les services.

Dans ce contexte, notre rapport examine expressément l'aménagement urbain prévu pour les six grandes villes précitées, pour déterminer la mesure dans laquelle le transport ferroviaire de banlieue pourrait jouer un rôle dans le réseau de transport urbain, et, par conséquent, la mesure dans laquelle l'abandon de corridors ferroviaires représenterait des occasions ratées d'accroître la mobilité dans ces villes.

Pour aider à mieux cerner la question, notre rapport fait état des paramètres suivants :

- Les corridors ferroviaires sont définis comme tous ceux qui sont indiqués dans l'*Atlas des chemins de fer canadiens* publié en l'an 2000.
- Tout parcours a été considéré comme éventuellement abandonné, vu que le regroupement peut rendre superflues même les grandes lignes.

## 2. QUESTIONS DE TRANSPORT

---

### Notre structure urbaine est en évolution et continuera de l'être

Les Canadiens sont actuellement témoins d'un changement fondamental dans la structure des villes où, dans la proportion de quatre sur cinq, ils vivent, travaillent et s'amuse. Ce changement se répercute sur la géographie, mais il résulte de tendances économiques et technologiques. Bien que les zones centrales respectives de nos villes restent un élément primordial des économies urbaines, l'avènement et la diffusion de nouvelles technologies des transports et des communications ont érodé les relations traditionnelles entre les centres-villes, les banlieues et les anciens noeuds urbains. Ce changement représente l'étape suivante d'un processus économique progressif de redistribution spatiale des aménagements, qui caractérise les villes nord-américaines depuis plus de 150 ans, c'est-à-dire depuis que la Révolution industrielle a amorcé une période d'urbanisation rapide au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Après 1970, au fur et à mesure que le secteur de la fabrication commençait à décliner et que celui des services prenait de l'ampleur, des changements fondamentaux se sont également produits dans l'utilisation ou l'aménagement des terrains. Jusqu'aux années 80, la suburbanisation avait été surtout un phénomène résidentiel, c'est-à-dire que la plupart des gens habitaient la banlieue mais continuaient à travailler au centre-ville ou dans une zone industrielle. Mais à compter des années 80, les aménageurs fonciers commerciaux ont commencé à délaisser les zones centrales et les banlieues proches pour exercer plutôt leur activité dans de nouveaux noeuds suburbains relativement peu peuplés. Un auteur, Joel Garreau, a forgé l'expression « Edge City » (« ville périphérique ») pour décrire ces nouveaux endroits, que les décideurs américains n'ont pas mis de temps à considérer comme des noeuds de croissance des plus prometteurs :

L'aménagement spatial des zones métropolitaines des États-Unis a évolué sensiblement au cours des 20 dernières années. L'idée qu'on se faisait généralement d'une zone métropolitaine, c'est-à-dire un endroit à économie unique concentrée dans les gratte-ciel du centre-ville et dans les usines de la banlieue proche, n'a plus sa raison d'être. De nos jours, 57 p. 100 des bureaux sont situés en banlieue, alors que la proportion était de 20 p. 100 en 1970. La banlieue-dortoir, qui n'était guère plus que le lieu de résidence des travailleurs qui effectuaient le trajet aller-retour entre leur domicile et leur travail, est devenue rare.

*Source : The Technological Shaping of Metropolitan America, Congressional Budget Office (Service du budget du Congrès), 1995.*

Cette tendance est aussi évidente au Canada. Des endroits qui étaient auparavant des banlieues-dortoirs sont dorénavant des zones métropolitaines de plus en plus urbanisées et situées hors du centre-ville, lesquelles, à l'instar de ce dernier, sont des lieux où on fait les deux, habiter et travailler. L'activité qui était auparavant identifiée aux centres-villes a essaimé vers les zones suburbaines et les anciens noeuds urbains, et elle comprend notamment le commerce de gros, le commerce de détail, les services au consommateur, et les entreprises de distribution ou logistiques.

La migration des entreprises qui quittent le centre-ville a été déclenchée tant par des facteurs de répulsion que par des facteurs d'attraction. La congestion de la circulation, la difficulté du stationnement et les prix élevés ont incité les entreprises à chercher ailleurs des solutions de rechange. En même temps, l'expansion des réseaux routiers dans d'anciennes zones rurales, les coûts réels en chute constante de la propriété d'une automobile, et la facilité de se procurer à bon compte de grandes parcelles de terrain ont poussé des sociétés de divers secteurs à se réinstaller ailleurs. En outre, les nouveaux systèmes de communication et les nouvelles technologies de distribution ont continué à libérer les entreprises de leurs liens traditionnels avec le centre-ville.

Ces changements sont attestés par la croissance de nos grandes villes au cours des 30 dernières années. Pendant cette période, la structure urbaine a évolué en cessant d'être dominée par le centre d'emploi du centre-ville pour être dorénavant caractérisée par de nombreux centres d'activité économique et de concentration de l'emploi. L'accès aux « nouveaux » centres d'emploi fourni par les transports régionaux, auxquels viennent s'ajouter les transports en commun, reste tout de même axé sur les installations routières, et il est assuré surtout grâce aux grandes routes à accès limité. Bien des gens vivent et travaillent en banlieue et visitent rarement le centre-ville, alors que d'autres vont encore travailler au centre-ville mais sont des clients des magasins de détail ainsi que des services personnels, commerciaux, au consommateur et sociaux des banlieues.

Cela ne signifie pas que nos centres-villes « se vident », comme l'ont laissé entendre certains commentateurs. Les agglomérations de Toronto, de Montréal et de Vancouver ont connu en fait une croissance considérable de leur sous-centre urbain, qui est le complément de leur centre-ville établi. L'immigration internationale continue à viser avant tout nos plus grandes agglomérations urbaines, tendance qui ne changera probablement pas dans un avenir rapproché. L'accroissement du nombre de logements d'insertion, ainsi que de l'utilisation des terrains, a augmenté la densité de population dans bien des vieux quartiers de Toronto et, dans une moindre mesure, de Montréal. L'embourgeoisement des vieux quartiers urbains se poursuit dans trois grands centres urbains, et dans une foule d'autres villes canadiennes. De concert, ces tendances ont été à l'origine d'une demande de terrains qui, dans les zones urbaines, favorise davantage la suburbanisation et y augmente la valeur foncière, ce qui rend plus difficile l'implantation de nouveaux corridors de transport. Les pressions récentes en vue d'éventuelles utilisations de rechange du corridor Arbutus du Canadien Pacifique, à Vancouver, en sont un bon exemple.

Ces changements dans l'aménagement des zones urbaines entraînent de nouveaux rôles économiques tant pour les centres-villes que pour leur périphérie. Ces rôles exigeront des réseaux de transport différents qui, bien qu'encore axés sur l'automobile, assureront peut-être un rôle accru de façon sensationnelle au transport ferroviaire interurbain. En résumé, au fur et à mesure de la croissance des villes périphériques et des villes satellites dont la diversité économique s'accroîtra en conséquence, nous assisterons à l'avènement de centres urbains où les transports en commun seront probablement plus rentables.

### **Augmentation continue de la demande de transport**

Comme nous l'avons vu, au cours des dernières décennies la croissance économique, prévue ou non, s'est produite le plus souvent à des endroits mal desservis par les transports en commun rapides ou les transports publics en général, et elle continuera de le faire. Il s'agit d'un effet de symbiose : comme cette croissance a eu lieu dans des endroits où les transports en commun laissaient à désirer, elle a naturellement provoqué des aménagements urbains axés sur l'automobile plutôt que sur les transports en commun, d'où les encombrements routiers.

De nos jours, les plus grandes zones urbaines du Canada connaissent généralement pour la plupart, en période de pointe, une très forte congestion de la circulation sur leurs routes de dégagement et leurs autoroutes. Dans certaines agglomérations, comme celles de Toronto et de Vancouver, cette congestion est devenue particulièrement aiguë. C'est ainsi que quelque 60 p. 100 du réseau autoroutier de la région du Grand Toronto connaît des niveaux de congestion inacceptables au cours des périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

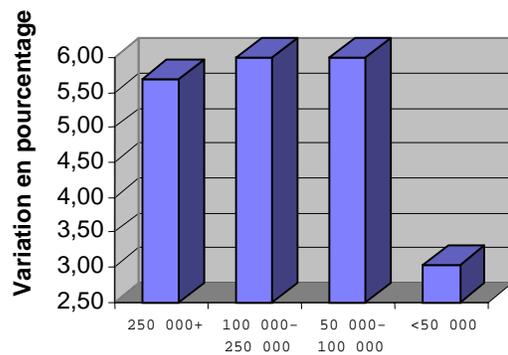
Il n'y a aucune façon quantifiable de mesurer la congestion de la circulation. En termes les plus réels, la plupart d'entre nous la mesurons en fonction du temps qu'il faut mettre pour se rendre au travail ou à l'école et en revenir. Un excellent indicateur est l'imprévisibilité des temps de déplacement. Une étude récente sur les vitesses et les retards a révélé que sur un seul et même tronçon de l'autoroute 401, à Toronto, la vitesse moyenne à l'heure de pointe a été de 75 km/h pendant un jour donné, et de 33 km/h le lendemain. Les incidences directes de cette énorme variation des temps de déplacement sont la frustration des conducteurs et la diminution de la qualité de la vie, ainsi que le coût plus élevé du transport des marchandises et les frais d'exploitation accrus des transporteurs publics.

À moins d'un renversement des tendances actuelles, les décisions de déménager ailleurs prises par les entreprises et les particuliers continueront à déplacer le lotissement hors des grandes zones urbaines du Canada. La diminution des vitesses de déplacement, l'augmentation des temps de déplacement domicile-travail, les répercussions des incidents et l'énorme réduction de la capacité ont tous rendu le réseau de transport de plus en plus imprévisible, ce qui commence à avoir des conséquences très défavorables en matière de frustration des conducteurs, de réduction de la qualité de la vie et de détérioration des aspects économiques du transport des marchandises.

### Croissance prévue des villes périphériques

La conséquence la plus probable d'une région urbaine en pleine expansion et axée sur l'automobile est le déplacement de l'activité économique et de la promotion immobilière vers des zones plus accessibles de l'arrière-pays urbain. Cela signifie que les villes satellites – des villes moyennes d'une région économique centrée sur une agglomération plus grande – seront

Croissance moyenne de la population par taille de ville dans toutes les AR/RMR canadiennes de 1991 à 1996



Source : Recensement général du Canada, 1991-1996.

UTILISATION ÉVENTUELLE DE CORRIDORS FERROVI-  
FERROVIAIRE RÉGIONAL

l'emplacement de choix au cours des 20 prochaines années.<sup>1</sup> Cette tendance est d'ores et déjà manifeste au Canada, comme le montre bien le graphique de droite et le tableau ci-dessous. Selon le premier, les villes dont la population est de 50 000 à 250 000 habitants – c'est la taille de la plupart des villes satellites - ont connu le taux de croissance la plus rapide au pays pendant la période de 1991 à 1996, dernières années pour lesquelles les données de recensement sont disponibles. Et comme l'indique le tableau, sur les 10 villes canadiennes dont la croissance a été la plus rapide au cours de la même période, six ont été des villes situées à moins de 100 km soit de Toronto, soit de Vancouver. En outre, la population de ces 10 villes a varié de 40 000 à 140 000 habitants (1996). Bien que ces données remontent à quelques années, l'expérience acquise par le groupe d'étude en matière de taux de croissance des collectivités de l'ensemble du Canada, vers la fin des années 90, est conforme à la tendance que nous venons d'indiquer.

À certains égards, nous pouvons déclarer que dans l'avenir, la structure des plus grandes villes canadiennes reflétera probablement la situation qu'ont connue plusieurs centres urbains des États-Unis, notamment les villes d'Atlanta, de Boston, de Houston et de Phoenix. Au fur et à mesure que nos villes deviendront des régions multicentriques, le défi primordial sera de maintenir la qualité de la vie de leurs habitants, et la possibilité pour ceux-ci d'avoir des modes de vie différents au sein d'une même zone urbaine.

Il est peu probable qu'on puisse se fier exclusivement à l'expansion du réseau routier. Il faut un réseau de transport qui tire parti des centres d'activité anciens et nouveaux et les dote de transports en commun à grande capacité. Toutes les villes en question ont actuellement un réseau routier et un réseau de transport en commun pouvant alimenter une liaison ferroviaire régionale. Dans la plupart des cas, des terrains sont disponibles pour le stationnement et les services de transport en commun local axés sur le centre-ville ou le centre d'activité.

---

<sup>1</sup> Aux fins du présent rapport, la définition de « région métropolitaine de recensement » adoptée par Statistique Canada est utile parce qu'elle englobe toutes les banlieues d'une ville-centre, mais exclut les villes satellites. Un exemple de région économique plus étendue pourrait être le sud de la Colombie-Britannique/l'ouest de l'île de Vancouver. Dans cette région, Vancouver est le grand centre métropolitain, et des villes comme Abbotsford et Chilliwack sont des villes satellites.

<b>Villes canadiennes ayant connu la croissance la plus rapide de 1991 à 1996</b>			
<b>Noms</b>	<b>Populations en 1991</b>	<b>Populations en 1996</b>	<b>Croissance en %</b>
<b>Courtenay (C.-B.)</b>	44 523	54 912	23,3
<b>Barrie (Ont.)</b>	97 150	118 695	22,2
<b>Kelowna (C.-B.)</b>	111 846	136 541	22,1
<b>Chilliwack (C.-B.)</b>	54 962	66 254	20,5
<b>Abbotsford (C.-B.)</b>	113 562	136 480	20,2
<b>Nanaimo (C.-B.)</b>	73 547	85 585	16,4
<b>Duncan (C.-B.)</b>	30 924	35 803	15,8
<b>Penticton (C.-B.)</b>	35 823	41 276	15,2
<b>Vernon (C.-B.)</b>	48 139	55 359	15
<b>Kamloops (C.-B.)</b>	74 353	84 914	14,2

### **Les prévisions pour les 20 prochaines années offrent des garanties raisonnables à certains égards**

Nous allons très probablement, au cours des 20 prochaines années, connaître :

- des déplacements accrus qui poseront des problèmes croissants de congestion de la circulation;
- une croissance qui, dans les banlieues et les anciens noeuds urbains, continuera d'être axée sur les villes périphériques et les villes satellites;
- le désir connexe de la population de bénéficier d'un réseau ferroviaire de banlieue plus étendu constituant une solution de rechange aux déplacements en automobile entre ces régions et de ces régions vers les centres-villes.

Il est tout à fait probable que ces phénomènes auront lieu, parce que les changements importants dans les habitudes des voyageurs ne se produisent que très lentement, et que dans bon nombre de zones urbaines, les modèles d'occupation des sols sont déjà établis grâce à une politique de planification. Tous les indicateurs actuels indiquent que ces tendances se poursuivront dans un avenir prévisible.

### **La réglementation environnementale croissante est en train de réduire le nombre de corridors disponibles**

Au cours des 50 dernières années, toutes les régions du Canada ont été témoins d'un degré toujours croissant de contrôle réglementaire qui limite l'emplacement, la nature et le nombre de nouveaux corridors de lotissement et de transport. Ce contrôle a découlé en grande partie d'une meilleure compréhension par la population des coûts environnementaux occasionnés par un usage accru de l'automobile, et, dans une moindre mesure, par l'étalement urbain. On peut raisonnablement supposer que la tendance accélérée à une plus grande sensibilisation aux dommages causés à l'environnement soumettra les décideurs à de plus fortes pressions visant à les amener

à limiter l'occupation de nouveaux terrains et, dans certaines zones, le lotissement en général.

Les changements démographiques et sociaux qui se produiront au cours des 30 prochaines années raffermeront probablement l'engagement gouvernemental à l'égard d'une réglementation plus rigoureuse. Au fur et à mesure que la génération de l'après-guerre atteindra peu à peu l'âge de la retraite ou prendra une retraite anticipée, la prospérité personnelle sera subordonnée au mode de vie, à la santé et à la sécurité.

Les modèles de croissance décrits dans les quelques pages précédentes seront tributaires de ces nouvelles valeurs. Les concepteurs et les planificateurs devront adapter le lotissement (y compris l'infrastructure) à l'environnement, plutôt que l'inverse. Il faudra justifier davantage toutes répercussions environnementales : le compromis à réaliser (la croissance par rapport à la nécessité de protéger l'environnement) deviendra de plus en plus difficile à maintenir, de sorte que l'industrie des transports n'aura pas la tâche facile lorsqu'elle voudra implanter de nouveaux corridors de transport.

### **Répercussions sur l'implantation de corridors ferroviaires**

Puisqu'il deviendra plus difficile d'implanter ces nouveaux corridors, l'importance de la réutilisation de corridors ferroviaires existants augmentera. Les frais fonciers estimatifs de la création d'une nouvelle emprise de 100 pieds traversant une zone urbaine sont aujourd'hui d'environ 600 000 à 1,8 million de dollars par kilomètre dans le cas des six villes qui ont fait l'objet de l'enquête. Cette estimation ne comprend que le coût des terrains, en supposant qu'il s'agit de terrains industriels viabilisés, et non les coûts substantiels occasionnés par le processus d'approbation et l'effet préjudiciable allant de pair avec l'implantation de ce nouveau corridor.

Au fur et à mesure que l'aménagement urbain s'étendra jusqu'à entraîner une configuration polycentrique autour de nos grandes villes, la nécessité d'implanter des corridors ferroviaires de plus longue portée augmentera. Une nouvelle clientèle des services ferroviaires de banlieue existera peut-être dans les villes satellites qui étaient auparavant trop petites pour justifier un service de transport régulier. Les axes de transport d'il y a un siècle, c'est-à-dire les corridors ferroviaires, connaîtront peut-être une renaissance vu que les pénibles encombrements routiers et la croissance rapide des villes satellites accentueront la demande de services ferroviaires. Il est ironique de penser que les mêmes forces qui ont créé les agglomérations urbaines dominantes en permettant les longs trajets domicile-travail risquent de nous ramener à un aménagement polycentrique à l'appui du transport ferroviaire.

### 3. ÉTUDES DE CAS - SIX VILLES CANADIENNES

---

Afin de déterminer si l'abandon d'un corridor ferroviaire risquait de poser un problème, l'auteur a étudié les tendances actuelles et prévues en matière d'utilisation des sols dans six villes canadiennes, soit Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces six régions urbaines varient énormément quant à leur superficie et à leur population, qui vont de celles d'Halifax (population de 330 000 habitants pour une superficie de 2 503 km<sup>2</sup>) à celles de la région du Grand Toronto (population de 5 000 000 d'habitants pour une superficie de 7 042 km<sup>2</sup>). La figure 2 donne un aperçu relatif de chacune des grandes agglomérations.

#### Mode de collecte de données

L'un des objectifs de l'étude était de déterminer les taux de croissance et de lotissement régionaux. Le recensement du Canada a fourni des données démographiques détaillées sur les régions métropolitaines de recensement (RMR) correspondant aux six agglomérations urbaines étudiées. Une RMR comprend une grande ville et un certain nombre de ses municipalités adjacentes, qui, de l'avis de Statistique Canada, ont des interrelations sociales et économiques. Les données relatives aux RMR ont en général été conformes aux cadres de planification régionaux respectifs du District régional de Vancouver (DRV), de la région du Grand Toronto (RGT), de la région métropolitaine de Montréal (RMM) et de la région d'Halifax. En ce qui a trait à Calgary et Winnipeg, ces deux villes font voir toutes les caractéristiques d'une ville-centre, et ni l'une ni l'autre n'avaient adopté un modèle de planification, bien que Winnipeg en soit aux premiers stades de l'élaboration d'un plan régional.

Les sources de renseignements principales sont les stratégies de gestion de la croissance régionale élaborées par les gouvernements à Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Divers rapports sont disponibles, y compris des plans officiels, des plans stratégiques et des plans directeurs des transports. Ces renseignements ont été obtenus avant tout grâce aux sites Web respectifs des villes en question, mais dans tous les cas, des courriels, ou des discussions téléphoniques avec le personnel de planification, ont fourni un niveau de détail uniforme.

#### Mode d'analyse des corridors ferroviaires

Nous avons fondé notre évaluation de l'importance éventuelle de corridors ferroviaires existants sur un examen des scénarios de croissance et de peuplement envisagés pour chaque ville-région, ainsi que des documents de principes officiels. Dans certains cas, nous avons étayé ces renseignements grâce à des études précises qui nous ont permis de déterminer quel serait le corridor ferroviaire qui conviendrait le mieux à un objectif de transport donné.

En nous fondant sur ces renseignements, nous avons étudié les corridors ferroviaires existants pour en préciser le potentiel en matière de transport ferroviaire régional. Nous avons classé ces corridors au moyen du système suivant. Les pièces suivantes font état

---

UTILISATION ÉVENTUELLE DE CORRIDORS FERROVIAIRES ABANDONNÉS POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL

des scénarios de croissance actuels et futurs, des corridors ferroviaires existants, et de la possibilité que ceux-ci permettent d'atteindre dans l'avenir un objectif ferroviaire régional. En ce qui a trait à leur affectation éventuelle au transport ferroviaire régional, nous avons classé ces corridors comme « prioritaires », « très prometteurs » ou « peu prometteurs » afin de simplifier notre analyse. Nous avons fondé ce classement sur les définitions suivantes :

***Corridors prioritaires - corridors ferroviaires de banlieue existants***

Ce sont les corridors qu'utilisent actuellement l'AMT de Montréal, qui exploite 122 km de voie, le Réseau GO (GO Transit) de la région du Grand Toronto, qui exploite 361 km de voie, et la West Coast Express de la Colombie-Britannique, qui exploite un unique parcours de 65 km.

***Corridors très prometteurs- pouvant être affectés au transport ferroviaire de banlieue***

Les corridors très prometteurs sont ceux qu'une étude des transports régionaux, ou notre propre analyse, a permis de considérer comme importants pour l'avenir du transport ferroviaire de banlieue dans une ville ou une région donnée.

***Corridors peu prometteurs (le reste des corridors)***

Les corridors peu prometteurs sont ceux qui n'ont aucun potentiel évident en matière de transport ferroviaire régional.

## HALIFAX

### Analyse de croissance régionale

La municipalité régionale d'Halifax a été établie en 1996 grâce à la fusion des municipalités d'Halifax, de Dartmouth, de Bedford et du comté d'Halifax. Les deux plus peuplées sont Halifax et Dartmouth, qui avaient une population combinée d'environ 180 000 habitants en 1996. L'aménagement urbain actuel et les corridors ferroviaires sont indiqués dans la figure 2.

Comme le montre le tableau 1, la croissance prévue de la population de la région la portera probablement à 387 371 habitants d'ici 2021, soit environ 2 200 personnes par année. Même si ce taux de croissance n'est pas élevé relativement à celui d'autres villes canadiennes visées par notre étude, Halifax connaît toujours un taux modéré de suburbanisation. Cela est attesté par la diminution de la population d'Halifax et de Dartmouth entre 1991 et 1996, soit environ 2 800 personnes de moins, alors que celle de Bedford a grimpé d'environ 2 000 habitants. La croissance suburbaine a touché avant tout la population, étant donné qu'en 1996, quelque 60 p. 100 des emplois de la région étaient situés au centre-ville d'Halifax et de Dartmouth.

La figure 2 montre les secteurs de croissance prévus de la région au cours des 20 à 30 prochaines années. Il apparaît que la croissance future de la population contribuera aux tendances touchant les banlieues, surtout dans le cas des terrains soumis aux pressions qui s'exerceront en matière d'aménagement ou de lotissement.

**TABLEAU 1 – Statistiques d’Halifax**

Population de la RMR en 1996	332 518
Population de la RMR en 2021	387 371
Population de la ville en 1996	113 910
<b>Croissance annuelle prévue</b>	<b>2 200</b>
Part modale des transports en commun en 1996	10,9 %
N <sup>bre</sup> de municipalités dans la RMR	10
Superficie de la ville	79 km <sup>2</sup>
Superficie de la région	2 503 km <sup>2</sup>
Longueur (est.) du corridor ferroviaire régional	35 km

## Analyse du corridor ferroviaire

La région d’Halifax est desservie par une unique ligne de chemin de fer principale qui se divise à Windsor Junction et s’étend de l’un ou l’autre côté du bassin de Bedford et du port d’Halifax, au profit des villes d’Halifax et de Dartmouth. C’est le seul corridor à desservir la municipalité régionale d’Halifax. La figure 2 montre que cette ligne est un corridor très prometteur en mesure de répondre aux exigences à long terme du transport de banlieue régional. Une partie de ce corridor, du côté d’Halifax, est caractérisée par une voie double faisant partie d’un saut-de-mouton, mais le CN propose d’en enlever une au printemps de 2001.

## MONTRÉAL

### Analyse de croissance régionale

La région métropolitaine de Montréal est la deuxième des plus grandes zones urbaines du Canada. La RMR établie par Statistique Canada comprend 112 municipalités, dont un bon nombre sont actuellement visées par un programme de restructuration municipale. L’aménagement urbain et les corridors ferroviaires actuels sont indiqués dans la figure 3.

Comme le montre le tableau 2, la population de la RMR grimpera probablement à 4 031 000 habitants d’ici 2021, soit environ 28 000 personnes par année. Ce fort taux de croissance prévu a poussé le ministère des Transports à élaborer un plan global de gestion des transports pour la région métropolitaine de Montréal. Celui-ci propose une série de stratégies visant à maintenir la connectivité entre la croissance de la population dans la frange urbaine et la concentration des possibilités d’emploi au centre-ville.

**TABLEAU 2 – Statistiques de Montréal**

Population de la RMR en 1996	3 326 510
Population de la RMR en 2021	4 031 000
Population de la ville en 1996	1 016 376
<b>Croissance annuelle prévue</b>	<b>28 000</b>
Part modale des transports en commun en 1996	20,3 %
N <sup>bre</sup> de municipalités dans la RMR	112
Superficie de la ville	177 km <sup>2</sup>
Superficie de la région	4 024 km <sup>2</sup>
Longueur (est.) du corridor ferroviaire régional	600 km

## Analyse du corridor ferroviaire

La région métropolitaine de Montréal est actuellement desservie par quatre lignes de chemin de fer de banlieue, dont deux ont récemment été implantées et qui ont toutes été désignées comme prioritaires à la figure 3. La première dessert la partie ouest de Montréal et s'étend vers l'ouest à partir du centre-ville, en passant par l'aéroport international de Dorval puis en quittant l'île pour atteindre en définitive la localité de Rigaud, située à environ 50 km du centre-ville. La deuxième ligne s'étend vers le nord-ouest à partir du centre-ville, jusqu'à la localité de Deux-Montagnes. La troisième ligne part du secteur de Montréal-Ouest, traverse le pont Mercier, et va jusqu'à la localité d'East Delson/Saint-Constant. La quatrième ligne de banlieue s'étend vers le nord-ouest à partir du centre-ville, jusqu'à la ville de Blainville, située à environ 30 kilomètres du centre-ville de Montréal.

Le plan directeur des transports de la Ville de Montréal, dressé en avril 2000, a proposé la création de deux autres services ferroviaires de banlieue. La première ligne proposée s'étendrait vers le sud et vers l'est depuis le centre-ville, traverserait le Saint-Laurent, et atteindrait ensuite la localité de Mont-Saint-Hilaire. La seconde ligne proposée filerait vers le nord-est depuis le centre-ville de Laval, sur une distance d'environ 30 kilomètres jusqu'à la ville de Mascouche.

## TORONTO

### Analyse de croissance régionale

La région du Grand Toronto (RGT) est la plus grande agglomération du Canada, avec une population approchant les 5 millions d'habitants, chiffre qui atteindra probablement 7,4 millions d'habitants d'ici 2031. Elle se compose de 30 municipalités membres. La seule administration régionale est la Commission des services du Grand Toronto

(CSGT), dont le mandat est de promouvoir et de faciliter la prise de décisions concertée par les municipalités de la RGT. À ce jour, le seul service administré directement par la CSGT est le Réseau Go, le service de trains de banlieue. L'aménagement urbain et les corridors ferroviaires actuels sont indiqués dans la figure 4.

Comme l'indique le tableau 3, la croissance prévue de la population de la région atteindra probablement le chiffre de 6 975 000 habitants d'ici 2021, soit une augmentation de quelque 123 000 habitants par année. Ce taux de croissance élevé signifiera très probablement que la suburbanisation rapide se poursuivra dans la RGT et au-delà.

Les emplois sont de plus en plus dispersés dans l'ensemble de la RGT. Les prévisions indiquent une faible augmentation du nombre d'emplois au centre-ville de Toronto, mais font voir que la croissance de l'emploi aura lieu surtout dans les municipalités de banlieue avoisinantes. Même compte tenu de cette croissance modeste de l'emploi dans la ville de Toronto, pour maintenir au même niveau la clientèle actuelle des transports en commun, il faudrait doubler la capacité du réseau actuel.

La figure 4 montre les zones de croissance prévues de la région au cours de la prochaine période de planification, soit de 20 à 30 ans. Les municipalités locales les ont désignées telles. Les villes qui connaîtront probablement le taux de croissance le plus élevé seront Oakville, Milton, Brampton, Pickering, Ajax et Oshawa.

**TABLEAU 3 – Statistiques de Toronto**

Population de la RMR en 1991	3 898 933
Population de la RMR en 2021	6 975 000
Population de la ville en 1996	2 056 703
Croissance annuelle prévue	123 000
Part modale des transports en commun	22,0 %
N <sup>bre</sup> de municipalités dans la RMR	29
Superficie de la ville	506 km <sup>2</sup>
Superficie de la région	7 042 km <sup>2</sup>
Longueur (est.) du corridor ferroviaire régional	990 km

## Analyse du corridor ferroviaire

La région du Grand Toronto est desservie par 13 corridors ferroviaires, comme le montre la figure 4. Quatre lignes s'étendent en direction est-ouest, alors que les neuf autres filent vers le nord et le nord-est à partir du lac Ontario. Sont indiqués comme corridors prioritaires les six parcours de Go Transit. Go Transit a également indiqué les possibilités de prolongement des parcours actuels, soit les lignes Toronto-Hamilton, Toronto-Georgetown, Toronto-Stouffville et Toronto-Oshawa. Enfin, de nouveaux

parcours éventuels ont été mentionnés, soit les lignes qui desserviraient respectivement Orangeville, Pickering et Ajax.

## WINNIPEG

### Analyse de croissance régionale

En 1998, la province du Manitoba a entamé une étude visant à examiner la possibilité d'établir une administration régionale pour la Ville de Winnipeg et ses municipalités environnantes. Cette initiative a commencé par la mise sur pied d'un comité chargé d'étudier le cadre stratégique et méthodologique dans lequel s'inscrit l'aménagement foncier dans la région du Grand Winnipeg, appelée « région de la capitale ». L'aménagement urbain et les corridors ferroviaires actuels sont indiqués dans la figure 5.

Le Comité d'examen de la région de la capitale s'est penché sur la situation dans 16 municipalités. Ce champ d'application était un peu plus étendu que la RMR, qui n'englobait que 11 municipalités. Le tableau 4 ne contient des données démographiques sommaires que pour la ville de Winnipeg. À noter surtout que la population prévue pour 2021 y représentera une baisse d'environ 750 habitants par année. Celle-ci résultera avant tout tant de l'exode continu de la population en âge de travailler que du vieillissement de la population en général. Dans une certaine mesure, elle résultera également de la croissance démographique accrue hors de la ville de Winnipeg, même si cette croissance est très modeste et dispersée.

Mais peu importe le déclin prévu de la population, la Ville est prête à faire l'objet d'une expansion domiciliaire accrue dans les limites de ses frontières. Cela est attesté par la figure 5.

**TABLEAU 4 – Statistiques de Winnipeg**

Population de la RMR en 1991	615 215
Population de la RMR en 2021	599 800
Population de la RMR en 1996	667 209
<b>Croissance annuelle prévue</b>	<b>- 750</b>
Part modale des transports en commun	14,4 %
N <sup>bre</sup> de municipalités dans la RMR	11
Superficie de la ville	464 km <sup>2</sup>
Superficie de la région	4 078 km <sup>2</sup>
Longueur (est.) du corridor ferroviaire régional	170 km

### Analyse du corridor ferroviaire

Comme Winnipeg est le noeud ferroviaire de l'Ouest, elle possède l'un des réseaux les plus étendus de lignes de chemin de fer au pays, qui rayonne à partir du centre-ville ou encore traverse celui-ci. Quatre lignes desservent le sud du Manitoba, trois s'étendent vers les régions plus à l'ouest, trois desservent le nord du Manitoba, et trois autres vont jusque dans l'est du Canada.

Vu la faible croissance prévue pour Winnipeg, et l'absence actuelle d'une stratégie régionale des transports, il ne semble pas y avoir un corridor ferroviaire quelconque qui serait très prometteur en matière de services ferroviaires de banlieue. Néanmoins, la ligne Emerson Junction du CN, qui s'étend vers le sud, et la ligne Melville du CN, qui court vers l'ouest, ont toutes deux été identifiées comme corridors très prometteurs parce qu'elles assureraient la liaison entre les lotissements à venir et le centre-ville de Winnipeg.

## CALGARY

La Ville de Calgary, elle non plus, ne s'inscrit pas dans une structure administrative régionale. Elle représente environ 93 p. 100 de la population de la RMR de Calgary. Elle prévoit un taux de croissance élevé au cours des 25 prochaines années. Comme l'indique le tableau 5, la population de Calgary passera probablement à 1 200 000 habitants d'ici 2021, soit une augmentation de 17 000 personnes par année. L'aménagement urbain et les corridors ferroviaires actuels sont indiqués dans la figure 6.

Dans les localités voisines de Calgary, les statistiques démographiques font voir elles aussi des taux de croissance élevés. À noter que les localités de Chestermere, Airdrie et Rocky View ont toutes connu un taux de croissance dépassant 4 p. 100 par année entre 1991 et 1996. Mais étant donné la taille de Calgary par rapport à celle de ces localités, ainsi que son aptitude à soutenir une croissance à long terme continue, il est probable que celle-ci aura lieu surtout dans la ville elle-même.

**TABLEAU 5 – Statistiques de Calgary**

Population de la RMR en 1991	710 795
Population de la RMR en 2021	1 200 000
Croissance annuelle prévue	17 000
Part modale des transports en commun	12,6 %
N <sup>bre</sup> de municipalités dans la RMR	8
Superficie de la ville	717 km <sup>2</sup>
Superficie de la région	5 083 km <sup>2</sup>
Longueur (est.) du corridor ferroviaire régional	100 km

## Analyse du corridor ferroviaire

Quatre lignes de chemin de fer partent du centre-ville de Calgary, comme le montre la figure 6. Celles du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) s'étendent vers le nord jusqu'à Edmonton, vers l'ouest jusqu'à Vancouver, et vers le sud jusqu'à Lethbridge. Une autre ligne du CFCP court vers l'est, jusqu'à Medicine Hat. Quant aux lignes du CN, elles filent vers le nord et vers l'est.

## VANCOUVER

### Analyse de croissance régionale

Le District régional de Vancouver (DRV) est la troisième des plus grandes zones urbaines du Canada, et il a été établi en 1967. Il a pour mission d'aider à préserver la qualité de la vie dans la région, et à fournir des services d'une façon efficace et rentable. Les limites de la région sont à peu près les mêmes que celles de la RMR de Vancouver, qui avait une population de 1 831 665 habitants en 1996. L'aménagement urbain et les corridors ferroviaires actuels sont indiqués dans la figure 7.

Comme le montre le tableau 6, il est prévu que la population de la région grimpera à 2 740 603 habitants d'ici 2021, soit une augmentation d'environ 36 000 personnes par année. Ce taux de croissance élevé, joint à l'expansion territoriale limitée, a provoqué la croissance rapide de collectivités comme Coquitlam, Langley et Surrey, qui ont toutes connu un taux de croissance de 4 à 5 p. 100 au cours de la période de 1991 à 1996.

**TABLEAU 6 – Statistiques de Vancouver**

Population de la RMR en 1991	1 602 590
Population de la RMR en 1996	1 831 665
Population de la RMR en 2021	2 740 603
<b>Croissance annuelle prévue</b>	<b>36 000</b>
Part modale des transports en commun	14,3 %
N <sup>bre</sup> de municipalités dans la RMR	37
Superficie de la ville	113 km <sup>2</sup>
Superficie de la région	2 820 km <sup>2</sup>
Longueur (est.) du corridor ferroviaire régional	390 km

## Analyse du corridor ferroviaire

Le District régional de Vancouver (DRV) est desservi par trois lignes de chemin de fer et par un certain nombre d'embranchements, comme le montre la figure 7. Toutes ces lignes, à l'exception de celles qui appartiennent à BC Rail, s'étendent vers l'est et vers le sud à partir de Vancouver.

Le train de banlieue actuel de la région, le West Coast Express, est un train régional qui assure le service de banlieue reliant Mission, Haney, Maple Ridge, Pitt Meadows, Port Coquitlam, Coquitlam et Port Moody au centre-ville de Vancouver. Il est exploité depuis 1995 et utilise la ligne actuelle du CFCP, comme le montre la figure 7.

Le Livable Region Strategic Plan du DRV nous a aidés à évaluer ces corridors. La figure 7 fait état de deux corridors ferroviaires très prometteurs en matière d'implantation d'une liaison ferroviaire de banlieue.

## Sommaire

À l'exception de Winnipeg et d'Halifax, il est prévu que toutes les villes étudiées auront un taux de croissance relativement élevé, et que les nouveaux aménagements fonciers ou lotissements auront lieu surtout dans les banlieues. Grâce à la nature et à l'emplacement de ces derniers, certains des navetteurs pourront bénéficier de services ferroviaires régionaux. En ce qui a trait à l'utilisation possible de corridors ferroviaires pour les transports urbains, il y a une différence d'ordre de grandeur entre le potentiel considérable dans les trois plus grandes villes du Canada et le potentiel dans les trois autres centres urbains étudiés.

#### 4. L'EXPÉRIENCE AMÉRICAINE EN MATIÈRE DE MISE EN RÉSERVE DE LIGNES DE CHEMIN DE FER

---

La question de la protection des corridors ferroviaires pour qu'ils servent éventuellement au transport a été prise en compte aux États-Unis grâce à une loi du Congrès adoptée en 1983. Cette année-là, le Congrès a modifié la *National Trails System Act* pour mettre sur pied l'initiative appelée « The Rail Banking Program » (Programme de mise en réserve de lignes de chemin de fer), en réaction aux préoccupations exprimées au sujet du rétrécissement rapide du réseau ferroviaire des États-Unis. La mise en réserve de lignes de chemin de fer était une méthode qui allait préserver ces dernières de l'abandon grâce à leur conversion provisoire en sentiers.

En 1916, les États-Unis d'Amérique possédaient le réseau ferroviaire le plus étendu au monde, près de 300 000 milles de voies reliant la plupart des régions peuplées du pays. De nos jours, il reste moins de la moitié de ce réseau initial, et quelque 2 000 milles de voies sont abandonnés chaque année.

Dans de nombreux États américains, le statut juridique des lignes de chemin de fer diffère sensiblement de ce qu'il est au Canada. La plupart des compagnies de chemin de fer ne possèdent pas les terrains où courent leurs voies ferrées; elles ont plutôt une servitude d'accès aux terrains adjacents de propriétaires fonciers. À moins que cette servitude ne vise des lignes de chemin de fer mises en réserve grâce à leur conversion en sentiers, les droits de ces compagnies sont éteints et les terrains retournent auxdits propriétaires fonciers. Cela se produit lorsque le Surface Transportation Board autorise l'abandon des lignes et que le pouvoir d'abandon est exercé par les compagnies de chemin de fer.

Les lignes partagées par les compagnies de chemin de fer de catégorie 1, c'est-à-dire les principales compagnies de chemin de fer, se rangent dans trois catégories. En général, n'importe laquelle des lignes de la première catégorie est rentable. Lorsque celles-ci ont été mises en vente, elles ont été achetées par de nouveaux chemins de fer d'intérêt local et de nouveaux chemins de fer régionaux qui ont la plupart du temps été en mesure de réaliser des bénéfices, de reconstituer leur trafic et de préserver les services ferroviaires offerts aux collectivités. En fait, le nombre de chemins de fer d'intérêt local a plus que doublé aux États-Unis depuis 1980.

À l'opposé, il existe des lignes partagées par des compagnies de chemin de fer de catégorie 1, qui ne sont pas rentables et qui sont par conséquent destinées à l'abandon permanent puisqu'il n'y a à leur égard aucune perspective raisonnable de rentabilité future. La troisième catégorie de lignes se situe entre ces deux extrêmes. Ce sont des lignes qui, aujourd'hui, ne sont pas assez rentables pour attirer un nouvel exploitant, mais qui pourraient l'être dans l'avenir. C'est cette catégorie que la *Rails to Trails Act* devait viser.

Dans le cadre des initiatives qui ont influé sur l'utilisation de lignes de chemin de fer abandonnées, l'*Inter Modal Surface Transportation Efficiency Act* de 1991, appelée « ISTEA », prévoyait des fonds pour l'amélioration des pistes cyclables et des voies

pour piétons, y compris les sentiers ferroviaires. L'ISTEA a été remplacée depuis par la TEA 21, soit la *Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century*. L'une des exigences à satisfaire pour être admissible au financement fédéral, c'est que 16 facteurs soient pris en compte lors de l'élaboration d'un plan de transport. L'un deux est le suivant (traduction) :

*« La préservation des emprises en vue de l'exécution de futurs projets de transport, notamment le recensement d'emprises inutilisées qui pourraient être nécessaires pour d'éventuels corridors de transport, et celui des corridors à l'égard desquels il faut prendre des mesures visant à en empêcher la destruction ou la perte. »*

Au cours de la décennie comprise entre 1986 et 1996, le Surface Transportation Board a été saisi de 232 demandes de sentiers, qui ont porté au total sur quelque 5 800 milles de corridor ferroviaire. Il a acquiescé à 172 de ces demandes, qui ont représenté environ 4 500 milles de corridor ferroviaire. C'est ainsi qu'à peu près 3 100 milles de sentier, comprenant 62 000 terrains privés, ont été inaugurés officiellement avant 1996. Au total, 240 millions de dollars en fonds fédéraux ont été octroyés pour la conversion des terrains en sentiers.

Les demandes de sentiers qui n'ont pas été accordées ne répondaient pas à la norme d'utilisation des sentiers, ou bien d'autres facteurs sont peut-être entrés en jeu. S'il y avait eu d'autres intervenants qui, dans l'intérêt public, auraient cherché à consacrer le corridor ferroviaire à un véritable service de transport par chemin de fer, ces demandes n'auraient même pas été prises en considération.

En 1996, le Congrès a examiné la Loi lors d'une série d'audiences, pour déterminer si elle était encore efficace, et si elle avait encore sa raison d'être initiale. Les demandes présentées au Congrès à l'époque laissaient entendre qu'elle devrait être modifiée pour faire en sorte que le processus de retour à un usage ferroviaire se déroule le plus facilement possible. À ces audiences, on a fait remarquer que le retour à un tel usage ne pouvait s'effectuer sans qu'il y ait d'abord eu une évaluation environnementale complète. Or cela s'avérait très difficile, très long et très coûteux. À ces audiences également, on a laissé entendre que si la Loi avait pour but de préserver les corridors pour qu'ils servent au transport ferroviaire, elle devrait faire état de certains droits existants qui permettraient d'utiliser ceux-ci à cette fin.

Toujours au cours des audiences du Congrès, on a fait observer que les corridors ferroviaires abandonnés avaient beaucoup de potentiel pour assurer d'autres genres de transport –à l'exclusion évidemment de la marche ou de la bicyclette –, comme le métro léger ou des autobus empruntant une chaussée qui leur est réservée. À noter qu'on y a mentionné que les corridors ferroviaires devenus sentiers sont préservés pour servir éventuellement de nouveau au transport ferroviaire ou autre « lorsque les gisements de pétrole seront épuisés ».

## Possibilités importantes d'utiliser les corridors abandonnés pour les transports en commun et les services ferroviaire de banlieue

L'American Public Transit Association regroupe, outre les représentants de bien d'autres services de transport en commun, ceux de 14 services ferroviaires de banlieue établis dans de grandes agglomérations américaines. Ces services ferroviaires de banlieue transportent plus de 352 000 000 de personnes par année, grâce à 6 400 milles d'emprise de chemin de fer. Le service ferroviaire de banlieue classique est exploité sur des emprises qui font partie du réseau ferroviaire marchandises.

Par ailleurs, aucun des 14 services de banlieue en question n'a tout à fait le même mode d'exploitation que les autres. Certains exploitants possèdent la très grande majorité des emprises qu'ils utilisent; d'autres comptent sur des accords conclus avec les transporteurs ferroviaires de marchandises, ou avec AMTRAK, pour l'utilisation des emprises. Dans les deux cas, la principale similitude est qu'ils ont recours aux emprises d'un chemin de fer existant, c'est-à-dire qu'aucun service ferroviaire de banlieue n'essaie d'implanter une emprise de chemin de fer lorsqu'il n'y en a aucune. C'est la principale raison pour laquelle l'exploitation de trains de banlieue est très rentable au début.

Dans son témoignage aux audiences de 1996, l'APTA a fait valoir que l'utilisation future d'emprises de chemin de fer par les services ferroviaires de banlieue était primordiale puisqu'elle était un excellent moyen éventuel d'accroître la mobilité de la population des villes américaines. Elle a cité en exemple l'acquisition, par le service de transport en commun rapide de la région de Dallas (le DART), de plus de 150 milles de corridors ferroviaires de cette région. Comme celui-ci n'envisage pas de consacrer ces corridors à des services voyageurs avant plusieurs années, leur mise en réserve pour un usage ferroviaire éventuel est la solution provisoire idéale.

## Rapport direct avec la situation canadienne

Les besoins des États-Unis et du Canada au chapitre des transports urbains sont à toutes fins utiles identiques. Même si le mode de protection, les antécédents en matière de propriété des corridors ferroviaires, et le processus d'abandon de ces derniers peuvent être très différents d'un pays à l'autre, la teneur et le résultat de l'expérience américaine semblent appropriés à la situation au Canada.

## 5. CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

---

La question cruciale à laquelle il faut répondre est la suivante :

*Est-il important de conserver les corridors ferroviaires existants pour qu'ils servent éventuellement de lignes de chemin de fer de banlieue?*

Pour répondre à cette question, nous pouvons résumer comme suit nos constatations :

1. Selon les prévisions, les plus grandes agglomérations canadiennes connaîtront une croissance rapide qui se traduira par une expansion proportionnellement plus grande des banlieues. Dans ces agglomérations, il faut absolument préserver les corridors ferroviaires existants parce que la congestion croissante de la circulation et les changements dans les structures urbaines créent des situations qui favorisent le transport ferroviaire de banlieue.
2. Il existe au Canada un grand nombre de villes de taille moyenne que nous n'avons pas examinées dans le cadre de notre étude, mais qui croissent tout aussi rapidement. Elles peuvent représenter des occasions majeures pour le transport en question, surtout celles qui sont des villes satellites situées près des plus grands centres urbains.
3. Tout corridor ferroviaire représente une occasion d'établir des services de transport de rechange.
4. En matière de priorité, les principaux corridors sont ceux qui prolongent les actuels parcours ferroviaires régionaux dans l'arrière-pays urbain.
5. Tout aussi importants sont les corridors qui, dans les zones urbaines, sont susceptibles de relier des noeuds de transit à forte densité existants ou en expansion (comme les aéroports de Pickering et de Dorval), et ceux où la circulation va en sens contraire à celui qu'on observe sur d'autres parcours, ou du moins dans un sens différent, ce qui offre des possibilités de liaisons entre d'autres parcours, ou entre des parcours qui desservent les zones périphériques.
6. De moindre importance sont un certain nombre de corridors qui ne permettent pas de desservir des centres de croissance existants ou futurs, bien que certains tronçons aient peut-être du potentiel au chapitre des transports non ferroviaires ou de l'infrastructure des transports.
7. Quatre des villes visées par notre analyse ont elles-mêmes entrepris une étude quelconque du potentiel de corridors existants en ce qui a trait au transport ferroviaire régional ou de banlieue, et les deux autres, soit Winnipeg et Halifax, sont en train de mener une telle étude. À ce jour, cette analyse indique que certains corridors ferroviaires devraient être affectés aux transports urbains pour répondre aux besoins futurs de la collectivité, à la lumière des schémas de croissance prévus. Dans les six villes en question, plusieurs initiatives ont visé à d'autres utilisations des corridors ferroviaires.

8. Dans les zones urbaines, ces corridors peuvent offrir des occasions uniques de faire circuler divers modes de transport. Ils sont difficiles, voire impossibles, à remplacer ou à dédoubler, à cause des coûts que cela entraînerait ainsi que des perturbations économiques, sociales et politiques qui s'ensuivraient.
9. À certains endroits, des corridors ferroviaires contiennent d'importantes parcelles de terrain qui dépassent en fait les besoins en matière d'emprise. Ces endroits peuvent offrir la possibilité d'implanter une gare ou des installations pour garer les trains, et il faudrait les prendre en considération lorsqu'on envisage d'assurer du transport ferroviaire régional.
10. Il serait dans l'intérêt public de faire en sorte que tous les corridors ferroviaires dont l'abandon a été proposé dans des zones urbaines, ou qui pourraient servir à la desserte de ces dernières, restent dans le giron fédéral en prévision du temps où les administrations provinciales ou locales concernées demanderont peut-être à les utiliser à des fins de transport.
11. Il faudrait permettre l'utilisation provisoire de ces corridors ferroviaires, à condition qu'ils ne fassent pas obstacle à leur reconversion en corridors de transports en commun.

Pour récapituler, disons que nous les Canadiens avons de très fortes chances, au cours des 20 prochaines années, de connaître :

- des niveaux de déplacement qui aggraveront sensiblement la congestion de la circulation;
- une croissance qui continuera d'être axée sur les noeuds suburbains et sur les anciens noeuds urbains – les villes périphériques et les villes satellites;
- une demande consécutive de réseaux ferroviaires de banlieue plus étendus en tant que solution de rechange aux déplacements en automobile entre ces zones périphériques, et de ces dernières aux centres-villes.

Il sera très difficile de créer de nouveaux corridors de transport qui constitueront des parcours relativement directs au sein des zones urbaines, et ce pour un certain nombre de raisons. Les achats de terrains sont souvent délicats au point de vue politique, et le prix payé est excessif. Par définition, les terrains qui seraient les plus appropriés pour implanter des corridors de transport ferroviaire de banlieue – ils sont dans des zones densément peuplées ou à circulation intense – ont une valeur extrême et sont par conséquent coûteux. Au fur et à mesure que les villes s'étendent et que surgissent de nouveaux quartiers, l'aptitude d'une administration locale à implanter une nouvelle route ou un itinéraire de transport en commun disparaît, et les coûts augmentent.

Une estimation des frais d'acquisition de corridors semblables a été effectuée, uniquement pour permettre d'en comprendre l'ordre de grandeur. Le modèle utilisé supposait l'acquisition de terrains aux fins de transport, dans le contexte hypothétique de la création d'un nouveau corridor, en l'absence présumée d'un corridor ferroviaire existant. D'après des enquêtes récentes sur le prix d'achat de terrains industriels

aménagés, qui seraient probablement les seuls terrains à pouvoir être convertis en un nouveau corridor ferroviaire, le prix à payer pour implanter l'ensemble des corridors prioritaires, très prometteurs et peu prometteurs (voir les figures 2 à 7 inclusivement) serait d'environ 3,6 milliards de dollars. Ventilés entre les municipalités, les frais seraient les suivants :

Halifax -	21 M\$
Montréal -	770 M\$
Toronto -	1 500 M\$
Winnipeg -	280 M\$
Calgary	325 M\$
<u>Vancouver -</u>	<u>690 M\$</u>
<b>Total –</b>	<b>3,6 G\$</b>

Les aptitudes actuelles du public qui empêchent la création de nouveaux corridors de transport dans les zones urbaines militent également en faveur de services de transport plus efficaces et rentables. Même si peu de Canadiens seraient d'accord sur la déclaration selon laquelle « de nouveaux corridors de transport devraient être aménagés dans des quartiers urbains », peu nombreux également seraient ceux qui acquiesceraient probablement à l'énoncé « nous n'avons pas besoin d'un plus grand nombre de modes de déplacement entre les villes : notre réseau actuel est satisfaisant ». Dans les plus grandes agglomérations canadiennes, le besoin de solutions de rechange au réseau routier se fait sentir de plus en plus.

L'affectation de corridors à des fins autres que les transports ferroviaires a d'ores et déjà été effectuée dans plusieurs villes canadiennes. C'est ainsi que dans la région de Sudbury, on a transformé d'anciens corridors ferroviaires en grands axes routiers qui desservent le centre-ville. La région d'Ottawa-Carleton a converti une ancienne emprise de chemin de fer, qui fait dorénavant partie du grand réseau de transport en commun utilisé uniquement par les autobus (« transitway »).

À cause des encombrements routiers de plus en plus nombreux et de la difficulté d'implanter de nouveaux corridors de transport, l'affectation de corridors ferroviaires existants aux transports en commun peut offrir beaucoup plus d'avantages que dans le passé. Ces corridors peuvent en réalité offrir la meilleure occasion possible d'assurer un accès accru aux centres-villes. Ce serait faire preuve d'imprévoyance que de permettre que l'idée de les réserver à un usage public soit abandonnée sans qu'il y ait eu d'abord un examen global de la situation, et une discussion approfondie, corridor par corridor.

En nous fondant sur ces constatations, nous avons conclu qu'il faut toujours maintenir les corridors en question dans l'intérêt public. Nous avons découvert également qu'un corridor ferroviaire abandonné peut avoir bien d'autres utilisations relatives aux transports. La fourniture d'installations de transport satisfaisantes ne vise pas qu'un seul mode de transport. La marche, la bicyclette, les transports en commun, les déplacements en automobile et diverses installations de transport en commun ferroviaire sont tous nécessaires à divers degrés et à divers endroits pour répondre à la demande de transport actuelle, et ils le seront aussi dans l'avenir. Comme l'un des coûts les plus importants de l'implantation de nouveaux services de transport est celui

de la création d'un corridor où ceux-ci seront assurés, les corridors ferroviaires existants peuvent être un atout très important.

## Intérêt fédéral

On s'est demandé quel serait l'avantage pour le gouvernement fédéral de commencer à s'occuper des transports urbains. Il vaut peut-être mieux se demander si les dispositions actuelles sur l'abandon de lignes de chemin de fer, et les processus afférents, militent en faveur de l'intérêt fédéral. Il y a trois raisons pour lesquelles celui-ci n'est peut-être pas servi par la législation actuelle.

Les corridors ferroviaires sont des ressources uniques dans nos villes, car près de quatre Canadiens sur cinq vivent maintenant en ville, et plus de la moitié de la population du Canada habite dans une zone de nos trois plus grands centres urbains potentiellement desservie par le transport ferroviaire de banlieue. La perte d'éventuels corridors ferroviaires régionaux ou de transport en commun réduira l'aptitude de nos villes à assurer une qualité de la vie acceptable à leur population. Dans certains cas, l'implantation de corridors ferroviaires à partir de rien serait irréalisable puisque les coûts sociaux et politiques seraient trop élevés. Il faudrait alors accorder aux corridors existants la même importance qu'à une zone unique et écologiquement sensible ou vulnérable, étant donné qu'ils sont irremplaçables et essentiels à un maillage urbain de qualité.

L'efficacité du réseau de transport local va de pair avec celle du réseau national : les intérêts fédéraux dans le transport aérien, par eau et ferroviaire, en subiront tôt ou tard le contrecoup si les aéroports ainsi que les gares maritimes et ferroviaires situées dans nos villes ne bénéficient pas d'un accès satisfaisant. Le réseau de transport national est tributaire de tous les aspects qui le rendent efficace, ainsi que d'une bonne intégration des services.

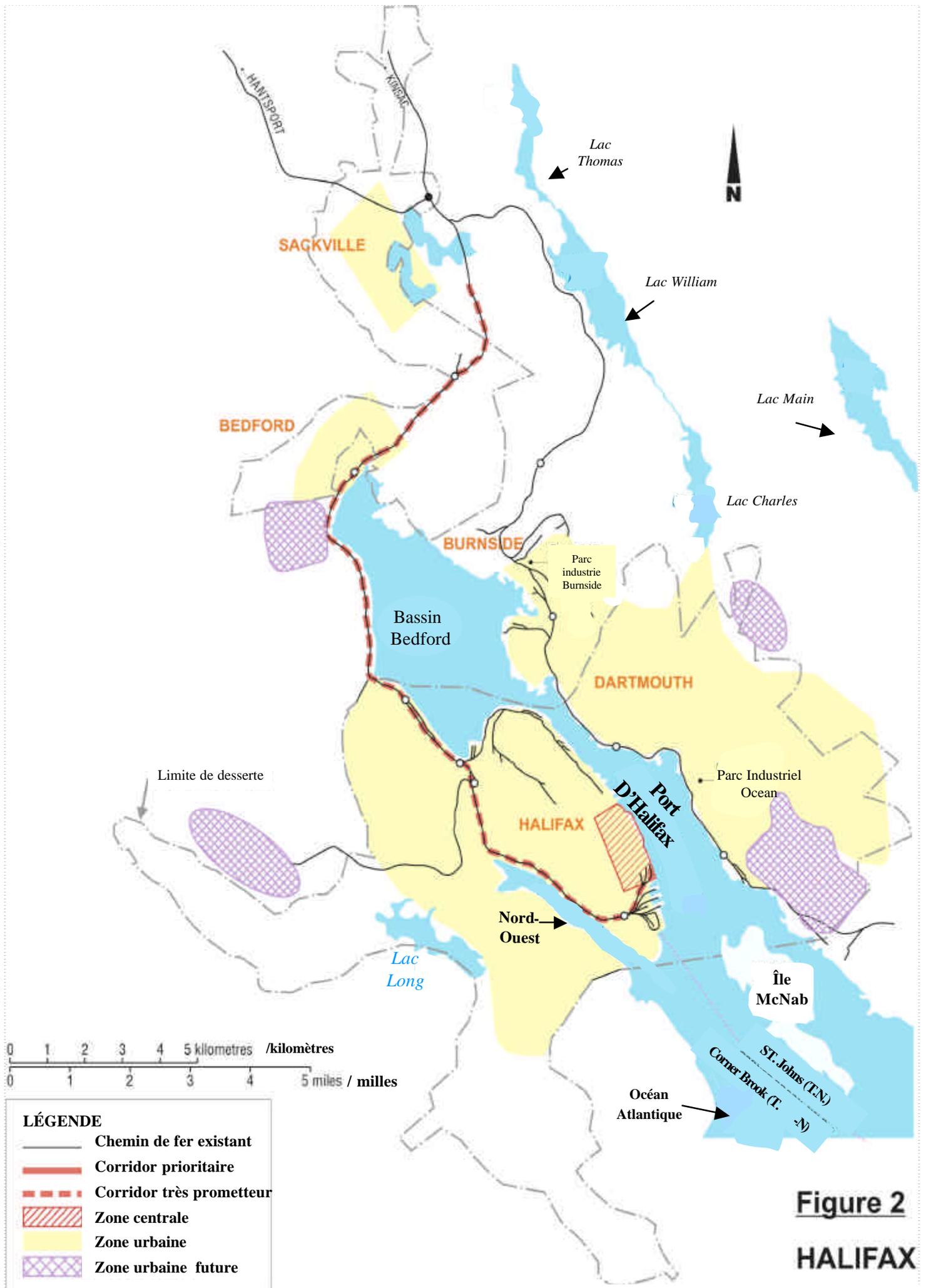
Dans une certaine mesure, nos villes doivent soutenir la concurrence à l'échelle mondiale à cause de la mondialisation croissante de l'économie, bien documentée. Sur ce marché mondial, c'est dans les villes-régions du Canada que le savoir, la main-d'oeuvre et le capital s'unissent pour permettre aux intervenants de concurrencer ceux d'autres villes du monde entier sur le plan des affaires et celui de l'investissement, de plus en plus mobiles. Un bon réseau de transport est essentiel pour que nos villes canadiennes restent compétitives sur la scène mondiale. Dans une économie fondée sur le savoir, où l'aptitude à attirer de la main-d'oeuvre qualifiée est tout aussi primordiale, il faut que la qualité de la vie, dans nos centres urbains, reste la plus élevée possible.

À noter que la plupart des pays occidentaux, notamment les États-Unis et la Grande-Bretagne, assurent un appui financier direct aux administrations locales grâce à divers modes de financement, dont bon nombre sont fondés sur l'aptitude de ces administrations à atteindre les objectifs fédéraux. Le Livre blanc sur l'avenir des transports que le gouvernement britannique a récemment rendu public propose de déléguer une partie de la responsabilité de planifier les transports aux administrations locales, tout en conférant à ces dernières le pouvoir de percevoir divers frais d'utilisation

pour financer l'infrastructure des transports. Aux États-Unis, des programmes semblables établissent des objectifs de qualité de l'air et financent l'amélioration des transports locaux, sous réserve de l'établissement de certains repères.

Le rôle du gouvernement fédéral peut se limiter à faire en sorte qu'aucune occasion ne soit perdue.

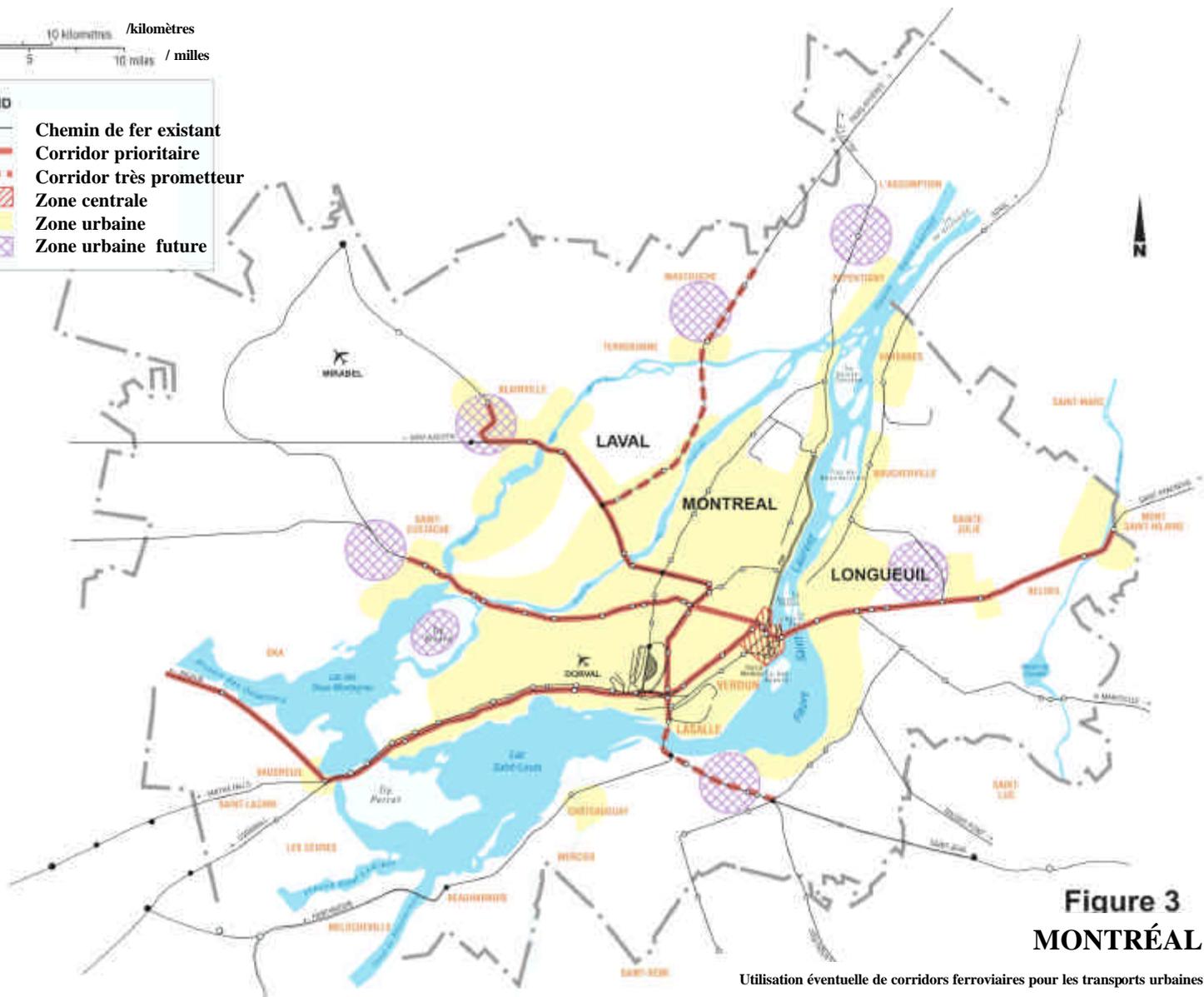
L'intérêt fédéral pourrait consister tout simplement à voir à ce que les corridors restent disponibles pour les transports, ce qui permettrait aux provinces et aux localités d'avoir la plus grande efficacité possible.



0 5 10 Kilomètres /kilomètres  
 0 5 10 milles / milles

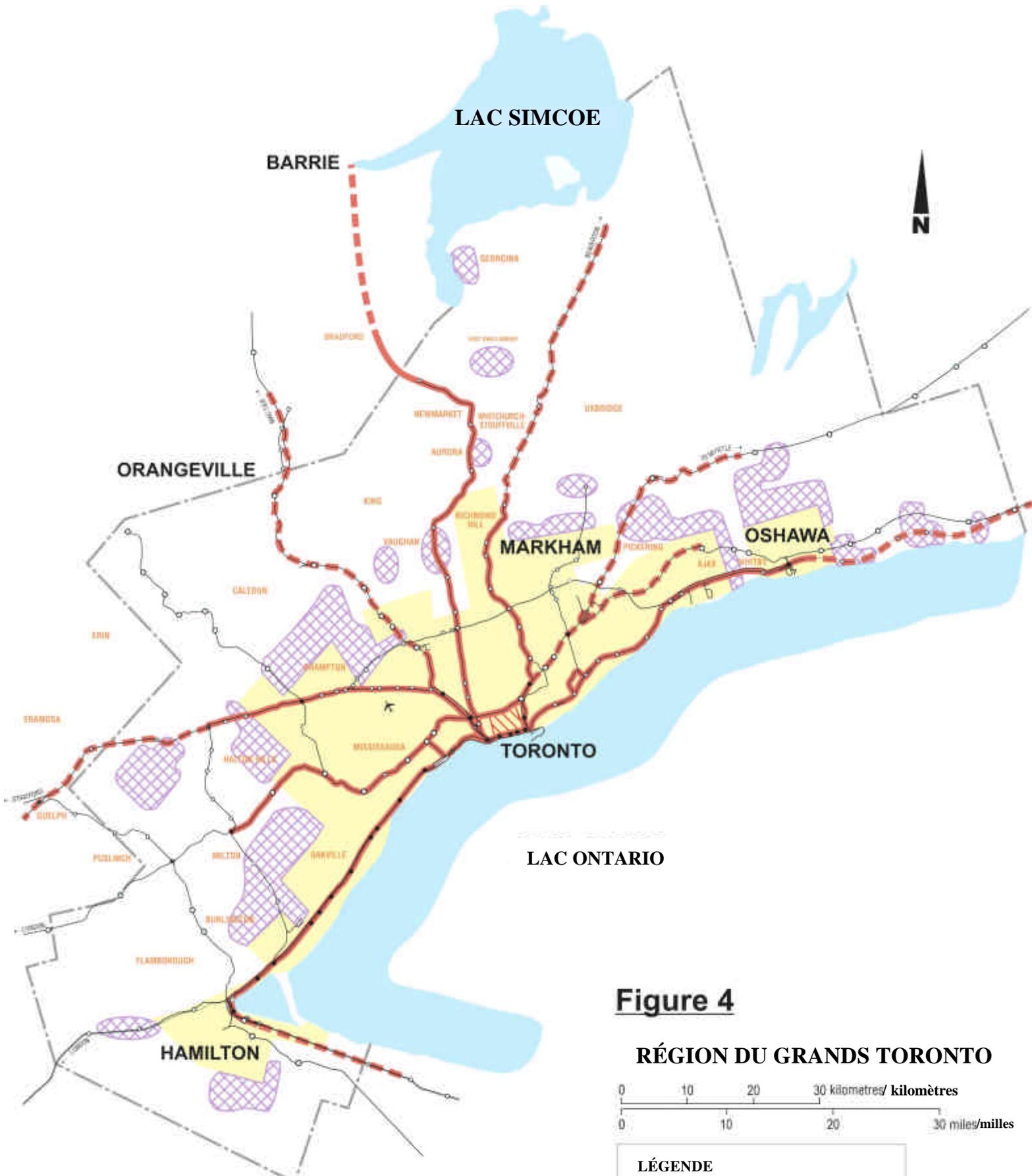
**LEGEND**

-  Chemin de fer existant
-  Corridor prioritaire
-  Corridor très prometteur
-  Zone centrale
-  Zone urbaine
-  Zone urbaine future



**Figure 3**  
**MONTREAL**

Utilisation éventuelle de corridors ferroviaires pour les transports urbaines



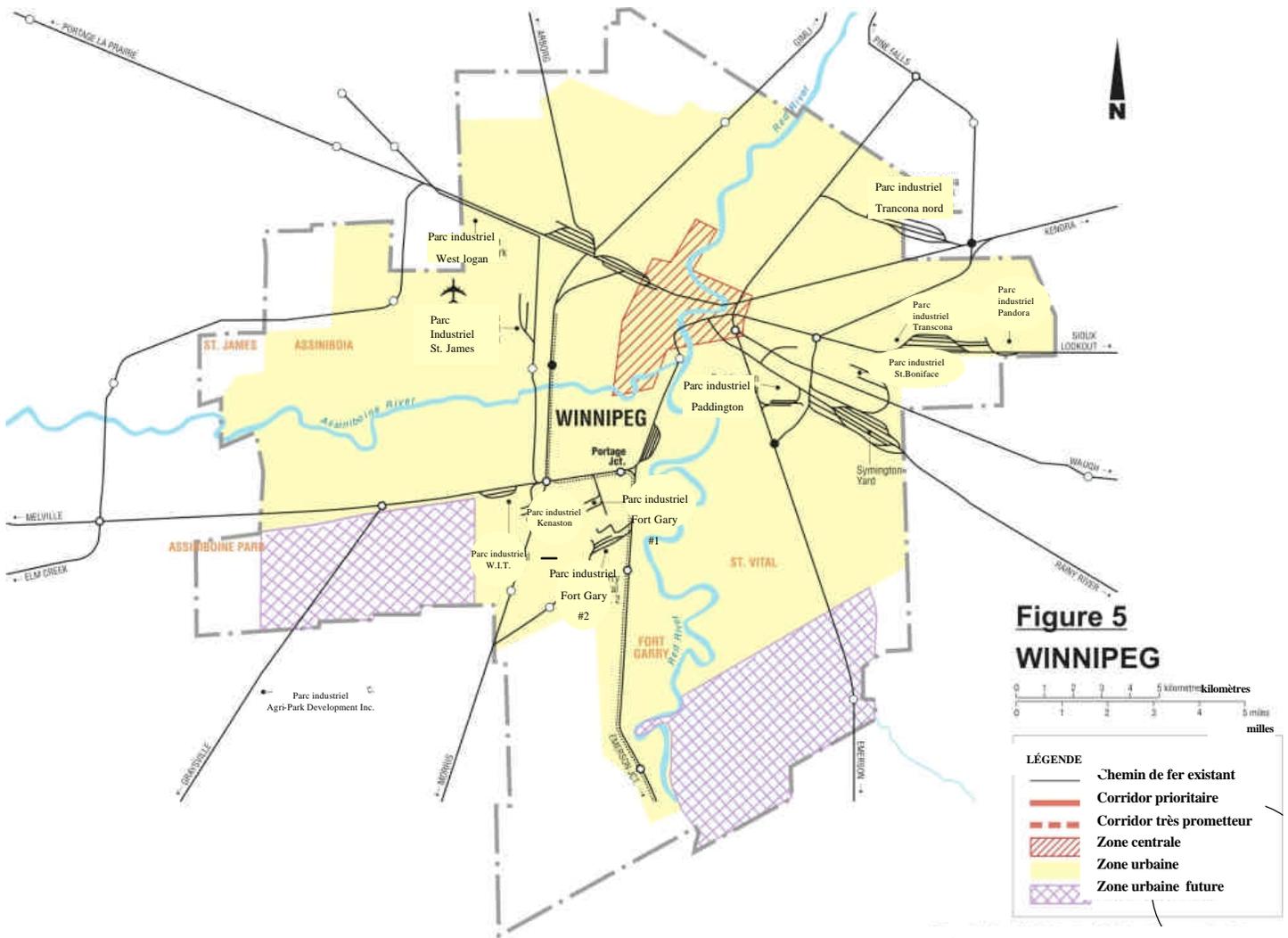
**Figure 4**

**RÉGION DU GRANDS TORONTO**

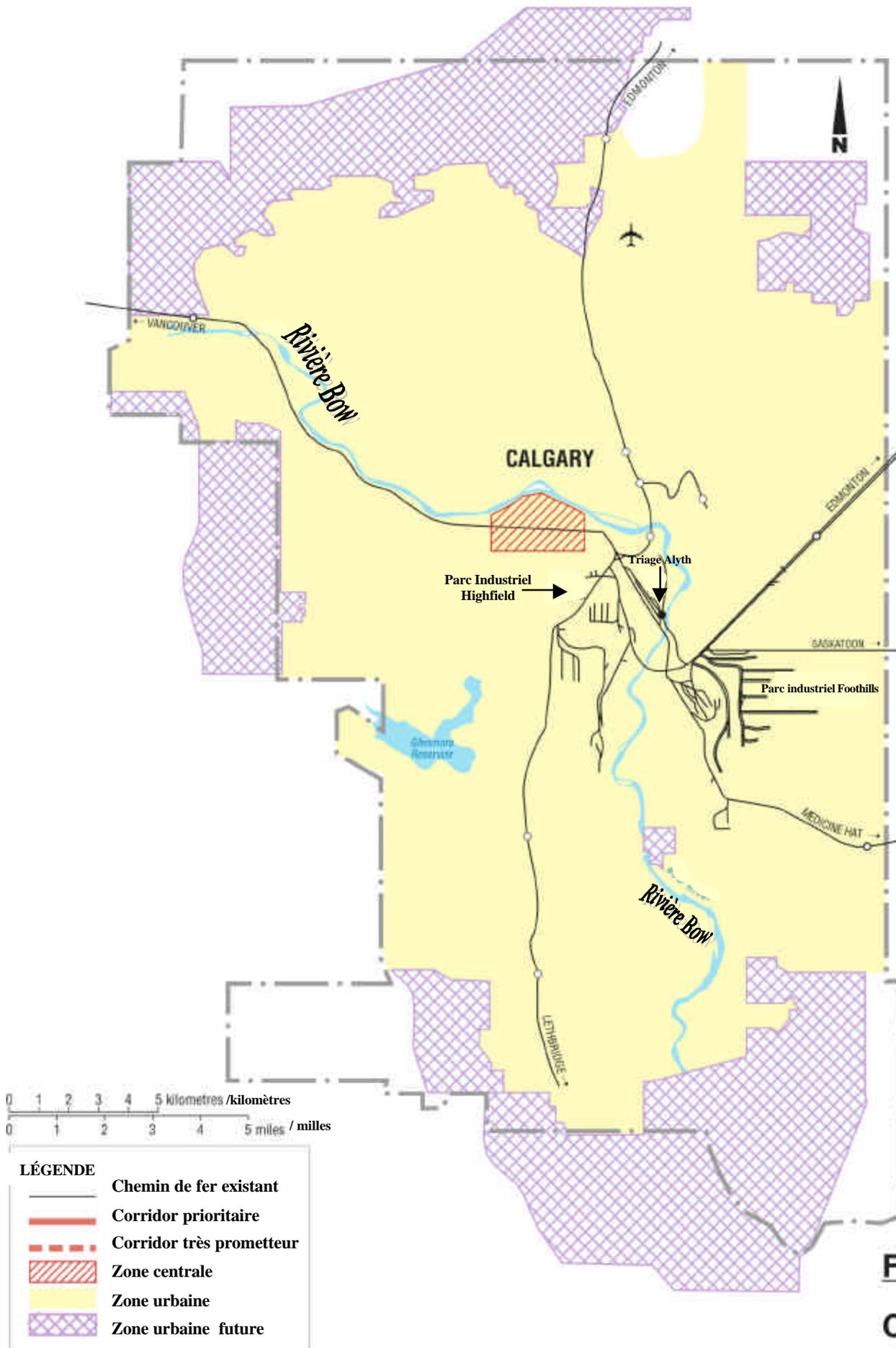
0 10 20 30 kilometres/ kilomètres  
 0 10 20 30 miles/milles

LÉGENDE	
	Chemin de fer existant
	Corridor prioritaire
	Corridor très prometteur
	Zone centrale
	Zone urbaine
	Zone urbaine future

Utilisation éventuelle de corridors ferroviaires pour les transports urbaines



Utilisation éventuelle de corridors ferroviaires pour les transports urbains



Utilisation éventuelle de corridors ferroviaires pour les transports urbaines

