

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Réseau ferroviaire - rôle de l'État

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Juin 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

Luc Ampleman, agent de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Marie Lalancette, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Gilles Basque, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

André Kawa, Service transport ferroviaire, DTMAF

France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé par le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	V
RÉSUMÉ	VII
1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Situation de l'étude	1
1.2 Contenu de l'étude	2
2.0 RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS ET CONTEXTE JURIDIQUE	7
2.1 Compétences fédérales	7
2.1.1 Mandataires du gouvernement fédéral	7
2.1.2 Lois et règlements ferroviaires du gouvernement fédéral	8
2.2 Compétences provinciales	10
2.2.1 Mandataires du gouvernement provincial	11
2.2.2 Lois et règlements du gouvernement provincial	11
2.2.3 Principales interventions	12
2.3 Les intervenants régionaux	15
2.3.1 Planifier les interventions et décider des priorités	15
2.3.2 Mobiliser les collectivités locales	17
2.4 Autres intervenants	18
2.4.1 Les compagnies de chemin de fer	18
2.4.2 Les associations de chemin de fer	19
2.5 Considérations	20
3.0 ÉTAT DE LA SITUATION	23
3.1 Facteurs indépendants des politiques ferroviaires	24
3.1.1 Transformations majeures dans le développement technologique nord-américain	24
3.1.2 Bouversements socio-économiques et nouveaux engagements de l'État	25
3.1.3 Concentration des équipements et infrastructures de transport dans la métropole	26
3.1.4 Captivité des chemins de fer	27
3.1.5 Nouvelles exigences dans la demande de transport	27
3.1.6 Augmentation des charges autorisée sur le réseau routier québécois	28
3.2 Facteurs dépendants des politiques ferroviaires	28
3.2.1 La rationalisation chez VIA Rail	28

3.2.2	La commercialisation du CN	29
3.2.3	La Loi sur les Transports au Canada et ses conséquences	29
3.3	Politiques et orientations du Ministère	31
3.4	Considérations	31
4.0	COMPARAISONS POLITIQUES, LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES	33
4.1	Différences législatives et contextuelles entre États-Unis et Canada	33
4.1.1	Droit de préemption	35
4.1.2	Tarifcation, circulation, interconnexion	35
4.1.3	Vente et abandon de lignes	37
4.1.4	Droit d'appel.....	37
4.1.5	Fiscalité.....	37
4.2	Phénomènes parallèles et impact de la déréglementation américaine	38
4.2.1	Diminution du nombre de voies opérées.....	38
4.2.2	Augmentation du nombre de chemins de fer d'intérêt local	39
4.2.3	Confirmation de l'hégémonie des grandes entreprises ferroviaires	40
4.2.4	Diminution du nombre d'accidents	41
4.2.5	Impacts sur les politiques ferroviaires canadiennes et sur le réseau ferroviaire régional	43
4.3	Différences réglementaires entre les provinces	44
4.3.1	Conséquences sur le développement ferroviaire au Québec	45
4.3.2	Conséquences sur le développement de la région témiscabitiennne.....	47
4.4	Considérations.....	47
5.0	CONCLUSION	51
	LEXIQUE	55
	BIBLIOGRAPHIE.....	57
	ANNEXES	
1.	Les articles de la Loi sur les transports au Canada (LTC 1996) concernant les conditions d'abandon, de vente et d'exploitation des lignes de chemin de fer	
2.	Résumé du document intitulé « Pour un réseau ferroviaire de base au Québec »	
3.	Résumé du document intitulé « Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires »	
4.	Sites Internets pertinents	

LISTE DE CARTES, FIGURES ET TABLEAUX

CARTE

1. Localisation du réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue 5

FIGURE

1. Situation de l'étude dans la démarche de planification des transports..... 2

TABLEAUX

1. Interventions du gouvernement du Québec en transport ferroviaire depuis 1991 14
2. Diagnostic transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue – Responsabilité des intervenants et contexte juridique..... 21
3. Diagnostic transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue – État de la situation 32
4. Évolution - inventaire des chemins de fer de classe 1 aux États-Unis 41
5. Exploitation des voies ferrées et partage des revenus aux États-Unis 41
6. Nombre d'accidents par catégorie et par million de trains/milles de 1976 à 1996 aux États-Unis..... 42
7. Diagnostic transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue – Comparaisons politiques, législatives et réglementaires..... 49

SIGLES

AAR	Association of American Railroads
ACFC	Association des chemins de fer du Canada
ASLRA	American Shorlines and Regional Railroads Association
BCR	British Columbia Railway
BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CFILINQ	Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord du Québec
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRDAT	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
CTQ	Commission des transports du Québec
FRA	Federal Railroad Administration
ICC	Interstate Commerce Commission
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LRFA	Local Rail Freight Assistance Programm
LNT	Loi de 1987 sur les transports nationaux
LTC	Loi sur les Transports au Canada
MAFC	Mattawa and Area Forestry Committee
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
ONR	Ontario Northland Railway
OTC	Office des transports du Canada
OVR	Ottawa Valley RailLink
SL&H	Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson
TNO	Temiscaming and Northern Railway

NOTE

À moins que le contexte n'indique un sens différent les expressions et les mots suivants signifient :

«chemin de fer»	peut désigner le mode de transport aussi bien que l'exploitant.
« l'État »	Les instances politiques gouvernementales prises dans un sens général, cette expression inclut le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et leurs mandataires;
« le gouvernement »	le gouvernement du Québec;
« le Ministère »	le ministère des Transports du Québec;
« l'Office »	l'Office des Transports du Canada.

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

RÉSUMÉ

La présente étude technique porte sur le rôle de l'État dans le secteur du transport ferroviaire. L'étude s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Elle a pour double objectif de rassembler de l'information sur le transport ferroviaire en région et de favoriser l'établissement d'un diagnostic sur la question. Le document permettra d'alimenter les échanges lors des consultations prévues afin de décider des priorités du transport de l'Abitibi-Témiscamingue. Cette étude n'est toutefois pas suffisante pour apprécier les occasions et les défis de développement du transport ferroviaire en région. Les études sur les infrastructures et l'exploitation du transport ferroviaire alimenteront également le diagnostic. Comme son titre l'indique, la présente étude sur le «Réseau ferroviaire - Rôle de l'État», porte un regard sur les actions de l'État en matière de transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue.

Le réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue

Trois compagnies de chemin de fer sont établies sur le territoire témiscabitiébien. L'Ottawa Valley RaiLink (OVR) fait la liaison entre Témiscaming et Mattawa en Ontario. En plus du transport de marchandises, ce tronçon accueille pendant la saison estivale, le Timber train, un train à vocation touristique. L'Ontario Northland Railway (ONR) est une compagnie de chemin de fer provinciale de l'Ontario. La compagnie possède un embranchement jusqu'à Rouyn-Noranda. Le Chemin de fer d'intérêt local du nord du Québec (CFILINQ), une division semi-autonome du Canadien National (CN) transporte les marchandises de Montréal à la région témiscabitiébienne en passant par La Tuque. Le tronçon Val-d'Or relie Rouyn-Noranda et Senneterre, le tronçon Taschereau relie Senneterre à La Sarre, le tronçon Chapais met en liaison Barraute et le Nord-du-Québec (Lebel-sur-Quévillon, Franquet, Matagami). Une part importante des marchandises (copeaux, bois de construction, minerai) transite par le CFILINQ. Il existe encore une liaison de train passagers (service VIA Rail) entre Montréal et Senneterre à raison de trois allers-retours par semaine. Il importe de rappeler que les chemins de fer sont avant tout, des entreprises dont l'objectif premier est d'assurer un certain rendement pour leurs actionnaires. En tant qu'entreprises, les compagnies de chemin de fer demeurent dépendantes de leurs donneurs d'ordre que sont les expéditeurs. De plus, les chemins de fer de l'Abitibi-Témiscamingue sont soumis aux lois canadiennes et québécoises.

Limites juridiques d'intervention de l'État dans le secteur ferroviaire

En vertu de la *Loi constitutionnelle canadienne*, le gouvernement fédéral détient la responsabilité juridique sur l'ensemble des réseaux ferroviaires témiscabitiébiens. La constitution prévoit en effet que les *ouvrages* et entreprises qui relient plus d'une province ou qui sont déclarés être à l'avantage du Canada relèvent de la compétence du gouvernement central. Ainsi le gouvernement fédéral demeure le principal

responsable de la sécurité ferroviaire, de la réglementation sur les tarifs, de la réglementation sur le processus de vente et d'abandon des voies. Les chemins de fer québécois entrent dans ces catégories. En fait, au Québec, le gouvernement provincial a juridiction sur les chemins de fer qui opèrent à l'intérieur de son territoire. Les chemins de fer de l'Abitibi-Témiscamingue ne répondent pas jusqu'à maintenant à ce critère. Un ou des Chemins de fer d'intérêt local (CFIL) pourraient toutefois se voir offrir de racheter certains tronçons régionaux qui appartiennent aux compagnies de chemin de fer sous responsabilité fédérale. Les chemins de fer passeraient alors sous responsabilité de la province. L'*interconnexion* de ces voies avec d'autres tronçons de compétence canadienne obligerait néanmoins le Québec à harmoniser ses politiques ferroviaires avec les politiques canadiennes.

Contraintes contextuelles d'intervention de l'État dans le secteur ferroviaire

En matière d'intervention directe et de planification, le Ministère doit être prudent avant de s'engager par le biais de programmes, de projets, d'accords, de politiques et de réglementation dans le secteur ferroviaire. Les chemins de fer nord-américains connaissent, depuis plus de deux décennies, plusieurs bouleversements. D'abord, les changements technologiques et démographiques ont passablement transformé la demande de transport. La concentration de population dans certaines régions, l'émergence de nouvelles *pratiques logistiques*, la progression de la technologie intermodale sont tant de facteurs qui obligent le gouvernement à repenser ses actions dans le secteur du transport ferroviaire. Le développement de nouveaux réseaux infrastructurels (autoroutes, aéroports, hydroélectricité, système de gazoducs, etc.) dans les années 50 et 60 a également eu un impact appréciable sur les priorités d'investissement public et privé au fil des dernières décennies.

Sur le plan économique, la tertiarisation et globalisation des marchés ont un retentissement non négligeable sur le développement régional. Une part importante des activités de transport s'organise aujourd'hui autour de produits légers, périssables et fragiles. Les exigences de flexibilité et du juste à temps tendent à favoriser les autres modes de transport (camionnage, avion, etc.) au détriment des chemins de fer. Les fermetures de mines, la dépendance de l'exploitation des matières premières à la fluctuation des prix sur les marchés internationaux, le déplacement d'activité vers le nord du Québec ont également pu avoir un effet défavorable sur le transport ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue.

Enfin, les investissements majeurs de l'État dans certains services essentiels (santé, éducation, etc.) et dans les nouvelles infrastructures des années 60 et 70, ont obligé les gouvernements à ralentir le rythme des dépenses. La fin de l'État providence à la fin des années 70 et au début des années 80 coïncide avec l'abandon du soutien financier de l'État dans plusieurs secteurs de l'activité économique et des services. C'est ainsi que le transport ferroviaire fait l'objet d'une rationalisation et d'une déréglementation importante depuis plus d'un quart de siècle et particulièrement depuis dix ans. Cette rationalisation majeure dans le secteur ferroviaire s'est matérialisée par la libéralisation du processus d'abandon et de vente des voies, la privatisation du CN, la diminution des subventions

accordées au transport ferroviaire et notamment à VIA Rail. Les investissements majeurs en matière de transport ferroviaire tendent à se concentrer sur les réseaux principaux. À moyen terme, le réseau de chemin de fer de l'Abitibi-Témiscamingue pourrait subir les contrecoups de cette situation. Plusieurs tronçons régionaux et services ferroviaires ont d'ailleurs été abandonnés.

Aux fins de la rationalisation qui touche les chemins de fer locaux et régionaux, l'avenir du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue n'est pas garanti. Les tronçons régionaux qui sont de compétence fédérale pourraient être cédés. Ainsi, l'émergence d'un véritable chemin de fer d'intérêt local, de responsabilité provinciale, pourrait devenir réalité. Le Ministère souhaite néanmoins agir avec circonspection dans l'ensemble de ce dossier. Pour y arriver, les actions visant le transport ferroviaire doivent davantage s'inscrire dans une optique qui tend à répondre aux objectifs touchant le transport de marchandises, le transport des personnes et l'aménagement du territoire.

Enjeux, défis, orientations du Ministère dans le dossier du transport ferroviaire régional

Considérant l'ensemble des contraintes et limites du gouvernement du Québec en ce qui concerne le transport ferroviaire régional, les principaux défis sont les suivants :

- la défense auprès du gouvernement fédéral, des intérêts du Québec en matière de sécurité ferroviaire, d'entretien des infrastructures, de services à la population, de réglementation sur les tarifs afin de s'assurer que l'Abitibi-Témiscamingue bénéficie d'un réseau ferroviaire en bonne condition;
- la capacité de développer, en collaboration avec le gouvernement fédéral, les autres provinces et les partenaires locaux des projets communs qui permettront aux services ferroviaires de demeurer concurrentiels;
- la nécessité de bien situer le transport ferroviaire par rapport aux priorités de transport en région. Le chemin de fer doit constituer pour l'ensemble des Témiscabitiens, l'une des priorités en transport;

Considérant que les compagnies de chemin de fer sous autorité fédérale peuvent céder leur droit d'exploitation et les infrastructures ferroviaires régionales à un Chemin de fer d'intérêt local (CFIL) de compétence provinciale, les principaux défis sont les suivants :

- la nécessité d'harmoniser les politiques ferroviaires québécoises aux politiques nord-américaines, la capacité de s'associer à long terme la participation financière et technique d'intervenants régionaux et extra-régionaux.

Considérant que les enjeux ferroviaires sont de plus en plus continentaux, que les intervenants agissent dans un cadre extraterritoriale et qu'il importe de bien connaître l'ensemble de ces enjeux qui dépassent le simple horizon régional; considérant que les

unités centrales ont une bonne vue d'ensemble de ce qui se passe dans ce secteur et chez différents intervenants autres que les mandataires du gouvernement, les principaux défis sont les suivants :

La capacité de développer entre les directions territoriales et les unités centrales du MTQ des courroies de transmission informant les régions sur les activités ferroviaires hors Québec.

1.0 INTRODUCTION

Qu'il s'agisse de transport de personnes ou de marchandises, le chemin de fer est depuis longtemps partie prenante du développement de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Comme dans d'autres régions du Québec, l'État a toujours joué un rôle prépondérant dans le transport par train. Cette participation est plurielle puisqu'elle demeure partagée entre les différents niveaux de gouvernement et interpelle plusieurs mandataires.

La responsabilité des intervenants dans le transport ferroviaire est d'autant plus complexe que les infrastructures ferroviaires sont des équipements géographiquement captifs. Pour bien comprendre les enjeux que pose le développement des chemins de fer en Abitibi-Témiscamingue, il faut non seulement situer les chemins de fer témiscabitiens sur le territoire régional mais connaître leur position relative dans l'ensemble du réseau nord-américain (voir carte 1).

La rationalisation et la déréglementation qui a cours dans le domaine des transports ferroviaires favorisent depuis plus d'une décennie, une reconfiguration des réseaux et des responsabilités. Les difficultés que connaissent les lignes secondaires et régionales de chemin de fer mobilisent les différents acteurs autour de nouveaux enjeux : survie des voies ferrées régionales, abandon de lignes, récupération des anciennes emprises ferroviaires, entretien des réseaux existants, vente des tronçons à des chemins de fer d'intérêt local par les compagnies établies.

La présente étude s'intéresse au rôle que joue l'État dans le transport ferroviaire. Elle doit établir le rôle de l'État en regard des différents intervenants du secteur ferroviaire et situer son horizon d'intervention dans le contexte globale de rationalisation et de déréglementation nord-américaines qui touchent les chemins de fer. L'étude doit aussi dégager les principaux enjeux de la problématique ferroviaire sur le plan régional.

1.1 Situation de l'étude

Ce document constitue l'une des études techniques réalisées dans le cadre des activités de planification sur le transport en Abitibi-Témiscamingue. Ces études ont pour but de « recueillir toute l'information technique nécessaire afin de mieux connaître les problématiques de transport en région »¹. Les études techniques alimenteront *le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Ce plan de transport régional est lui-même en relation avec le *Plan de transport du Québec* et les orientations générales que le gouvernement du Québec s'est données². Le plan de transport est conçu comme « instrument privilégié pour identifier les grandes priorités d'intervention en vue

1 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, *Vers le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue : programme de travail*, 1998, p. 17.

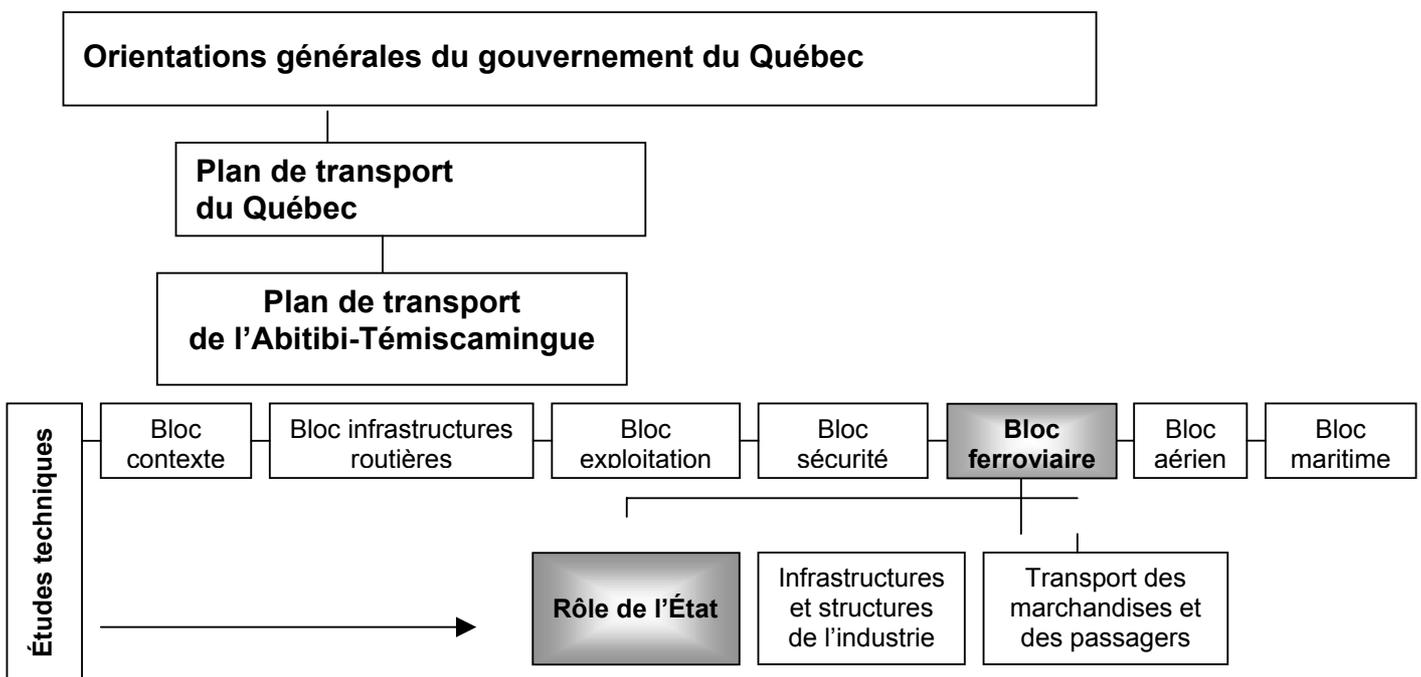
2 Ibid., p. 7.

de répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises de la région »³.

La présente étude technique, est l'une des études ayant pour objet le transport ferroviaire en région. Liées les unes aux autres, ces études tracent un portrait de la situation du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue. Elles permettront de situer la problématique ferroviaire par rapport à l'ensemble de la problématique du transport régional.

FIGURE 1

SITUATION DE L'ÉTUDE DANS LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS



1.2 Contenu de l'étude

Le chapitre 2 de l'étude trace un portrait du contexte juridique propre au transport ferroviaire au pays. Il décrit conséquemment la responsabilité et le rôle des différents intervenants en matière de transport par train. Il s'agit de mettre en lien le cadre législatif et réglementaire avec les incidences que ce cadre a sur l'industrie ferroviaire dans la région.

Par la suite, l'étude s'intéresse au contexte socio-économique et géopolitique du transport ferroviaire. Le transport par chemin de fer connaît partout en Amérique du Nord, une transformation importante de son fonctionnement. Alors que certaines lignes

3 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, *Vers le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue : programme de travail*, 1998, p. 3.

sur les tronçons majeurs sont consolidées, d'autres lignes des réseaux secondaires sont en voie d'abandon. Plusieurs facteurs expliquent ce bouleversement dans le monde du transport. Ce bouleversement trouve son point culminant et sa matérialisation dans la plus récente *Loi sur les Transports au Canada* (LTC)⁴. Le chapitre trois commente donc ces transformations, analyse les impacts de la LTC sur l'avenir du réseau ferroviaire témiscabibien et décrit la position du ministère des Transports dans ce dossier.

Le chapitre quatre de l'étude identifie les différences dans la réglementation entre le Canada et les États-Unis, le Québec et les autres provinces. Il s'agit d'évaluer au passage, les impacts des différentes réglementations sur le transport ferroviaire. Aux fins de cette étude, nous entendons broser un tableau des principales considérations à prendre en compte, avant toute intervention du Ministère dans le dossier du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue.

4 *Loi sur les Transports au Canada*, S.R.C. 1996, c. C-10.4.

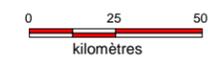
Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Réseau ferroviaire - rôle de l'État

Carte 1
Localisation du réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue et des régions limitrophes

- ▲ Principale gare de triage
- Station
- Limite des provinces
- Limite des MRC
- - - Limite des régions administratives

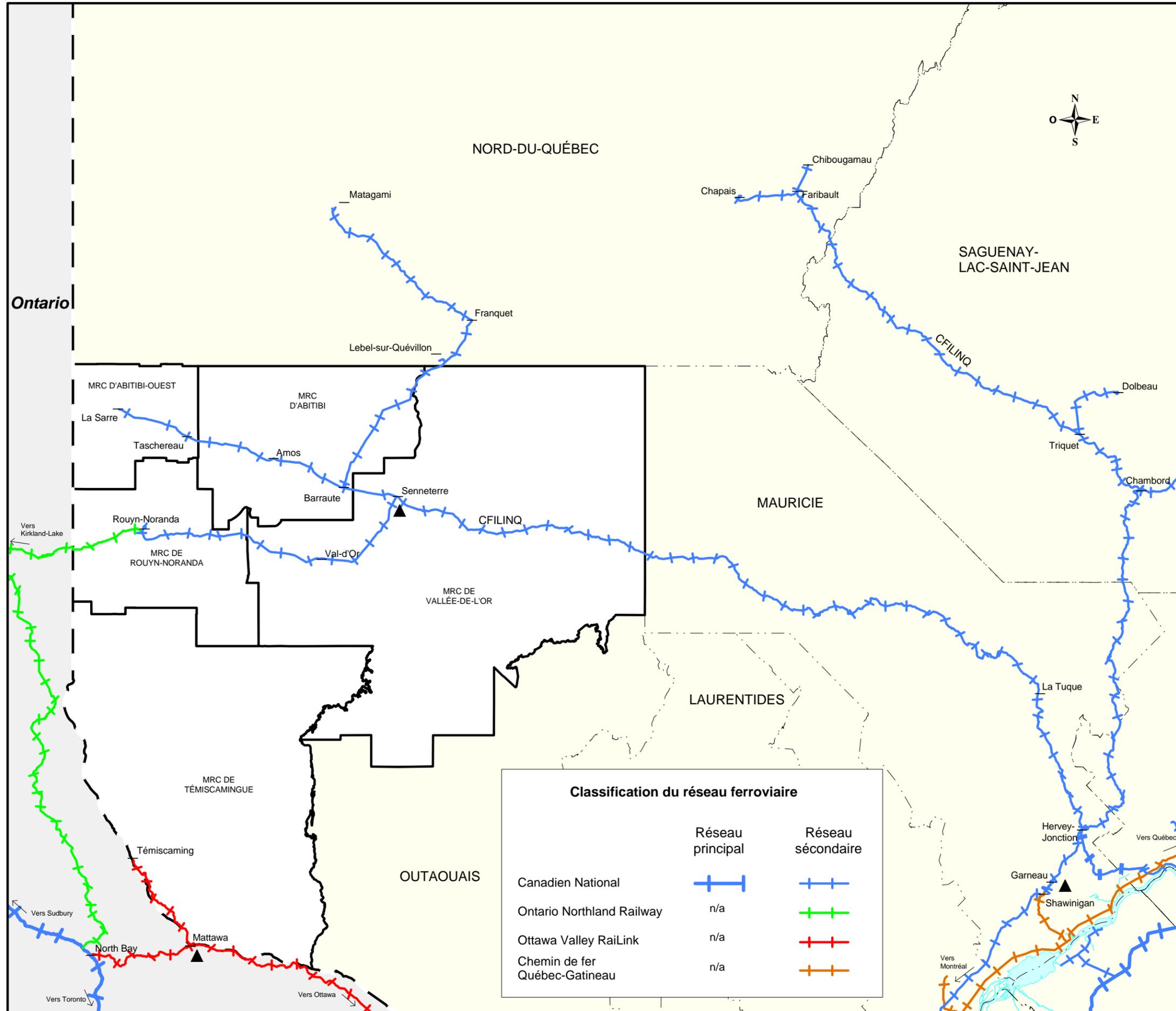
Échelle 1 : 2 000 000



Source :
- Ministère des Transports du Québec
Carte du réseau ferroviaire du Québec, 1998
- Professional Railroad Atlas of North America, 1998

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Juin 2001



Classification du réseau ferroviaire		
	Réseau principal	Réseau secondaire
Canadien National		
Ontario Northland Railway	n/a	
Ottawa Valley RaiLink	n/a	
Chemin de fer Québec-Gatineau	n/a	

2.0 RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS ET CONTEXTE JURIDIQUE

2.1 Compétences fédérales

En vertu de la *Loi constitutionnelle*⁵ qui confère au gouvernement fédéral les pouvoirs sur la réglementation du trafic et du commerce (art. 91. 2) sur les chemins de fer, les travaux et les entreprises reliant la province aux autres provinces (art. 92, 10 a), le gouvernement fédéral détient des pouvoirs importants concernant le transport international et interprovincial. De plus, le gouvernement central détient les pouvoirs juridiques sur tous les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans une province, sont déclarés à l'avantage général du Canada (art. 92, 10 c). Conséquemment, le gouvernement fédéral a donc l'autorité exclusive sur les compagnies de chemin de fer interprovinciales et sur toutes les compagnies de chemin de fer étrangères qui opèrent au Québec. Il peut également légiférer sur toutes les lignes qui sont déclarées à l'avantage général du Canada. À ce sujet, il appartient au fédéral d'établir les politiques ferroviaires dans les domaines de la concurrence, de la sécurité, des infrastructures et des équipements qui relèvent de sa compétence.

2.1.1 Mandataires du gouvernement fédéral

Au sein de l'administration fédérale, trois mandataires sont particulièrement appelés à se pencher sur les politiques du transport ferroviaire, soit Transports Canada, le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et sur la sécurité des transports et L'Office des transports du Canada. À ces organismes fédéraux, il faut ajouter les services d'une société d'État, celle de VIA Rail.

- Transports Canada constitue le vaisseau amiral de l'administration et des politiques de transport au Canada. Il veille à établir et à administrer les politiques, les règlements et les services liés au transport des personnes et des marchandises au pays. Dans le domaine du chemin de fer, il doit notamment établir les politiques rattachées au commerce et au transport ferroviaire; appuyer les services ferroviaires passagers à l'aide de subventions à VIA Rail; établir et veiller à l'application des règlements portant sur la sécurité ferroviaire; veiller à l'application des règlements et des normes de compétences fédérales afin de prévenir toute interférence illégale en ce qui a trait au transport et en occurrence au transport ferroviaire⁶.
- Le Bureau des transports du Canada (BST) dont le véritable nom est le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et sur la sécurité des transports est un organisme indépendant créé en 1990 par la *Loi constituant le bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et la sécurité du transport*⁷. Le BST a pour mandat d'enquêter sur tous les accidents qui surviennent dans le

5 *Loi Constitutionnelle de 1867 à 1982, Loi de 1982 sur le Canada*, R.-U., c. 11.

6 Gouvernement du Canada, Transports Canada, www.tc.gc.ca/fr/Survol.htm, Février 2000.

7 *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, S.R.C., 1989, c. C-23.4.

domaine des transports ferroviaires relevant de la compétence du fédéral. Il voit aux normes de sécurité sur les lignes de chemin de fer interprovinciaux, transcanadiens et américains sur son territoire⁸.

- L'Office des transports du Canada (OTC) est un tribunal quasi judiciaire créé par la *Loi sur les transports au Canada* en juillet 1996. Cet organisme gouvernemental vient remplacer l'ancien Office national des transports. Dans le domaine du transport ferroviaire, l'OTC agit sur plusieurs plans. Sur le plan de l'infrastructure ferroviaire, l'OTC est chargé de prendre les décisions touchant à l'exploitation des chemins de fer, la construction d'*ouvrages* relatifs aux chemins de fer et l'intervention sur ces *ouvrages*. L'OTC voit également au règlement des différends entre les compagnies de chemin de fer et des tiers (municipalités, autorités routières, entreprises, services publics, propriétaires de terrains adjacents etc.). Sur le plan de la tarification, l'Office doit établir les coûts maximaux que peuvent exiger les compagnies de chemin de fer dans certaines conditions (tarifs de transport, prix d'*interconnexion*, valeur nette de récupération des lignes, etc.) et selon les dispositions prévues par la *Loi sur les transports au Canada*. Enfin sur le plan des litiges, l'Office est chargé de recevoir les plaintes sur les tarifs et les services ferroviaires. Il est également chargé d'administrer les enquêtes sur les conflits et d'arbitrer les différends entre les divers intervenants du secteur ferroviaire⁹.
- VIA Rail est une société de la couronne fédérale qui exploite le transport de personnes sur les chemins de fer du Québec et dans l'ensemble des autres provinces canadiennes. Elle paie des droits de circulation aux compagnies de chemin de fer déjà établies. En Abitibi-Témiscamingue, la société offre un seul service de liaison entre Senneterre et Montréal.

2.1.2 Lois et règlements ferroviaires du gouvernement fédéral

En ce qui a trait aux lois et règlements fédéraux touchant le transport ferroviaire, il importe de mentionner deux textes majeurs : la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui habilite le *Règlement sur la sécurité de la voie* et aussi connu sous son titre abrégé de *Règlement sur la sécurité ferroviaire*.

- La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) qui est entrée en vigueur en juillet 1996 remplace la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LNT) et reprend également les dispositions des deux autres lois : la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les chemins de fer de L'État*¹⁰. Son adoption a des répercussions majeures dans le domaine de l'industrie du transport ferroviaire et sur le développement de la région témiscabitiébienne. En matière ferroviaire, la loi apporte deux changements significatifs. Elle vient d'une part créer l'Office des Transports du Canada et d'autre

8 Gouvernement du Canada, Bureau de la Sécurité dans les transports, www.bst-stb.gc.ca.

9 Office des transports du Canada, www.cta-otc.gc.ca.

10 *Loi sur les Transports au Canada*, S.R.C. 1996, c. C-10.4.

part, repenser le processus de transfert, de cessation d'exploitation ou d'abandon des lignes de chemin de fer¹¹.

- La *Loi sur la sécurité ferroviaire*¹² définit les rôles et la responsabilité des différents intervenants en matière de sécurité ferroviaire. La loi contient des dispositions qui visent à maximiser la sécurité ferroviaire du public et des cheminots lors de construction et de modification des installations ferroviaires, de l'exploitation et de l'entretien du matériel ferroviaire. De plus, la loi habilite le législateur à se prémunir de plusieurs règlements, arrêtés, décrets qui instaurent les normes de sécurité ferroviaires. L'un d'eux, le *Règlement sur la sécurité ferroviaire*¹³, fixe les prescriptions minimales de sécurité, les normes et principes d'établissement de remise en état, d'inspection et de surveillance des chemins de fer ainsi que, les normes de circulation sur les voies ferrées. Toutefois, ce sont les compagnies de chemin de fer qui déterminent les règles concernant l'exploitation et l'entretien des lignes à partir des exigences de ce règlement.

Il importe également de mentionner deux autres lois ayant des répercussions importantes dans le domaine du transport par chemin de fer. Il s'agit de la *Loi sur la concurrence*¹⁴ et de la *Loi sur les sociétés par actions*¹⁵. Pendant longtemps, les mandataires de Transports Canada se sont occupés des questions relatives aux dimensions économiques et corporatives des chemins de fer. Avec la déréglementation majeure amorcée dans le secteur ferroviaire au seuil des années 90, le gouvernement fédéral se montre de plus en plus enclin à considérer les chemins de fer au même titre que les autres entreprises commerciales. Même, si l'Office traite encore aujourd'hui de la question relative aux tarifs des transports ferroviaires, les deux lois précédemment mentionnées seront désormais, plus régulièrement invoquées dans l'arbitrage des différends entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs.

En dépit de la rationalisation et de la déréglementation enclenchées par la LTC sur les transports nationaux, le gouvernement fédéral demeure omniprésent dans le secteur des activités ferroviaires des régions du Québec. Les mandataires du gouvernement fédéral continuent donc d'être largement sollicités sur toutes questions afférentes à l'exploitation, la sécurité, la tarification des lignes de chemin de fer. Ne faisant pas l'objet d'une cessation de la part de leur actuel propriétaire ou traversant les frontières de la province, les lignes de chemin de fer témiscabitiennes dans l'ensemble relèvent du champ d'application fédérale.

11 Doyle, Louis, *La nouvelle loi sur les transports au Canada : conséquences sur les chemins de fer d'intérêt local et sur la société VIA Rail*, dans *Recherches Transport*, n° 10, Avril 1997, p. 2.

12 *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c. C-32 (4^e supplément).

13 Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Règlement sur la sécurité ferroviaire*, document TP 11393 F, 2^e édition, Août 1998.

14 *Loi sur la Concurrence*, S.R.C. 1985, c. C-34.

15 *Loi sur les Sociétés par actions au Canada*, S.R.C. 1985, c. C-44.

2.2 Compétences provinciales

Les compétences du Québec dans le domaine ferroviaire se limitent aux lignes de chemin de fer qui se trouvent à l'intérieur de son territoire, c'est-à-dire les lignes qui ne traversent pas ses frontières et qui ne sont pas déclarées « être pour l'avantage général du Canada »¹⁶. Il existe encore peu de lignes de chemin de fer qui répondent à ces conditions et qui relèvent conséquemment du gouvernement du Québec. Historiquement, peu de facteurs ont favorisé la création de lignes locales. Cette situation tend toutefois à changer avec l'adoption de la LTN en 1987 et la LTC en 1996. Ces deux lois ont favorisé dans leur ensemble une déréglementation du transport ferroviaire facilitant le processus d'abandon des tronçons de chemin de fer. La concession ou l'éventuel abandon de lignes ferroviaires par les compagnies de chemin de fer rend donc possible la création de chemin de fer d'intérêt local (CFIL).

Par ailleurs, bien que le Québec hérite de peu de responsabilités en matière de transport ferroviaire, le Ministère peut intervenir indirectement dans ce secteur par le biais des politiques et des projets touchant le transport des marchandises. À ce sujet, le Ministère a repéré huit secteurs d'intervention pour assurer une politique intégrée des transports de marchandises. Grâce à ces domaines d'intervention (encadrement réglementaire et administratif, harmonisation, défense des intérêts et promotion, infrastructures, fiscalité et financement, ressources humaines, technologie, intermodalité), le MTQ peut jouer un rôle dans le développement de l'industrie ferroviaire. Cette situation ne doit toutefois pas faire oublier que l'objectif du ministère des Transports n'est pas d'assurer le développement de l'industrie ferroviaire mais bien « d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de système de transport intégrés, fiables et sécuritaires et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions »¹⁷.

Les interventions directes ou indirectes dans le secteur ferroviaire doivent répondre avant tout à cet impératif. Cette situation exige que l'on considère le transport ferroviaire dans une perspective plus large et intégrée comme celui du transport de marchandises. Les engagements du MTQ dans le domaine du transport des marchandises et qui ont un impact sur le transport ferroviaire doivent tout d'abord répondre aux grandes préoccupations du gouvernement concernant le transport, soit le développement économique, la sécurité, l'environnement et l'équité sociale. Les décisions prises dans les prochaines années par le gouvernement en matière de transport devront s'inscrire dans cette optique. La Direction de la mobilité en transport a clairement fait savoir ce qui suit :

« Pour en arriver à une vision intégrée du développement du transport des marchandises au Québec, le cadre d'intervention, c'est-à-dire la problématique et les enjeux seront élaborés en tenant compte des grandes tendances économiques,

16 *Loi Constitutionnelle de 1982*, art. 92 (10) c).

17 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport des marchandises au Québec : Problématique et enjeux*, 1999, p. 37 - 38.

politiques, sociales et technologiques et de leur impact sur la demande et l'offre de transport des marchandises »¹⁸.

2.2.1 Mandataires du gouvernement provincial

Le ministère des Transports (MTQ) doit, en matière de transport ferroviaire, établir les normes, les conditions ou les modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété, de possession, ou de location, de salubrité et de sécurité d'un moyen ou d'un système de transport qui relève de la compétence du gouvernement provincial¹⁹. Dans la mesure où le Ministère est également responsable de la planification du transport dans la province, il doit également accorder une place au transport ferroviaire dans son plan ainsi que dans les plans régionaux.

La Commission des transports du Québec (CTQ) est « un organisme administratif qui assure la gestion de lois sur le transport ayant trait à la sécurité ainsi qu'à l'activité économique de ce domaine ». Elle a notamment pour objectifs d'assurer la sécurité des usagers de la route mais aussi la qualité des services offerts par les transporteurs et une saine concurrence à l'heure de la libéralisation des marchés²⁰. Concernant la sécurité ferroviaire, la CTQ est appelée à émettre des certificats d'aptitude aux compagnies de chemin de fer qui exploitent un tronçon de voie ferrée à l'intérieur des limites du Québec²¹. Elle doit aussi arbitrer les différends qui opposent les transporteurs ferroviaires qui relèvent de sa compétence²². Notons enfin que la CTQ peut exiger de tout propriétaire de chemin de fer provincial qu'il raccorde son chemin de fer avec les autres chemins de fer²³.

2.2.2 Lois et règlements du gouvernement provincial

La *Loi sur les Transports*²⁴ est celle qui détermine le rôle et le champ d'intervention du gouvernement provincial en matière de transport. Elle détermine les pouvoirs du Ministre et fixe les conditions d'établissement des normes, des permis de circulation, des enquêtes et des inspections sur tout ce qui concerne le transport des personnes, animaux et marchandises à l'intérieur des limites territoriales du Québec. Elle concerne donc le transport par chemin de fer sur les lignes qui relèvent de la compétence du gouvernement provincial.

La *Loi sur les chemins de fer*²⁵ couvre les dimensions corporatives et commerciales des activités ferroviaires. Cette loi permet, entre autres, la constitution d'une compagnie de

18 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport des marchandises au Québec : Problématique et enjeux*, 1999, p. 1.

19 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12, art. 5a.

20 Commission de transport du Québec, www.ctq.gouv.qc.ca/org/org.htm, Février 2000.

21 *Loi sur les chemins de fer*, L.R.Q., c. C-14.1, art. 7.

22 Ibid., art. 16.

23 Ibid., art. 55.

24 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12.

25 *Loi sur les chemins de fer*, L.R.Q., c. C-14.1.

chemin de fer qui opère au Québec. La loi établit également le pouvoir du gouvernement provincial en matière d'expropriation, d'établissement des tarifs, de l'arbitrage des différends entre transporteurs et expéditeurs, d'émission de certificat d'aptitude et de détermination des conditions d'abandon des lignes de chemin de fer.

La *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*²⁶ confie au ministère des Transports du Québec la responsabilité de la sécurité des *ouvrages* de transport, de l'exploitation et du matériel roulant. Cette loi s'applique aux compagnies de chemin de fer de compétence québécoise.

La *Loi sur l'aide municipale à la protection du public aux traverses de chemin de fer*²⁷ autorise le conseil de toute municipalité à adopter un règlement et à emprunter de l'argent afin de mettre en place des *ouvrages* qui protégeront les approches de chemin de fer traversant à niveau les chemins publics sur le territoire de la municipalité.

Le *Règlement sur le transport ferroviaire*²⁸ détermine les conditions auxquelles doivent satisfaire les transporteurs ferroviaires pour obtenir un certificat d'aptitude à la CTQ. Le règlement spécifie également les montants minima exigés en terme d'assurance pour couvrir la responsabilité civile des transporteurs et les conditions afférentes aux preuves de solvabilité. Enfin le règlement définit certains aspects concernant l'établissement des tarifs ferroviaires.

2.2.3 Principales interventions

Les interventions du ministère des Transports dans le secteur du transport ferroviaire ne passent pas et ne doivent pas nécessairement passer par le biais de politiques et de programmes qui concernent les chemins de fer. Plusieurs mesures peuvent également être entreprises afin d'agir indirectement sur l'industrie ferroviaire. Ces interventions ne sont pas uniquement l'apanage du ministère des Transports, les autres mandataires du gouvernement peuvent également jouer un rôle. Le MTQ demeure toutefois un interlocuteur privilégié pour tous les chemins de fer qui exploitent les lignes au Québec. Le Ministère est également conscient de la continentalisation des enjeux (ouverture des marchés, concurrence entre mode de transports, déréglementation, harmonisation des normes sur le continent) en ce qui concernent le transport de marchandises et l'industrie ferroviaire. Il s'intéresse donc aux impacts de cette situation sur le réseau ferroviaire québécois. La publication, ces dernières années, de plusieurs études sur le réseau ferroviaire et le transport de marchandises témoignent de cette préoccupation. La réalisation du document « *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec* » en 1991 a permis d'identifier les infrastructures et les services ferroviaires essentiels au développement économique du Québec et des régions²⁹. Certaines actions sont actuellement engagées pour venir en aide au CFIL de compétence québécoise. Dans

26 *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*, L.R.Q., c. S-3.3.

27 *Loi sur l'aide municipale à la protection du public aux traverses de chemin de fer*, L.R.Q., c. A-15.

28 *Règlement sur le transport ferroviaire*, R.R.Q., c. C-14.1, r.1.

29 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, document préparé par le Service du transport ferroviaire, Juin 1991, 98 pages.

un cadre plus élargi, il est à espérer que les recherches et les développements en matière de transport (logistique, fiscalité, technologie, intermodalité) permettront de connaître les avantages comparatifs du transport ferroviaire, notamment en ce qui concernent les coûts sociaux, environnementaux et la sécurité. Ces informations permettront dans un avenir rapproché d'intervenir dans le transport ferroviaire en répondant davantage aux orientations que le ministère des Transports s'est fixées pour remplir sa mission. Les principales interventions du ministère des Transports dans le secteur ferroviaire sont décrites dans le tableau 1.

TABLEAU 1

INTERVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC EN TRANSPORT FERROVIAIRE DEPUIS 1991

1991	Définition d'un réseau de base qui s'inspirait d'une vision régionale des besoins immédiats et prévisibles des usagers ainsi que de l'interaction des liens ferroviaires avec l'activité économique régionale ³⁰ ;
1992	Organisation d'un colloque afin de sensibiliser le milieu des affaires au financement des entreprises de chemin de fer d'intérêt local;
1993	Modification des aspects corporatifs et commerciaux de <i>la Loi des chemins de fer</i> afin de faciliter le processus d'incorporation d'une entreprise de chemin de fer;
1993-1998	Collaboration avec de nombreux promoteurs intéressés, plusieurs études de faisabilité ont été commandées et réalisées notamment pour certaines régions du Québec;
1996	Signature d'un protocole d'entente visant la prise de possession de l'emprise ferroviaire du CN (Rouyn-Noranda);
1997	Définition des orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires essentielles au réseau québécois. Un document complété à cet effet en juin 1997 privilégie certaines interventions notamment la mise en place d'une aide financière à la création de CFIL sur les lignes essentielles au réseau. Les actions basées sur ce rapport ont permis de financer la réhabilitation d'infrastructures ferroviaires de certains CFIL et la construction d'un embranchement ³¹ ;
1998	Signature d'un protocole d'entente visant la prise de possession de l'emprise ferroviaire Angliers/Témiscamingue;
1998	Inspection de 8 sites industriels et 46 sites ferroviaires en tout;
1998	Annonce d'un crédit d'impôt pour les compagnies de chemin de fer. Cette mesure vise à compenser 75 % des impôts fonciers levés par les municipalités auprès des chemins de fer;
1999	Annonce d'un programme d'aide aux infrastructures ferroviaires basées sur le document d'orientation de 1997. La mise en place de ce programme quinquennal de 19 millions de dollars est prévue pour bientôt. Cette somme vise essentiellement la réhabilitation et la restructuration des lignes ferroviaires secondaires, de même que la réalisation d'infrastructures liées à des lignes ayant un potentiel intermodal. Les enveloppes sont destinées à des chemins de fer de responsabilité provinciale;
Depuis 1987	Intervention répétée auprès des autorités fédérales afin de s'opposer à l'abandon de lignes et de services ferroviaires sur le territoire québécois;
Depuis 1992	Assistance technique afin de faciliter la mise sur pied de CFIL offrant des services de transport de passagers touristiques;
Actuellement	Élaboration d'un règlement qui vise à fournir un cadre normatif minimal pour les sites industriels avec équipement ferroviaire ainsi qu'à régulariser la situation dans les compagnies ferroviaires.

Il existe actuellement à Québec, à la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport (DGPST), une sous-direction du transport maritime, aérien et ferroviaire. Ce

30 Voir annexe 2 intitulée : Résumé du document intitulé « *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec* ».

31 Voir annexe 3 intitulée : Résumé du document intitulé « *Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires* ».

service regroupe des spécialistes ayant une expertise générale en matière de transport ferroviaire. Cette expertise touche les aspects politiques, infrastructurels, juridiques du transport ferroviaire. Ce service central est généralement chargé de voir à la responsabilité du réseau ferroviaire d'autorité provinciale. C'est aussi à la DGPST que l'on retrouve les intervenants responsables d'élaborer les programmes, politiques et grandes orientations dans le domaine du transport ferroviaire et multimodal. La gestion des emprises ferroviaires abandonnées relève aussi de cette direction. Parmi les priorités récentes élaborées par cette direction on retrouve les points suivants :

- la poursuite des travaux de la Table de concertation sur le développement des marchés ainsi que sur le soutien à l'économie et à l'intermodalité;
- l'approbation et la mise en place du programme d'aide aux infrastructures ferroviaires;
- l'établissement du réseau stratégique (tous les modes)³².

Quant à la Direction territoriale de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, son rôle demeure limité dans le domaine du transport ferroviaire. Elle demeure néanmoins une excellente courroie de transmission entre les intervenants locaux et les intervenants majeurs du Ministère affectés au dossier du transport par chemin de fer. La DATNQ a été impliquée ces dernières années dans certains dossiers comme ceux touchant les interventions sur les passages à niveau dans les municipalités, l'achat de l'emprise ferroviaire au Témiscamingue et sa réaffectation en voie cyclable ainsi que dans le dossier de la construction d'une bretelle entre la Mine Louvicourt et la voie principale du CN.

2.3 Les intervenants régionaux

S'ils n'ont pas de compétences juridiques sur le transport ferroviaire³³, les institutions et les intervenants locaux tels les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les conseils régionaux, etc., jouent le double rôle politique de planificateur et de mobilisateur dans le domaine du transport ferroviaire.

2.3.1 Planifier les interventions et décider des priorités

Notons qu'en matière de planification, les MRC doivent dans leur schéma d'aménagement, décrire et planifier l'organisation du transport terrestre. La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)* exige notamment que soit indiquée la nature et la localisation de toutes les infrastructures et de tous les équipements importants de

32 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction de la mobilité en transport au quotidien, dans *L'Équipe* : Journal du Ministère des Transports, Volume 29, n° 9, Novembre 1999, p. 3.

33 Néanmoins, les municipalités peuvent se prévaloir de certaines dispositions prévues par le législateur, par exemple, la *Loi sur l'aide municipale à la protection du public aux traverses de chemin de fer*, L.R.Q., c. A-15.

transport terrestre³⁴. Le schéma doit également mentionner les principales modifications et améliorations qui doivent être apportées aux infrastructures et équipements de transport terrestre. Le schéma d'aménagement de toutes les MRC doit aussi mentionner où seront localisés les nouvelles infrastructures ou les nouveaux équipements projetés sur le territoire³⁵. Enfin, les MRC doivent déterminer, en vertu de la même loi, les voies de circulation (actuelles ou projetées) qui soumettent les espaces voisinant à des contraintes majeures pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou de bien-être général. En vertu de la LAU, les chemins de fer constituent des équipements que les municipalités et MRC doivent prendre en considération avant toute planification d'aménagement³⁶.

Le *Projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Vallée-de-l'Or* semble sensible à la question du réseau ferroviaire³⁷. Cette sensibilité se justifie par le rôle particulier que joue la ville de Senneterre en tant que carrefour ferroviaire de tout le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Le schéma insiste sur le fait que Senneterre possède l'une des trois principales gares de triage de la région du Saint-Laurent et sur l'importance du transport ferroviaire pour le développement de la MRC³⁸. Par la suite, il fait sien les objectifs « d'assurer le maintien et le développement des équipements et infrastructures ferroviaires sur le territoire de la MRC » et de « renforcer (sic) la vocation régionale de la zone ferroviaire de Senneterre »³⁹.

Il arrive également que certains projets locaux soient rendus possibles grâce à la complicité d'intervenants du milieu municipal et d'autres organismes. Le projet du Timber Train est l'un de ces projets planifiés, mis sur pied par la Ville de Témiscaming et le Mattawa and Area Forestry Committee (MAFC). Il s'agit d'un train touristique faisant la liaison entre la ville de Mattawa et celle de Témiscaming⁴⁰. Le projet a su rassembler différents partenaires dont l'Ontario Northland Transportation Commission et l'Ottawa Valley RailLink. Il s'agit ici d'exemples qui témoignent du pouvoir d'initiative de certaines municipalités et d'intervenants locaux.

Les municipalités régionales de comté et les municipalités sont aussi désignées à jouer un rôle de décideur lors de nouvelles affectations ou d'appropriation de lignes de chemin de fer. À titre d'exemple, il est possible de citer le cas de la MRC de Témiscamingue impliquée dans le projet de réaménagement de l'ancienne ligne de chemin de fer, entre Témiscaming et Angliers, en un parc linéaire multifonctionnel. Bien

34 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1. art. 5.

35 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1. art. 5.

36 Le ministère des Transports du Québec a publié à l'intention des MRC un document de travail qui permet d'arrimer les objectifs du Ministère et ceux des MRC en matière de planification des transports : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, 1994.

37 MRC Vallée-de-l'Or, *Premier Projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Vallée-de-l'Or*, 1998, Val-d'Or.

38 *Ibid.*, p. 21.

39 *Ibid.*, p. 134.

40 Renaud, Denis, « *Projet de train touristique entre Mattawa et Témiscaming* », dans *Le reflet*, mardi 11 août 1997, p. 5 ; Barrette, Jean-marc, « *Train touristique Mattawa-Témiscaming* », dans *Le reflet*, mardi 13 août 1997, p. 8.

que celle-ci ne garde pas sa vocation initiale, la MRC de Témiscamingue est l'un des partenaires de l'entente qui lie la MRC au ministère des Affaires municipales et au ministère des Transports. Les préoccupations et les projets de la MRC auront permis de décider de la nature de l'exploitation de l'emprise ferroviaire⁴¹.

2.3.2 Mobiliser les collectivités locales

Sur un autre plan, les organismes et intervenants régionaux sont appelés à se prononcer sur les priorités de développement. Bien que ce rôle ne soit pas assorti de pouvoirs juridiques, il confère à ces organismes et intervenants un rôle politique et oblige les intervenants des autres paliers de gouvernements ainsi que leurs mandataires à être à l'écoute de ces priorités. C'est dans cette optique par exemple, que le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) est désigné pour prendre position sur les décisions qui ont des conséquences sur le transport par chemin de fer en région. Ces interventions vont de la demande de ne pas fermer un tronçon⁴², à l'exigence du maintien des services de transport ferroviaire⁴³. Le CRDAT fait également connaître ses réticences quant à l'exploitation de modes de transports concurrentiels qui risque de mettre en péril le maintien des chemins de fer régionaux⁴⁴. Dans son *Plan stratégique de développement*, le CRDAT a inscrit sous la rubrique du transport, l'objectif de « s'assurer de conserver et d'améliorer le service de transport ferroviaire »⁴⁵. Pour y arriver, l'organisme entend, lors de la réalisation de son plan quinquennal :

- « - examiner les conditions de maintien et d'amélioration des voies du réseau ferroviaire régional;
- améliorer la qualité du service de transport ferroviaire pour le bénéfice des entreprises de la région (la qualité des wagons, les délais de transit, la mise en marché);
- mesurer périodiquement le degré de satisfaction des principales entreprises utilisatrices du transport ferroviaire. »⁴⁶

C'est également dans cet esprit que d'autres intervenants du milieu régional interviennent dans le dossier ferroviaire depuis quelques années. La mobilisation d'acteur comme la Corporation de développement économique du secteur

41 Lessard, Hélène, « Nouvelle vocation de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique », dans *Contact Témiscaming*, mercredi 29 octobre 1997, p. 3.

42 Loiselle, Ghyslain, « La situation sera épouvantable sur nos routes », dans *La Frontière*, 18 septembre 1996, p. 9 ; « Le CRDAT demande au CN de ne pas fermer le tronçon Taschereau—Cochrane », dans *Le Citoyen*, 22 septembre 1996, p. 30.

43 Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Mémoire sur l'avenir du réseau ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue*, mémoire présenté au groupe de travail sur la commercialisation du CN, 19 décembre 1994 ; Loiselle, Ghyslain, « La région rappelle le CN à l'ordre », *Le Citoyen de Rouyn-Noranda*, dimanche le 3 août 1997, p. 7.

44 Routhier, Pierre, « Le Conseil régional de développement appuie...sous certaines conditions », *L'Écho abitibien*, mercredi 11 mars 1998, p. 13.

45 Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Plan Stratégique de développement de L'Abitibi-Témiscamingue 1998-2003*, Novembre 1998, p. 25.

46 Ibid.

Barraute-Senneterre et la création circonstancielle de groupes tels le Comité de Sauvegarde de VIA Rail est un symptôme de la préoccupation des acteurs locaux pour le maintien des services ferroviaires en région. Il est difficile de négliger les appuis que ces intervenants vont chercher auprès des instances de décisions locales⁴⁷. Dans la mesure où ces préoccupations sont appelées à mobiliser les décideurs locaux et à susciter des priorités d'actions pour le développement régional, il importe de considérer les actions et de composer avec les préoccupations de ces interlocuteurs.

2.4 Autres intervenants

2.4.1 Les compagnies de chemin de fer

Il existe actuellement trois compagnies de chemin de fer offrant des services de transport de marchandises en Abitibi-Témiscamingue. Il s'agit de l'Ottawa Valley RaiLink (OVR), de l'Ontario Northland Rail et du Canadien National. On y transporte principalement les productions des compagnies forestières et minières de la région. Quant au service de train pour passagers, une seule ligne est encore en service. VIA Rail assure ce service entre Senneterre et le sud de la province.

Le **Canadien National** : Autrefois compagnie d'État administré par le gouvernement fédéral, le Canadien National (CN) est depuis 1995 une compagnie privée. Le CN exploite, par le biais du CFILINQ (Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord-du-Québec) la majorité des lignes du réseau ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue. Les trains font la liaison entre la région témiscabitiébienne et le sud de la province. Les *convois* venant de Montréal peuvent également se rendre, en passant par l'Abitibi, jusqu'à Matagami. Le CN loue à VIA Rail la ligne entre Montréal et Senneterre afin que la société d'État y assure le transport de passagers.

L'**Ontario Northland Railroad** : dans la région Nord-du-Québec, l'ONR est aussi connu sous son appellation courante de Nipissing central. L'ONR assure pour la Commission de Transport Ontario Northland (CTON) le service de transport ferroviaire. Le CTON est une société d'État de transport et de télécommunication qui œuvre dans le nord-est de l'Ontario. L'ONR a une seule ligne en territoire québécois. Il y a *interconnexion* entre les tronçons de l'ONR et du CFILINQ à Rouyn-Noranda.

L'**Ottawa Valley Railink** : On retrouve la ligne de l'Ottawa Valley RaiLink au sud de l'Abitibi-Témiscamingue. Il s'agit de la seule ligne ferroviaire encore en fonction au Témiscamingue. Elle assure la liaison entre Mattawa (Ontario) et la ville de Témiscaming. C'est sur ces voies que circule le train touristique du *Timber Train*.

Toutes ces compagnies de chemin de fer sont soumises à la réglementation et aux lois fédérales sur le transport et le commerce. Cette situation s'applique d'autant plus à l'Abitibi-Témiscamingue que les tronçons de l'ONR et l'OVR en Abitibi-Témiscamingue

47 Comité de sauvegarde de VIA Rail Inc., *Pour le maintien et la consolidation de la ligne ferroviaire Montréal-Abitibi*, document présenté à VIA Rail, Avril 1994.

traversent les frontières de la province québécoise et peuvent être déclarés «être à l'avantage exclusif du Canada ». Quand est-il du CFILINQ dont le réseau est exploité aujourd'hui uniquement à l'intérieur des limites de la province de Québec ?

Le CFILINQ s'assimile en effet, du moins en apparence, à un CFIL et devrait relever de la compétence du gouvernement provincial qui a autorité sur toutes les lignes de chemin de fer en opération sur son territoire. Avec la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la loi qui lui a succédé en 1996, la *Loi sur le Transport au Canada*, les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale (c'est le cas du CN) ont pu mettre en branle un processus de cessation et de concession des lignes de chemin de fer. Le processus prévoit alors un transfert de pouvoir qui confie la responsabilité juridique du chemin de fer aux instances provinciales si les lignes abandonnées et reprises par un transporteur opèrent à l'intérieur des limites de la province. Cependant, le CN qui a abandonné certains tronçons régionaux par le passé, n'a pas soumis toutes les lignes de chemin de fer témiscabibien et nord-québécois au processus de cessation et d'abandon prévu par la LTC. Il a choisi de garder en opération le réseau établi sur le territoire. Pour ce faire, il a pris entente avec le Syndicat pour permettre, le 15 mai 1995, la création d'une division semi-autonome : le CFILINQ. Par cette entente, le CN s'engage notamment à poursuivre l'exploitation du réseau entre 1995 - 2000. Cette entente pourrait être poursuivie dans l'avenir. Dans l'ordre de ces considérations, le réseau du CFILINQ relève donc de la responsabilité fédérale.

2.4.2 Les associations de chemin de fer

D'autres intervenants ont aussi un rôle à jouer en matière de transport ferroviaire. Par leur implication, ils sont appelés à devenir des interlocuteurs privilégiés de tous les acteurs régionaux préoccupés par la question du transport en région. Retenons ici, l'Association des Chemins de fer du Canada (ACFC). Celle-ci se définit comme « l'association sectorielle représentant les chemins de fer marchandises, voyageurs, et services de banlieue en exploitation dans l'ensemble du Canada »⁴⁸. L'ACFC représente aujourd'hui 50 compagnies de chemin de fer qui couvrent la presque totalité des lignes ferroviaires du pays. L'Association est désignée pour défendre ses membres et les avantages du transport ferroviaire. Elle intervient et assure sa représentation dans les dossiers majeurs liés au transport en général. Elle soumettait en mars 1998, un mémoire à l'intention du Comité permanent des transports de la Chambre des communes concernant l'avenir de VIA Rail. L'ACFC défend dans ce dossier l'idée selon laquelle le gouvernement fédéral devrait se faire moins interventionniste quant à la réglementation du transport ferroviaire voyageur et de tenir davantage compte de la demande liée au marché. Aussi, invite-t-elle le gouvernement à considérer des solutions moins coûteuses pour remplir les exigences de services dans le transport voyageur des régions éloignées et d'accorder plus d'importance au « corridor » principal qui lui, « offre la meilleure chance d'obtenir un ratio élevé recettes/coûts »⁴⁹. Les associations nord-américaines de chemin de fer comme l'Association of American Railroads (AAR) joue

48 L'Association des Chemins de Fer du Canada, www.railcan.ca/Francais/Bienvenue/PresMess.html, Février 2000.

49 Le mémoire est disponible sur le site de l'Association des Chemins de Fer du Canada, Ibid.

également un rôle important dans le secteur du transport ferroviaire continental. L'AAR a notamment une influence non négligeable sur l'harmonisation de la réglementation et des normes de l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord.

La nomenclature de ces intervenants et des structures gouvernementales dresse un portrait assez fidèle des intervenants dans le secteur de l'exploitation des services ferroviaires. Ce portrait permet d'entrevoir les relations de complicité et des rapports litigieux potentiels dans le domaine du transport par train. À ces intervenants, il faut parfois ajouter d'autres mandataires des gouvernements et divers intervenants sectoriels. L'appel aux normes de sécurité, aux nécessités de restriction budgétaire, aux impératifs environnementaux et de développements régionaux ont en effet des répercussions sur la pertinence de poursuivre ou non l'exploitation des chemins de fer dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue.

2.5 Considérations

Avant d'entreprendre toute action dans le dossier du transport ferroviaire, le MTQ doit donc prendre en considération une série de facteurs qui influenceront les orientations du Ministère et du gouvernement dans la planification des transports. Ces considérations constituent tant de limites, d'incertitudes, d'opportunités et de défis avec lesquels le MTQ doit composer dans l'exercice de la planification. Ces considérations visent à situer les enjeux ferroviaires dans l'ensemble de la problématique du transport et du développement de la région. Ainsi, à cette étape, quatre constats méritent d'être ressortis. Ils sont schématisés au tableau 2.

TABLEAU 2

DIAGNOSTIC TRANSPORT FERROVIAIRE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE - RESPONSABILITÉ DES INTERVENANTS ET CONTEXTE JURIDIQUE

Diagnostic	Enjeux et défis
<p>En ce qui concerne la responsabilité des intervenants et le contexte juridique, les principaux constats sont les suivants :</p>	<p>Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :</p>
<p>En vertu de la <i>Loi constitutionnelle</i>, le gouvernement fédéral est omniprésent dans le secteur du transport ferroviaire au Québec et en Abitibi-Témiscamingue. Le réseau ferroviaire témiscabiti-bien est, en ce qui concerne la sécurité, les droits de circulation, la tarification et l'exploitation, soumis à l'autorité fédérale.</p> <p>1 Le Québec hérite de pouvoirs très limités en matière de transport ferroviaire sur le réseau de chemin de fer témiscabiti-bien. Cette situation tend toutefois à changer alors que le Québec peut se voir offrir de racheter certains tronçons ferroviaires. De nouveaux exploitants constitués en chemin de fer d'intérêt local pourraient obtenir une charte québécoise d'exploitation et relevé de compétence du Québec. Cette situation pourrait se produire en Abitibi-Témiscamingue.</p>	<p>L'harmonisation des politiques ferroviaires provinciales et des politiques fédérales afin de s'assurer que les normes (sécurité, tarifs, protection de l'environnement, accès aux voies, etc.) soient les mêmes pour tous les intervenants;</p> <p>La réalisation et la poursuite d'entente avec le gouvernement fédéral afin d'améliorer les services ferroviaires régionaux, de développer la technologie intermodale, de mieux connaître les causes d'accidents et de s'assurer que le transport ferroviaire demeure un mode de transport sécuritaire, efficace et concurrentiel;</p> <p>La défense, auprès du gouvernement fédéral, des intérêts du Québec et de l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire afin que l'Abitibi-Témiscamingue puisse conserver ou hériter (en cas de vente du réseau ferroviaire régional) d'infrastructures et des services de qualité;</p>
<p>2 Il existe une préoccupation ferme, avouée et continue des intervenants régionaux (CRDAT, municipalités, organismes) afin de maintenir un service de transport ferroviaire tant pour les marchandises que pour les personnes.</p>	<p>La possibilité de prendre des ententes avec les autres mandataires du gouvernement et les municipalités afin d'assurer l'aménagement et l'exploitation des lignes ferroviaires faisant l'objet d'abandon ou de cession;</p>
<p>3 Trois compagnies de chemin de fer (l'ONR, l'OVR, le CFILINQ) offrent des services de transport ferroviaire en région. Leurs activités dépendent en grande partie de la demande de services des expéditeurs et des décisions des actionnaires qui recherchent la rentabilité et la profitabilité de leur investissement. Il s'agit là, d'aspects importants ayant un impact sur l'avenir de l'industrie ferroviaire en région et qui indiquent que l'avenir du transport ferroviaire dépend en grande partie de dimensions qui dépassent le rôle d'intervention de l'État.</p>	<p>La nécessité de défendre les intérêts régionaux auprès du gouvernement fédéral afin qu'il s'assure (sur le plan financier et réglementaire) que les compagnies de chemin de fer entretiennent le réseau et cèdent au Québec, en cas d'abandon des tronçons, un réseau ferroviaire de qualité; La capacité de prendre des ententes avec d'autres mandataires du gouvernement (Ministère de la main d'œuvre, Ministère des finances, etc), voire avec les instances fédérales et ontariennes, afin de développer une plus grande efficacité des <i>pratiques logistiques</i> des expéditeurs;</p>

Diagnostic	Enjeux et défis
<p data-bbox="385 268 1079 328">En ce qui concernent la responsabilité des intervenants et le contexte juridique, les principaux constats sont les suivants :</p> <p data-bbox="302 507 331 544">4</p> <p data-bbox="385 470 1167 587">Bien que le Québec hérite d'un rôle mitigé dans le transport ferroviaire en région, le Ministère peut intervenir indirectement dans ce secteur par le biais de politiques et de projets touchant le transport des marchandises et des personnes.</p>	<p data-bbox="1227 268 1912 328">Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :</p> <p data-bbox="1227 352 1951 707">La nécessité de conduire les actions d'intervention dans une perspective d'intégration en s'assurant que ces interventions (dans les domaines de l'encadrement réglementaire et administratif, de l'harmonisation, de la défense des intérêts et la promotion, des infrastructures, de la fiscalité et du financement, des ressources humaines, de la technologie et de l'intermodalité) répondent avant tout aux objectifs et à la mission du Ministère. Ainsi les interventions dans les secteurs du transport ferroviaire de marchandises doivent répondre aux objectifs (de sécurité, de protection de l'environnement, du développement économique et de coûts sociaux) du transport de marchandises en général.</p>

3.0 ÉTAT DE LA SITUATION

La présence du chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue sert largement depuis les débuts de la colonisation, les propriétaires des mines, des moulins à scie, des usines de transformation éparpillées sur le territoire. Dans un sens plus global, le chemin de fer a su prodiguer depuis les débuts de la colonisation blanche de nombreux services à la population et aux entrepreneurs. C'est dans cette optique que les témiscabitiens l'ont toujours considéré comme un élément porteur du développement de l'économie locale.

Quoi qu'il en soit et tel que nous avons pu le constater dans le précédent chapitre, le cadre juridique et politique entourant l'exploitation des chemins de fer en région est complexe par le nombre d'intervenants impliqués. À cette complexité juridique, il faut ajouter une complexité structurelle relative au contexte de développement socio-économique de la région témiscabitiennne. Cette dernière, n'est pas sans lien avec le contexte de transformation politique et économique qui s'actualise sur le continent nord-américain. Les chemins de fer régionaux doivent donc composer avec l'ensemble des défis et aléas qui interpellent ou bouleversent le transport ferroviaire en Amérique du Nord. Or, les défis sont grands et les aléas nombreux. Depuis quelques décennies, le réseau de chemin de fer connaît une crise importante. Cette crise ponctuée de perte de clientèle, de diminution de la demande pour le transport des marchandises, de surcapacité des réseaux, de négligences d'entretien des voies ferrées, d'abandon de lignes, de rationalisation budgétaire et de déréglementation sérieuse, a ses contrecoups en Abitibi-Témiscamingue. De nombreuses raisons permettent de saisir les facteurs qui ont encore aujourd'hui un impact sur le déclin des services et des infrastructures ferroviaires en région.

Certains de ces facteurs sont indépendants des politiques et investissements en matière de transport ferroviaire. Ils dépendent du contexte général de développement socio-technologique et économique. C'est ainsi que les nombreux changements survenus dans le domaine des réseaux de communications et des transports, dans le développement des services (santé, éducation, culture, etc.) et des tendances démographiques (généralisation des banlieues, exode rurale, etc.) auront indirectement des répercussions substantielles sur le transport.

Des répercussions d'abord sur les choix et interventions politiques des années 60 et 70. Certaines interventions politiques qui, sans avoir pour objet le transport ferroviaire ont pourtant indirectement et à long terme des impacts sur le transport par chemin de fer.

Des répercussions ensuite, sur les comportements et événements spatio-économiques. On constate par exemple des changements dans la structure de la demande de transports ou encore une concentration des équipements et infrastructures de transport dans les grands pôles urbains. Ces éléments ont pour double effet de favoriser le camionnage et de consolider les réseaux ferroviaires sur les lignes principales au détriment des lignes secondaires.

Par contre, d'autres facteurs ayant un impact sur le chemin de fer sont dépendants des politiques et investissements en matière de transport ferroviaire. C'est particulièrement le cas de la LTC.

Les lignes qui suivent, trace un portrait de ces facteurs en accordant une importance particulière à la *Loi sur les transports au Canada* qui porte, définit et détermine de façon dramatique les possibilités de développement ou d'abandon des chemins de fer dans la région témiscabitiennaise.

3.1 Facteurs indépendants des politiques ferroviaires

Parmi les facteurs ayant des répercussions majeures sur le transport ferroviaire, nombreux sont ceux qui puisent leurs racines du contexte de développement technologique, politique et économique nord-américain et même international. Ces facteurs induisent des changements dans les façons de faire, de consommer, de travailler, d'aménager l'espace. Certains de ces changements sont contextuels et globaux, d'autres découlent directement de politiques des gouvernements. Bien que ces changements n'aient rien à voir directement avec le transport ferroviaire, celui-ci subit les contrecoups de ces changements.

3.1.1 Transformations majeures dans le développement technologique nord-américain

C'est ainsi que le Québec des 40 dernières années, à l'instar du continent nord-américain, a vu les formes d'établissement humain sur son territoire se transformer. Les anciens réseaux infrastructurels (systèmes de canalisation, chemins de fer) font alors place aux nouvelles infrastructures de transport et de communication (réseaux hydroélectriques, construction des gazoducs et oléoducs, généralisation des services de téléphonie et de communication, construction des autoroutes). L'automobile est en voie de se généraliser comme moyen de transport personnel. Chaque famille possédera bientôt sa voiture sinon plus d'une.

Attisés par le développement important dans le domaine de l'aviation civile, les services aéroportuaires sont également en croissance. Avec le temps, la disponibilité en région des services aéroportuaires et l'arrivée des avions à réaction viennent rogner une part importante de la clientèle traditionnelle du chemin de fer. Dans les années 60, les aéroports de Val-d'Or et de Rouyn fonctionnent déjà depuis plus de dix ans. Plusieurs compagnies offrent une liaison avec les grands centres. Dans les années 70, d'autres aéroports verront le jour en Abitibi-Témiscamingue⁵⁰.

Si le transport maritime occupe, au cours de la seconde moitié du vingtième siècle, une place moins importante dans le développement de la région, la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent change également la donne dans le secteur du transport.

50 Sabourin, Cécile, *De territoire exploité à région : les activités économiques à partir de 1950*, in Vincent, Odette, et al. , *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, n° 7, 1995, p. 431.

Désormais, les navires s'enfoncent davantage sur le continent et débarquent leurs cargaisons dans de nombreux ports du pays.

Même le monde du transport ferroviaire connaît des bouleversements. Dans les années 60, la locomotive à vapeur est déjà histoire du passé et ce, depuis l'arrivée des locomotives diesels-électriques. Plus performantes, plus rapides, tractant des charges plus lourdes et des *convois* plus longs, parcourant des distances plus grandes sans ravitaillement, les nouvelles locomotives diesels-électriques ne cesseront de se moderniser. Ces dernières permettent aujourd'hui de tirer les *convois* avec une puissance qui se rapproche du 6000 chevaux vapeurs. Les compagnies de chemin de fer investissent avec le temps beaucoup d'argent afin de demeurer compétitives face aux nouveaux moyens de transport. Certains de ces équipements informatisés garantissent aux trains une économie des coûts de carburant, une meilleure adhérence et performance au plan de la traction et un plus grand respect de l'environnement. Il n'est pas certain toutefois que le remplacement des anciens équipements de chemin de fer et l'introduction des nouvelles technologies se fassent au profit des lignes secondaires. À moyen terme, les coûts d'investissement reliés à l'innovation technologique ne sauront se rentabiliser que sur les tronçons payants du réseau principal⁵¹.

Pendant longtemps le gouvernement a assuré le financement des nouveaux réseaux infrastructurels. Avec le temps, ces transformations technologiques capitales engagent parallèlement une série d'abandons des vieilles infrastructures. Leur remplacement se fait selon un ordre de priorité. Dépendant de leurs bailleurs de fonds, les régions comme l'Abitibi-Témiscamingue, dont la population représente moins de 2 % de la population au Québec, doivent le plus souvent se rallier aux priorités de la province. La présence de grandes entreprises sur le territoire vient néanmoins marquer la nécessité de maintenir les infrastructures ferroviaires, notamment pour le transport des copeaux, du bois de construction et du minerai.

3.1.2 Bouleversements socio-économiques et nouveaux engagements de l'État

À ces investissements massifs dans le réseau renouvelé des infrastructures, s'ajoute la prise en charge par l'État de nombreux services (système d'éducation, de santé, formation de la main d'œuvre, etc.). Les nombreux services publics se concentrent dès lors et plus que jamais dans les grands centres. Parallèlement à la polarisation de ses services, les localités périurbaines de la Métropole et de la capitale prennent de l'expansion et l'État se porte garant de l'établissement en banlieue, des populations et des équipements collectifs. Le pavage des routes qui se généralise dans les années 60 et 70 rejoindra vite les régions dites périphériques facilitant le transport des marchandises par camionnage⁵². Avec le temps, le financement et la prise en charge de

51 Cf. L'historique du chemin de fer au Canada sur le site de l'Association des Chemins de Fer du Canada, sous la rubrique « changements structurels » www.railcan.ca/Francais/Bienvenue/WW2.html, Février 2000.

52 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, Réseau ferroviaire : infrastructures et structures de l'industrie*, chapitre 2 : Historique.

l'ensemble de ses équipements déplacent les sommes autrefois allouées aux transports ferroviaires vers d'autres priorités infrastructurelles. Le système d'autoroutes sera l'une d'elles.

À l'heure de ralentir le rythme des dépenses consenties dans les décennies précédentes, les grandes périodes de rationalisation que sont les années 80 et 90 toucheront de plein fouet le transport ferroviaire. Les choix politiques et budgétaires des instances gouvernementales depuis la seconde moitié du vingtième siècle, préparent donc involontairement le démantèlement des structures ferroviaires qui s'amorce dans les années 80 en Abitibi-Témiscamingue⁵³.

À cette rationalisation dans le domaine du chemin de fer, il faut ajouter une rationalisation généralisée dans d'autres secteurs d'activités économiques et sociales qui ont un impact régional sur la demande de transport. La diminution, voire la disparition, de compensations financières, fiscales et de subventions autrefois accordées aux organismes et entreprises locales témiscabitiennes risque d'avoir des conséquences sur l'exploitation du chemin de fer comme mode de transport des marchandises⁵⁴. Cherchant à diminuer leurs coûts d'exploitation, les grandes entreprises requérant des modes de transport performants ont tout intérêt à se rapprocher de leurs transporteurs et des grands réseaux internationaux de distributions.

3.1.3 Concentration des équipements et infrastructures de transport dans la métropole

À cet effet, en dépit du mouvement de décentralisation politique et du développement des réseaux de communication et de transport, la tendance à la polarisation semble s'être confirmée dans les dernières décennies. Les investissements majeurs soutenant la croissance de la région montréalaise confèrent à la région métropolitaine certains avantages : concentration industrielle et commerciale, importance quantitative de la population et des activités économiques, position stratégique comme pôle de transit pour le commerce extérieur par la présence d'interfaces intermodaux (port, aéroport, gares de triage) et du réseau autoroutier pluri-directionnel⁵⁵. Alors que la mondialisation entraîne une concurrence des marchés sur une base internationale, il n'est pas étonnant de voir se confirmer l'importance du commerce nord-sud avec les États-Unis⁵⁶.

53 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, Réseau ferroviaire : infrastructures et structures de l'industrie*, chapitre 2 : historique.

54 Bigras, Yvon et Fallu, Donald, *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : Caractéristiques et perspectives*, dans *Routes et transport*, Québec, Hiver 1995 - 1996, p. 28 - 30.

55 Bigras, Yvon et Fallu, Donald, *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : Caractéristiques et perspectives*, dans *Routes et transport*, Québec, Hiver 1995 - 1996, p. 31.

56 Ibid., p. 27.

Cette situation oblige les grandes entreprises locales à se questionner sur la rentabilité du transport ferroviaire en région et sur « [la] facilité d'accès aux réseaux américains »⁵⁷.

3.1.4 Captivité des chemins de fer

Il convient de rappeler ici que bien que les entreprises ne soient pas toujours dépendantes du transport ferroviaire (elles ont d'autres choix pour le mode de transport et pour leur établissement) il en va autrement des chemins de fer. Leur avenir dépend souvent de leur situation géographique et des opportunités qu'elles offrent aux expéditeurs. Contrairement à d'autres moyens de transport, les chemins de fer sont captifs des lieux où se trouvent les voies ferrées. Ils ne peuvent déménager afin de servir ou gagner une nouvelle clientèle⁵⁸. Captives des lieux, les compagnies de chemin de fer sont donc également, captives de leurs clients. S'il existe plus d'une entreprise faisant appel au service du chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue, il n'en reste pas moins que le réseau ferroviaire régional est dépendant de la situation de ces expéditeurs et destinataires. Comme il s'agit le plus souvent de matières premières et ou semi-transformée, l'exploitation du transport ferroviaire dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue est souvent à la merci de la fluctuation des prix des matières à transporter⁵⁹.

3.1.5 Nouvelles exigences dans la demande de transport

Cette captivité du chemin de fer confère des avantages comparatifs aux camionneurs, celui de la flexibilité. La diminution, ces dernières décennies, de l'importance relative des produits lourds (notamment les matières premières) au profit des produits plus légers, périssables et luxueux, les impératifs du juste à temps, la mobilité des flottes de camionnage, l'augmentation des magasins entrepôts et leur facilité d'accès par le réseau autoroutier, sont quelques-uns de ces avantages. De plus, les expéditeurs et destinataires ayant recours aux transporteurs par train doivent souvent composer avec des délais plus importants. Ces délais sont généralement imputables au temps requis pour l'arrimage et la manipulation des wagons, le nombre limité des départs et des liaisons ainsi que le transfert du matériel roulant d'un transporteur à un autre en vertu des droits de circulation sur les lignes de chemin de fer⁶⁰.

57 Cf. L'exposé de François Marcil, directeur de la manutention des matériaux, de Minéraux Noranda inc., dans Collectif, *Les chemins de fer d'intérêt local, une bonne affaire*, compte rendu du colloque tenu le 2 juin 1992 à Montréal, p. 124.

58 Desforges, Jacques, *Financement bancaire d'un C.F.I.L. / services disponibles / attente en matière de gestion et garanties / implication des intérêts locaux et régionaux*, dans Collectif, *Les chemins de fer d'intérêt local, une bonne affaire*, compte rendu du colloque tenu le 2 juin 1992 à Montréal, p. 218.

59 Ibid., Bigras, Yvon et Fallu, Donald, *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : Caractéristiques et perspectives*, dans *Routes et transport*, Québec, Hiver 1995 - 1996, p. 30.

60 Marcil, François, L'exposé de François Marcil, directeur de la manutention des matériaux, de Minéraux Noranda inc., dans Collectif, *Les chemins de fer d'intérêt local, une bonne affaire*, compte rendu du colloque tenu le 2 juin 1992 à Montréal, p. 124.

3.1.6 Augmentation des charges autorisée sur le réseau routier québécois

La croissance du trafic de camionnage s'accompagne au fil du temps d'une croissance de la dimension et des charges des camions. La concurrence des compagnies de camionnage à l'endroit des compagnies de chemin de fer ne s'en fait que plus grande alors qu'en janvier 1999 est levé le moratoire sur les camions trains doubles de type B (62 500 kg). Ce moratoire, imposé aux compagnies de camionnage pour certaines régions du Québec dont l'Abitibi-Témiscamingue, est aujourd'hui levé. Le Ministère a récemment rassuré les régions concernées quant au degré de sécurité des trains doubles de type B et sur le fait que ces véhicules comptent parmi les moins dommageables pour les chaussées. On peut prendre connaissance des aspects réglementaires de cette question dans *la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ainsi que dans le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*⁶¹.

L'impact que peut avoir sur le transport ferroviaire, l'exploitation des trains doubles de type B, doit être considéré comme important. Une étude effectuée pour le compte du Ministère laisse entrevoir une perte de la clientèle pour certains tronçons du CFILNQ. L'étude signale toutefois quelques mesures d'ajustement qu'envisage le CFILNQ pour absorber les conséquences d'une perte de clientèle. Certaines mesures prévoient des ajustements tarifaires et financiers. La possibilité d'une rationalisation des tronçons ferroviaires et une réduction de la fréquence des trains sur le réseau sont également envisagées⁶².

3.2 Facteurs dépendants des politiques ferroviaires

Si plusieurs facteurs ayant un impact sur le transport ferroviaire sont contextuels, il existe par ailleurs plusieurs interventions politiques visant directement le transport ferroviaire et qui ont eu un impact important sur le chemin de fer. Parmi les événements majeurs ayant contribué à cet impact, il faut mentionner la rationalisation chez VIA Rail, la commercialisation du CN et surtout la plus récente *Loi sur le transport au Canada*.

3.2.1 La rationalisation chez VIA Rail

Créée en 1977 afin de soutenir le transport ferroviaire des personnes, la Société VIA Rail doit composer depuis 1995 avec une diminution notable de son budget d'opération. Cette diminution des subventions de plus de 100 millions de dollars entre 1995 et 1998 s'avère particulièrement sérieuse pour les régions accueillant les lignes secondaires de

61 *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, L.R.Q., c. P-30.3 et *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*, R.R.Q., c. C-24.2, r.1.02.

62 MuniConsult, Étude d'impact sur le transport ferroviaire des trains routiers de type B, étude effectuée, pour le compte du Ministère des Transports, Direction Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, Janvier 1998, p. 74 - 78.

chemin de fer⁶³. C'est pendant cette période que l'Abitibi-Témiscamingue assiste à l'abandon du service de train passager entre Cochrane et Senneterre. À la merci de la vitesse maximale autorisée sur les tronçons des lignes secondaires plus négligées, la Société VIA Rail doit se consacrer aux réseaux les mieux entretenus et les plus rentables. Dès lors, VIA Rail se voue de plus en plus au transport sur l'axe des grands corridors. En région, les services de VIA Rail profitent notamment à bon nombre de chasseurs, de touristes ainsi qu'aux populations de l'Abitibi et de la Mauricie qui vivent et travaillent à proximité du tronçon St-Maurice (entre Senneterre et Fitzpatrick). Il semble que VIA Rail consacre une partie importante de ses énergies à offrir les services voyageurs partout au pays et entend innover pour maintenir ces services⁶⁴.

3.2.2 La commercialisation du CN

Avec la sanction de la *Loi C-89 sur la Commercialisation du CN*, le Canadien National, anciennement compagnie de la couronne, est depuis 1995 une compagnie privée. Se devant d'assurer de plus en plus la rentabilité de ses services et de son réseau, comptant de moins en moins sur l'intervention de l'État, le CN concentre une partie significative de ces efforts sur les axes les plus rentables des tronçons principaux entre Halifax et Vancouver, ainsi que sur les lignes récemment acquises aux États-Unis. En 1995, une entente couvrant la période 1995 - 2000 avec les employés du réseau ferroviaire du nord québécois permet la création du CFILINQ (Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord-du-Québec). Cette entente ne parvient toutefois pas à empêcher, en 1997, le démantèlement du réseau entre Cochrane et La Sarre.

3.2.3 La Loi sur les Transports au Canada et ses conséquences

C'est dans la LTC que les interventions du gouvernement fédéral se font les plus conséquentes sur l'avenir du transport ferroviaire en région. On retrouve dans la *Loi régissant les transports au Canada* les modalités qui déterminent sur le plan juridique, les conditions d'exploitation des lignes de chemin de fer de compétence fédérale. Dans cette optique, la loi a toujours prévu un processus déterminant les conditions d'appropriation, d'exploitation, de concession, d'abandon des lignes de chemin de fer. La loi a également toujours prévu de confier à un organisme mandataire la supervision de ce processus afin d'assurer dans l'ordre et le respect de la loi, l'exploitation ou l'abandon des services de chemin de fer. Au fil des années, la loi connaîtra par contre plusieurs modifications qui entraîneront des changements importants quant à l'administration du processus d'exploitation des chemins de fer et du rôle que doit jouer l'organisme mandataire sensé assurer la supervision de ce processus. En cette matière, il est possible d'observer que cette évolution s'est faite sous le signe d'une déréglementation facilitant aux compagnies de chemin de fer la cessation et la concession de leurs lignes.

63 Doyle, Louis, *Le chemin de fer d'intérêt local : une option à considérer pour le transport des voyageurs*, dans *Recherches Transport*, n° 3, Juin 1996, p. 8.

64 Marguerat, Jean ; *VIA Rail une voie vers la stabilité*, dans *Entreprendre*, Hors Série n° 6 : Le train et ses réseaux canadiens ; 3^e trimestre 1998, p. 8 - 9.

Ainsi, alors que la *Loi nationale sur les transports* de 1967 s'assure que le processus d'exploitation, d'abandon et de concession des chemins de fer soit assujéti au principe d'intérêt public, il en va autrement des lois de 1987 et de 1996. La *Loi sur les transports nationaux (1987)* lie le processus d'abandon et de vente de lignes de chemin de fer au critère de rentabilité économique. Quant à l'actuelle *Loi sur les transports au Canada*, celle-ci fait du critère de « liberté de disposer de certaines lignes », le motif justifiant l'abandon du service de transport ferroviaire⁶⁵.

L'introduction de ces nouveaux mécanismes de transfert et de cessation d'exploitation des lignes contenues dans la LTC ainsi que les impératifs de rationalisation des compagnies ont pour conséquences d'accélérer l'abandon et le démantèlement des voies ferrées au Québec. De fait, ce nouveau mécanisme donne toute la latitude aux compagnies ferroviaires pour poursuivre avec célérité la rationalisation de leur réseau. Il facilite l'acquisition de lignes par le secteur privé ainsi que l'abandon et le démantèlement des lignes vouées à la cessation d'exploitation par les compagnies ferroviaires⁶⁶. D'aucun y voient l'occasion de transférer les lignes vers des chemins de fer d'intérêt local. Il semble en effet que ces transferts permettent une meilleure rentabilisation des lignes secondaires en plus de favoriser l'offre de services plus adaptés à la population locale⁶⁷. Il appert toutefois que la création de chemin de fer d'intérêt local n'est pas sans poser quelques inquiétudes au plan logistique : niveau de standardisation et temps requis pour le transfert de matériel roulant d'un transporteur à un autre, facilité d'accès au marché américain, capacité d'entretien des équipements, etc⁶⁸. Ces inquiétudes sur les aspects logistiques s'accompagnent également de craintes sur le financement bancaire des CFIL : risques liés à la captivité géographique des chemins de fer, au profil de l'investisseur faisant l'acquisition d'un CFIL, à la capacité de l'opérateur du CFIL à fixer ses tarifs⁶⁹.

Au Québec, bien que la rationalisation soit avancée et que les lignes les moins rentables soient aujourd'hui abandonnées, l'avenir des lignes restantes n'est pas pour autant garanti. Ainsi, plusieurs lignes risquent encore d'être affectées et menacées d'abandon. À ce sujet, le CFILNQ n'est pas à l'abri d'une rationalisation du CN. Protégé jusqu'en 2000 par l'entente avec les employés du réseau, il n'est cependant pas exclu qu'après cette période ou au-delà, certains tronçons puissent être inscrits au plan de rationalisation du CN pour cessation d'exploitation.

65 Louis Doyle, *La nouvelle sur les transports au Canada : conséquences sur les chemins de fer d'intérêt local et sur la société VIA Rail*, in *Recherches Transport*, n° 10, Avril 1997, p. 16. Cf. Annexe I : Les articles de la loi sur les transports au Canada (LTC 1996) concernant les conditions d'abandon, de vente et d'exploitation des lignes de chemin de fer.

66 Louis Doyle, *La nouvelle sur les transports au Canada : conséquences sur les chemins de fer d'intérêt local et sur la société VIA Rail*, in *Recherches Transport*, n° 10, Avril 1997, p. 16 - 17.

67 Hořsak, Peter, *Why short lines?*, dans Collectif, *Les chemins de fer d'intérêt local, une bonne affaire*, compte rendu du colloque tenu le 2 juin 1992 à Montréal, p. 19 - 24 ; Boucher, Michel, *Le canadien national et les C.F.I.L.*, Ibid., p.25-35 ; Louis Doyle, *La nouvelle sur les transports au Canada : conséquences sur les chemins de fer d'intérêt local et sur la société VIA Rail*, in *Recherches Transport*, n° 10, Avril 1997, p. 16.

68 Marcil, François, dans Collectif, *Les chemins de fer d'intérêt local, une bonne affaire*, compte rendu du colloque tenu le 2 juin 1992 à Montréal, p. 121 - 125.

69 Desforges, Jacques, Ibid., p. 215 - 222.

Par ailleurs, les sanctions subséquentes de la *Loi sur les transports nationaux* en 1987 et celle de la *Loi sur les transports au Canada* en 1996 ont entraîné, de la part des entreprises de chemin de fer, la négligence d'entretien des lignes secondaires promises à l'abandon au profit des lignes principales. Quelques mois après la sanction de la LTC, une demande d'abandon du tronçon La Sarre–Cochrane est formulée. Faute d'acquéreur, le tronçon ferme en 1997. Devant les répercussions de la LTC sur l'avenir des chemins de fer en Abitibi-Témiscamingue et attentif à la situation critique du transport ferroviaire, il importe de planifier adéquatement les interventions qui permettront d'assurer la continuité des services ferroviaires en région et d'intégrer ceux-ci aux attentes du milieu.

3.3 Politiques et orientations du Ministère

Le Ministère est persuadé que le gouvernement fédéral a la responsabilité, dans le cadre de sa réforme ferroviaire, de laisser au Québec un réseau en bon état tout comme il l'a fait dans l'ouest du pays. Depuis le début de la rationalisation du réseau ferroviaire par les grandes compagnies de chemin de fer, le Ministère a toujours défendu les intérêts du Québec en mettant tout en œuvre pour permettre la prise en charge par le secteur privé des lignes menacées. Le Ministère a depuis longtemps favorisé la création de chemin de fer d'intérêt local (CFIL) et l'ensemble de ses actions a été orienté vers cet objectif. Première province à procéder à la modernisation en profondeur de sa *Loi sur les chemins de fer*, le Québec demeure le chef de file au Canada en matière de promotion du CFIL et de mise en place de conditions favorisant son éclosion. Pour protéger le réseau ferroviaire québécois, le Ministère s'est engagé de multiples façons »⁷⁰.

3.4 Considérations

L'ensemble des bouleversements politiques, technologiques et économiques qui affectent depuis plus de 20 ans le transport ferroviaire au Québec et en Abitibi-Témiscamingue doivent être pris en compte par le MTQ. Ces bouleversements ont pour effets de réorganiser le transport des marchandises et des personnes non seulement en Abitibi-Témiscamingue mais partout au Québec et en Amérique du Nord. Afin d'assurer une planification des transports qui soit soucieuse de l'équité sociale, de l'environnement, du développement économique et de la sécurité des utilisateurs, le Ministère a tout intérêt à intégrer la problématique du transport ferroviaire régional à l'ensemble des réseaux de transport du Québec. Il doit inversement être en mesure d'apprécier comment ces actions dans le secteur ferroviaire régional répondent aux besoins de la population locale. Considérant la situation actuelle qui prévaut dans le secteur ferroviaire, il est pertinent de poser les constats suivants :

70 À ce sujet voir au chapitre 2, le tableau 1 : *Intervention du gouvernement du Québec en transport ferroviaire depuis 1991*.

TABLEAU 3

DIAGNOSTIC TRANSPORT FERROVIAIRE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE – ÉTAT DE LA SITUATION

Diagnostic	Enjeux et défis
<p>En ce qui concerne le contexte socio-politique et économique-technologique, les principaux constats sont les suivants :</p>	<p>Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :</p>
<p>5 Les avancées technologiques, les bouleversements démographiques, la concentration des équipements et infrastructures de transport dans la métropole, la captivité des chemins de fer, les nouvelles exigences des expéditeurs dans la demande de transport, la concurrence accrue du camionnage sont autant de facteurs reliés qui ont contribué au ralentissement de la demande de transport ferroviaire. Ce ralentissement s'est fait sentir en région par une surcapacité du réseau, un entretien mitigé des infrastructures et l'abandon de tronçons.</p>	<p>L'assurance que les investissements dans les infrastructures de transport ferroviaire répondent avant tout aux objectifs d'efficacité et de sécurité. Pour ce faire, les investissements doivent favoriser :</p> <ul style="list-style-type: none">- le maintien de réseaux de transport de marchandises concurrentiels;- l'intégration du réseau de transport régional aux réseau multimodal québécois et nord américain;- les avantages importants en terme environnemental, de retombées économiques directes, de sécurité, d'équité sociale.
<p>6 Le gouvernement fédéral, qui détient la responsabilité politique des réseaux ferroviaires en Abitibi-Témiscamingue, a entrepris un processus de rationalisation qui rend incertain l'avenir du transport par train en région. Commercialisation du CN, coupure et abandon de service VIA Rail, nouveaux mécanismes d'abandon et de ventes des voies ferrées sont quelques-unes des mesures qui risquent de nuire à l'exploitation ferroviaire régionale et à l'offre de transport concurrentiel pour les entreprises régionales.</p>	<p>La défense auprès du gouvernement fédéral des intérêts du Québec et de l'Abitibi-Témiscamingue, dans le secteur ferroviaire.</p>

4.0 COMPARAISONS POLITIQUES, LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Les différences réglementaires entre les instances gouvernementales nord-américaines sont significatives, si l'on juge des impacts qu'elles ont les unes sur les autres. Un survol comparatif entre la réglementation américaine et canadienne permet de constater des points de tangence entre les objectifs de rationalisation et de déréglementation des deux pays. Le rôle et le pouvoir conférés aux mandataires de chacun de ces pays sont toutefois différents. Le processus d'abandon et de vente est également distinct. Certains aspects réglementaires désavantagent nettement les transporteurs ferroviaires canadiens vis-à-vis leurs homologues américains, notamment en matière de fiscalité. Les mouvements de marchandises par voie ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue vers les États-Unis et le reste du Canada obligent à prendre au sérieux le fait que ces dispositions réglementaires nuisent à long terme à la consolidation des activités ferroviaires en région.

Quant aux différences réglementaires entre les provinces, elles sembleront plus ou moins significatives. Il apparaît pourtant qu'en matière de développement des compagnies de chemin de fer de responsabilité provinciale, certaines provinces ont été avantagées historiquement, notamment l'Ontario et la Colombie-Britannique. Par contre, le Québec a vu au cours du dernier siècle, sous l'égide du gouvernement fédéral, un nombre considérable de compagnies de chemin de fer relevant initialement de sa compétence, annexées au réseau canadien du CN et du CP. Le désinvestissement fédéral du secteur ferroviaire menace aujourd'hui les lignes situées en territoire québécois et témiscabibien. Ce désinvestissement laisse peu de temps aux instances provinciales pour consolider les réseaux ferroviaires qu'il a autrefois largement financés, mais qui sont tombés sous l'égide fédérale en vertu du pouvoir déclaratoire de ce dernier. Ce pouvoir déclaratoire peut s'exercer en vertu de l'article 92 (c) de la *Loi constitutionnelle* qui confère au gouvernement fédéral le droit d'intervenir sur « les ouvrages qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés, par le gouvernement du Canada, être à l'avantage général du Canada, ou à l'avantage de deux ou plusieurs provinces »⁷¹.

4.1 Différences législatives et contextuelles entre États-Unis et Canada

Bien que la rationalisation et la déréglementation canadienne soient quasi contemporaines de celles effectuées aux États-Unis, il existe certaines différences législatives entre les deux pays. Parmi ces différences, il faut retenir celles afférentes aux conditions de vente et d'abandon des lignes, à l'arbitrage des conflits sur les tarifs de transport, aux limites et critères d'intervention des mandataires, à la fiscalité, au rôle des mandataires. Les aboutissants de l'évolution ferroviaire américaine tendent à témoigner d'une situation différente pour les entreprises de chemin de fer.

71 Leclerc, Richard, *La Politique ferroviaire québécoise, Une étude géographique*, Sillery (Québec), publiée et diffusée par Richard Leclerc, 1991, p. 134, sur l'effet l'annexion des réseaux ferroviaires québécois par le gouvernement fédéral, voir le présent ouvrage cité.

Ainsi, on retrouve aux États-Unis plus d'une dizaine de grandes compagnies ferroviaires et plus de 500 chemins de fer régionaux et locaux. Les chemins de fer américains exploitent plus de 173 000 milles (plus de 280 000 km) de voies ferrées aux États-Unis⁷². Près des trois quarts d'entre elles sont exploitées par les dix plus grandes compagnies américaines. Au Canada, le CN et le CP exploitent à eux seuls plus de 41 600 milles de voies (67 000 km) sur les 48 000 milles (77 000 km) en opération⁷³. En 1997, on comptait au Canada environ 54 chemins de fer régionaux dont huit sont des divisions de grandes compagnies telles le CP et le CN⁷⁴.

L'Association of American Railroads (AAR) regroupe au sein de son association la majorité de ces compagnies. Contrairement au Canada, les chemins de fer régionaux et locaux étatsuniens peuvent compter sur une association pour défendre leur intérêt, il s'agit de l'American Short Line and Regional Railroad Association (ASLRA). Aux États-Unis, c'est le Surface Transportation Board (STB), un organisme indépendant de l'État et en l'occurrence, dépendant du Département of transportation, qui veille dans une large mesure à l'application de la réglementation et à l'arbitrage des conflits entre expéditeurs et transporteurs. L'AMTRAK, une société fédérale, constitue l'équivalent de VIA Rail. La Société est chargée du transport ferroviaire de personnes.

Il n'existe plus, aux États-Unis, de société d'État chargée du transport des marchandises. Conrail, une ancienne société fédérale créée en 1976 est aujourd'hui privatisée (depuis 1987). Cette dernière est d'ailleurs passée aux mains de deux autres compagnies privées (CSX Corporation et Norfolk Southern Corporation) le premier juin 1999. Il s'agit là d'une transaction spectaculaire qui risque d'avoir, dans le cadre de la déréglementation nord-américaine, des répercussions majeures sur le transport en général. Le réseau ferroviaire du nord québécois pourrait être touché par cette transaction. La reconfiguration des tronçons, en fonction des nouveaux propriétaires, risque d'engager de nouvelles stratégies d'exploitation pour le transport nord-sud. Au-delà des différences entre le Canada et les États-Unis, les enjeux du transport ferroviaire pour l'Abitibi-Témiscamingue se définissent de plus en plus en regard du contexte nord-américain. Sur le plan législatif, la déréglementation, mise en branle aux États-Unis depuis plus de deux décennies, affecte notablement l'économie ferroviaire américaine. En moins de sept ans, trois lois se succèdent : *la Regional Rail Reorganization Act en 1973 ; la Revitalization and Regular Reform en 1978 ; et finalement le Staggers Act en 1980*. L'ensemble de ces mesures ont incontestablement contribué à libéraliser le transport par train.

Le mauvais état des voies et des équipements, l'augmentation du nombre d'accidents, la vitesse considérablement réduite sur de nombreux tronçons, la faillite de nombreux transporteurs dans les années 70 sont quelques-unes des raisons qui semblaient

72 Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition*, Washington, 1997, p. 3.

73 Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada : 1996*, Ottawa, 1998.

74 Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Rapport annuel 1997*, p. 165.

indiquer la nécessité d'une révision réglementaire percutante au début des années 1980. Le *Staggers Act* a donc pour objectif de revitaliser le transport ferroviaire⁷⁵.

4.1.1 Droit de préemption

Le droit de préemption est une priorité dont jouit un intervenant sur d'autres en vertu de la loi ou d'entente entre plusieurs parties. Le cadre réglementaire américain prévoit de nombreuses clauses de préemption qui favorisent le gouvernement fédéral sur les états en matière de transport. Cette déréglementation, telle qu'elle s'exprime dans le *Staggers Act*, est basée sur le principe du « revenu adéquat ». Cette orientation oblige les transporteurs à enregistrer des revenus adéquats pour assurer leur fonctionnement. Ils peuvent conséquemment ajuster librement leurs tarifs et prendre des dispositions pour abandonner les lignes qui ne leur permettent pas d'enregistrer des revenus adéquats. Ces revenus adéquats sont déterminés par le STB. L'État intervient le moins possible en laissant le transport ferroviaire au libre marché.

Au Canada, tel que déjà mentionné, c'est l'OTC qui se voit confier la supervision de la réglementation sur le transport ferroviaire. Contrairement au STB, l'OTC relève directement de la responsabilité gouvernementale. La Constitution canadienne attribue au gouvernement fédéral, le droit de réglementer les lignes interprovinciales ou internationales qu'il déclare être à l'avantage du Canada. Cette situation confère historiquement au gouvernement central, un droit de préemption sur les politiques ferroviaires des provinces.

Bien que la LTC n'oblige pas les compagnies ferroviaires à générer des revenus adéquats afin de poursuivre leurs activités, le préambule de la loi indique clairement que l'un des objectifs de la réglementation vise à ce que « la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces »⁷⁶. Dans cette optique, il semble que le principe de cessation et de cession des lignes prennent appui dans l'actuelle *Loi sur la base de la liberté de disposer des lignes*. Ce processus est supervisé par l'OTC. Ce mandataire voit également à l'établissement des tarifs et à l'arbitrage des conflits entre différentes parties prenantes dans le dossier du transport ferroviaire qui relèvent de sa juridiction.

4.1.2 Tarification, circulation, interconnexion

Aux États-Unis, les transporteurs déterminent les tarifs qui leur permettront d'enregistrer des revenus adéquats. Il y a trois types de tarif. Premièrement, les prix non réglementés relevant d'ententes privées entre transporteurs et expéditeurs; deuxièmement, les prix non réglementés d'exemption qui relèvent du pouvoir discrétionnaire du STB; troisièmement, les prix tarifaires dont les maxima sont réglementés. Un expéditeur peut

75 Peat, Marwick et associés, *La déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis et son intérêt pour le Canada*, rapport présenté au Bureau de la réforme de la réglementation économique du gouvernement du Canada, Transports Canada, Ottawa, Janvier 1987, p. IV.

76 *Loi sur les transports au Canada*, S.R.C., c. C-10.4, art.5 (b).

recourir à la réglementation sur les tarifs maximaux s'il peut prouver qu'il est géographiquement captif ou s'il démontre que le transporteur domine le marché et qu'il n'y pas de choix concurrentiel. Il revient au STB, de juger si la demande est raisonnable. Le STB peut refuser d'intercéder en faveur de l'expéditeur s'il juge que la demande risque d'empêcher le transporteur d'obtenir les revenus adéquats et oblige la réouverture de parcours ou la péréquation des tarifs sur l'ensemble du réseau du transporteur.

En ce qui concerne les droits de circulation et d'*interconnexion*, ceux-ci relèvent en principe des négociations entre les transporteurs. Par le biais de son mandataire, l'État permet néanmoins, une intervention réglementaire. Cette intervention dépend par contre, dans le cas de l'*interconnexion*, de la praticabilité, de l'intérêt public, de l'absence totale d'obstacle aux activités du transporteur propriétaire. Cette situation a pour conséquence de favoriser les transporteurs propriétaires. Le STB peut autoriser les droits de circulation si une zone terminale est impliquée ou si une fusion entre deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer a réduit grandement la concurrence.

Au Canada, le gouvernement fédéral reconnaît deux types de tarification; les tarifs qui relèvent d'ententes privées entre expéditeurs et transporteurs et les tarifs réglementés dont l'OTC fixe les maxima. L'OTC est appelé à arbitrer les différends entre transporteurs et expéditeurs dans le cas des tarifs réglementés. Les expéditeurs qui se sentent lésés peuvent demander en tout temps, peu importe leur condition, l'intervention de L'OTC afin que celle-ci assujettisse le transporteur à des tarifs et des services raisonnables et équitables. La LTC spécifie néanmoins que chaque mode de transport doit être économiquement viable.

En ce qui a trait à l'*interconnexion*, L'OTC peut imposer aux transporteurs l'*interconnexion* au trafic, la construction d'*ouvrages* (voies de raccordement ou ponts pour assurer la circulation). En principe, tous les expéditeurs qui sont desservis par un seul transporteur ferroviaire et qui sont situés à 30 kilomètres ou moins d'un point de correspondance d'un autre transporteur ferroviaire de compétences fédérales ont recours à l'*interconnexion* réglementée. Si les expéditeurs se trouvent à plus de 30 kilomètres d'un point de correspondance, ils peuvent exiger un prix sur les lignes concurrentielles (PLC). Les chemins de fer d'intérêt local sous la responsabilité des provinces peuvent se prévaloir des droits d'*interconnexion* et des PLC si leurs lignes ont fait préalablement l'objet d'une cessation.

À l'instar de la réglementation américaine, les compagnies de chemin de fer sont tenues de s'entendre en ce qui a trait au droit de circulation. Dans le cas d'un désaccord, l'OTC peut imposer aux transporteurs de chemin de fer relevant de la compétence fédérale, les droits de circulation, le partage des voies et des installations à un autre transporteur ferroviaire qui est également sous la responsabilité fédérale. Quant aux chemins de fer provinciaux, notons qu'ils peuvent négocier des ententes avec les chemins de fer fédéraux. Cette négociation se fait néanmoins sous le couvert des réglementations commerciales.

4.1.3 Vente et abandon de lignes

C'est le STB qui régit la vente de lignes aux États-Unis. Les futurs acquéreurs des lignes doivent faire la preuve de leur aptitude financière à acheter et exploiter une ligne. Ils doivent également obtenir un certificat d'utilité et de nécessité publique. Les compagnies souhaitant vendre leurs lignes secondaires, peuvent sur demande du STB être appelées à concéder des droits de circulation aux futurs acquéreurs afin de favoriser les échanges commerciaux et de garantir les revenus adéquats à l'exploitation des lignes. En ce qui concerne l'abandon des lignes, le processus réglementé ressemble à celui de la loi canadienne. Les compagnies de chemin de fer doivent d'abord publier leur plan triennal en indiquant les lignes qu'elle compte abandonner. Le STB juge de la pertinence de la demande à l'un des critères d'utilité et de nécessité publique. Il reçoit toutefois automatiquement la demande d'abandon si aucune opposition n'est manifestée dans un délai de 30 jours ou si aucun *convoi* n'y circule depuis deux ans. En cas d'opposition, le STB doit considérer les préjudices subis par le transporteur et l'expéditeur, et voir si un tiers ne peut pas subventionner ou faire l'acquisition de la ligne en litige.

Tel qu'expliqué précédemment, la LTC allie le processus de vente et d'abandon. Après dépôt d'un plan triennal, les compagnies de chemin de fer qui ne trouvent pas d'acquéreur dans le secteur privé doivent successivement proposer le tronçon faisant l'objet d'une demande d'abandon, au gouvernement provincial et au gouvernement municipal. C'est l'OTC qui est chargé de fixer les conditions et les tarifs de la vente.

4.1.4 Droit d'appel

En principe, la réglementation étatsunienne ne reconnaît pas de droit d'appel aux parties en litige sur les questions tarifaires, d'*interconnexion*, de droit de circulation et de cessation d'exploitation des lignes. Le Canada reconnaît aux expéditeurs et transporteurs un droit d'appel sur les décisions rendues par l'OTC sur ces questions. Le nouveau cadre législatif sur le transport a abandonné le processus d'enquête d'intérêt public qui existait autrefois dans de tels litiges.

4.1.5 Fiscalité

Les chemins de fer américains jouissent de niveau de taxation, notamment sur le carburant et sur leurs propriétés, qui sont inférieurs au niveau de taxation canadien. 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 écart favorable des coûts de revient. Cet écart serait lourd de conséquences si ce n'était du taux de change nettement en notre faveur. Ce

déséquilibre par rapport aux chemins de fer américains fait l'objet depuis plusieurs années, de revendication auprès du gouvernement⁷⁷.

En 1996, le CN et le SL&H demandent un congé de taxes foncières de près de 15 millions de dollars par année. Cette demande concerne essentiellement la valeur des emprises des voies principales. Ces revendications viennent des grandes compagnies ferroviaires mais il n'en demeure pas moins que les CFIL sont également concernés par cette problématique⁷⁸. L'annonce, faite par le ministère des Transports en 1998, d'un crédit d'impôt visant à compenser 75 % des impôts fonciers levés par les municipalités auprès des chemins de fer souhaite rétablir la situation.

4.2 Phénomènes parallèles et impact de la déréglementation américaine

La déréglementation américaine des années 70 et 80 est accompagnée dans son ensemble et pour la même période, d'une transformation globale de l'exploitation des réseaux ferroviaires. Sans affirmer que ces transformations sont la conséquence directe de la déréglementation, il faut admettre que celle-ci facilite depuis plus d'un quart de siècle le processus d'abandon et de vente des tronçons ferroviaires en territoire nord-américain. Quatre aspects de cette transformation méritent d'être mentionnés; la diminution du nombre de voies opérées, l'augmentation du nombre de chemins de fer régionaux et locaux, la confirmation de l'hégémonie des grandes entreprises ferroviaires sur l'ensemble du marché nord-américain et une diminution des accidents impliquant les trains. Ces tendances semblent également se confirmer au Canada et au Québec. La déréglementation du secteur ferroviaire semble en effet s'étendre à l'ensemble du territoire nord-américain.

4.2.1 Diminution du nombre de voies opérées

À l'heure d'entreprendre les premières mesures de déréglementation dans le secteur des transports, le chemin de fer américain pouvait encore compter plus de 200 000 milles (environ 320 000 km) de voies opérées sur son territoire. Tout comme pour le Canada, le nombre de voies opérées ne cessera au cours des trois dernières décennies de diminuer. Pendant cette période, plusieurs de ces voies sont vendues aux chemins de fer locaux et régionaux. Plusieurs tronçons font toutefois l'objet d'abandon. C'est le cas, entre 1970 et 1985, alors qu'environ 2 500 tronçons font l'objet d'une

77 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Fiscalité et financement des services publics : Osez choisir ensemble, le coût et l'efficacité des systèmes de transport, 1996, p. 52. Cf. aussi les études de Lacroix, Denis et al., *Fiscalité et compétitivité des transports au Canada*, étude effectuée pour le compte de l'Association des transports du Canada, 1993, p. 39 - 41, 52 - 53, 58, 72; KPMG, *Analyse comparative de la fiscalité applicable au transport terrestre de marchandises : chemins de fer et camionnage*, étude effectuée pour le compte du ministère des Transports du Québec, 1994, p. 69 - 70.

78 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Fiscalité et financement des services publics : Osez choisir ensemble, le coût et l'efficacité des systèmes de transport*, 1996, p. 52.

demande d'abandon et que plus de 36 000 milles de voies (58 000 km) sont sacrifiées⁷⁹. La crise du transport ferroviaire affecte de nombreuses grandes entreprises de ce secteur. De 71 compagnies considérées comme de grandes entreprises au début des années 70, il n'en reste aujourd'hui qu'une dizaine (voir tableau 4.1).

Parmi les raisons évoquées pour expliquer cette diminution, retenons le nombre de fusions autorisées par l'ancêtre du STB, l'Interstate Commerce Commission (ICC) durant les décennies précédentes. À cela, il faut ajouter de nombreuses faillites des transporteurs. De plus, la catégorisation des classes de chemin de fer subit quelques modifications. De 5 millions de dollars de chiffre d'affaire requis avant 1976 pour être reconnu comme chemin de fer de classe 1, on passe à 50 millions de dollars en 1978, à 82 millions de dollars en 1982. Pour être reconnu comme tel, les chemins de fer de classe 1 doivent en 1996, avoir des revenus égaux ou supérieurs à 355 millions de dollars⁸⁰.

4.2.2 Augmentation du nombre de chemins de fer d'intérêt local

Si le nombre de chemin de fer de classe 1 diminue au cours des dernières années, il en va autrement des chemins de fer régionaux (classe 2) et locaux (classe 3). Il semble en effet que la déréglementation a un effet direct sur la croissance des chemins de fer d'intérêt local. Alors qu'aucun chemin de fer régional n'est créé entre 1930 et 1970, les premières années de la déréglementation américaine annonce une nouvelle époque dans le secteur de l'entreprise ferroviaire⁸¹. Depuis les 30 dernières années, le nombre de CFIL américains est passablement grandissant. Entre la sanction du *Staggers Act* en 1980 et 1995, plus de 260 chemins de fer d'intérêt local verront le jour aux États-Unis⁸². En 1996, on comptait 543 chemins de fer d'intérêt local, soit 32 chemins de fer de classe 2 et 511 chemins de fer de classe 3⁸³. Ces derniers opéraient plus de 47 000 milles de voies (environ 76 000 km). Cette inflation du nombre de chemin de fer d'intérêt local américain doit toutefois être relativisée. L'augmentation depuis 20 ans, des chiffres d'affaires requis pour pouvoir considérer les chemins de fer comme faisant partie de la classe 1, a contribué à parachuter nombre d'entre eux dans les classes 2 et 3. Héritant des tronçons non rentables des chemins de fer de classe 1, les CFIL ont pu assurer le transport des marchandises et des personnes sur les réseaux secondaires en plus d'alimenter, après entente avec les principaux chemins de fer, les lignes principales. Les lignes locales et régionales ainsi exploitées, représentent 27 % du réseau ferroviaire américain et leurs exploitants se partagent 9 % des revenus.

79 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service du transport ferroviaire, *La déréglementation ferroviaire américaine « Staggers Act of 1980 », sa nature et ses effets*, 1987, p. 17, 34 - 35.

80 Ibid., p. 17, p. 33 - 34.

81 Ibid., p. 36

82 Misetich, Ann, Re-examining Government Policies with Respect to Shortline Railways, in *Cooperation-Competition-Commercialisation : Proceedings of 30th Annual Conference*, Le groupe de recherche sur les transports au Canada, p. 304.

83 Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition*, Washington, 1997, p. 3.

La principale source fédérale américaine d'aide au CFIL est le LOCAL Rail Freight Assistance Programm (LRFA). Ce programme, mis sur pied en 1976, a depuis accordé plus de 200 millions de dollars en subvention pour la réhabilitation des chemins de fer locaux et régionaux. Les états participent au programme d'aide du gouvernement fédéral et ont aussi leur propre programme d'aide. Dans plusieurs cas, les états se sont même portés acquéreurs de l'emprise et ont confié aux municipalités l'entretien des voies. Les municipalités, quant à elles, ont confié à des entrepreneurs privés ou à des organismes régionaux, l'exploitation de la ligne. Citons à titre d'exemple, la participation financière gouvernementale de 5 millions accordés en 1994 au St-Lawrence & Atlantic Railroad, pour l'aménagement d'une cour intermodale à Auburn dans l'État du Maine ⁸⁴.

Le programme d'aide du gouvernement fédéral américain était encore en vigueur en 1996 et avait même été renforcé. La Federal Railroad Administration a libéré une somme de 25 millions de dollars pour le LRFA en 1996. De plus, plusieurs compagnies détentrices des principales lignes de chemin de fer ont favorisé la création de CFIL en louant à des opérateurs, les tronçons dont elles voulaient se départir. Ces lignes permettent encore aujourd'hui de conserver le trafic sur les lignes d'apport⁸⁵.

L'expérience démontre que les petits chemins de fer protègent le service sur les lignes qui ne correspondent pas aux intérêts économiques des grands transporteurs. Autrement, ces lignes auraient sans doute été abandonnées et démantelées dix ans plus tôt. La participation financière du gouvernement fédéral américain, dès le début de la rationalisation du réseau, ainsi que celles des états, ont sans contredit contribué au succès de la restructuration des chemins de fer américains⁸⁶.

4.2.3 Confirmation de l'hégémonie des grandes entreprises ferroviaires

En dépit de l'augmentation du nombre de chemin de fer d'intérêt local aux États-Unis, il importe de mentionner que les lignes les plus rentables et consolidées du réseau sont demeurées la propriété des grandes compagnies ferroviaires. Les gros transporteurs ont raffermi leur part du marché et la fusion de grandes entreprises ont redéfini les enjeux de la concurrence ferroviaire. Alors que les 71 entreprises les plus importantes exploitent chacune en moyenne 1 996 milles de voies en 1970, les dix plus grandes compagnies de chemin de fer étatsuniennes se partagent en moyenne, 25 ans plus tard, près de 17 000 kilomètres de voies (voir tableau 3).

84 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service du transport ferroviaire, *La déréglementation ferroviaire américaine «Stagger Act of 1980», sa nature et ses effets*, 1987, p. 51.

85 Ibid., p. 52.

86 Ibid., p. 53.

TABLEAU 4

ÉVOLUTION - INVENTAIRE DES CHEMINS DE FER DE CLASSE 1 AUX ÉTATS-UNIS

Années	Nombre de Cies	Milles de voies possédées	km de voies possédées	Moyenne de milles de voies par Cie	Moyenne de km de voies par Cie
1960	106	207 334	333 600	1 996	3 134
1965	N.D.	199 798	321 475	N.D.	N.D.
1970	71	196 479	316 135	2 767	4 452
1975	67	191 520	308 156	2 859	4 600
1980	35	164 822	265 199	4 709	7 577
1985	N.D.	145 764	234 534	N.D.	N.D.
1990	14	119 758	192 691	8 554	13 763
1995	11	108 264	174 197	9 889	15 911
1996	10	105 779	170 198	10 578	17 020

Sources : Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition*, Washington, 1997, p. 44 ; Tremblay, Lise T., *La déréglementation ferroviaire américaine « Staggers Act of 1980 », sa nature et ses effets*, p. 17, 34 - 35.

Cette domination des chemins de fer de classe 1 se fait également sentir au plan du partage des infrastructures et des revenus. Les dix chemins de fer de classe 1, qui représentent moins de 2 % des chemins de fer, exploitent 73 % des voies et retirent 91 % des revenus dans le secteur du transport de marchandises. Les chemins de fer de classe 2 et 3 (98 % des compagnies de chemin de fer) ne retirent que 9 % des revenus du transport de marchandises en opérant 27 % du réseau (tableau 4).

TABLEAU 5

EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES ET PARTAGE DES REVENUS AUX ÉTATS-UNIS

	Nombre	%	Milles de voies opérées	Km de voies opérées	% des voies opérées	Revenus marchandises \$	% des revenus
Classe 1	10	1,8%	126 682	203 831	73%	31 888 529	91,4 %
Classe 2	32	5,8%	19 660	31 633	11%	1 542 317	4,4 %
Classe 3	511	92,4%	27 554	44 334	16%	1 471 775	4,2 %
Total	553	100%	173 896	279 798	100%	34 902 621	100%

Sources : Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition*, Washington, 1997, p 3.

4.2.4 Diminution du nombre d'accidents

Enfin, parmi les indicateurs considérés comme les plus révélateurs de l'impact de la déréglementation américaine, la diminution du nombre d'accidents impliquant des chemins de fer est souvent évoquée. Surtout causé par un mauvais entretien des voies, le nombre d'accidents impliquant les chemins de fer avaient quadruplé entre 1966 et

1976⁸⁷. La déréglementation amorcée dans les années 70 et consacrée avec le *Staggers Act*, semble avoir corrigé cette situation. Des résultats sur l'ensemble des tronçons en exploitation (et opérés par les trois classes de chemin de fer), indiquent en effet une diminution notable des collisions et des déraillements, mais également de l'ensemble des accidents. Le tableau 5 met en évidence cet état de fait.

TABLEAU 6

NOMBRE D'ACCIDENTS PAR CATÉGORIE ET PAR MILLION DE TRAINS/MILLES DE 1976 À 1996 AUX ÉTATS-UNIS

Années	Déraillements	Collisions	Autres	Total	Indice
1976	1,77	10,24	1,22	13,72	100%
1980	1,67	8,98	0,78	11,43	83%
1985	0,64	4,37	0,73	5,74	42%
1990	0,52	3,52	0,69	4,73	35%
1995	0,35	2,60	0,72	3,67	27%
1996	0,31	2,71	0,63	3,64	27%

Source : Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition*, Washington, 1997, p. 63.

Les statistiques démontrent que cette diminution des accidents touche presque tous les aspects du transport ferroviaire : les accidents aux passages à niveau, les accidents impliquant des produits dangereux, les accidents mortels et les accidents de travail⁸⁸. Amorcée dans la seconde moitié des années 70, cette diminution ne peut être totalement reliée au *Staggers Act de 1980*. On reliera plutôt cette diminution à l'ensemble des effets de la déréglementation qui a cours depuis les débuts des années 70, aux efforts de sécurité mis en branle dans la réglementation et le développement de la sécurité par la LFRA ainsi qu'au remplacement des vieux équipements rendu possible par des investissements massifs de l'État, destinés à l'amélioration du réseau⁸⁹. Il est également pertinent de croire que l'abandon de nombreux tronçons et la concentration des services sur les réseaux les plus entretenus, ont contribué à diminuer les risques d'accidents sur les rails.

Parmi les autres impacts et phénomènes parallèles accompagnant la déréglementation ferroviaire américaine, certaines études menées quelques années après la sanction du *Staggers Act*, noterons que la déréglementation est accompagnée d'une diminution des tarifs, d'une amélioration de la solvabilité et de la liquidité des transporteurs, ainsi

87 Peat, Marwick et associés, *La déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis et son intérêt pour le Canada*, Rapport présenté au Bureau de la réforme de la réglementation économique du Ministère des Transports, Ottawa, Janvier 1987, p. xx.

88 Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition*, Washington, 1997, 63-64; Peat, Marwick et associés, *La déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis et son intérêt pour le Canada*, Rapport présenté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada, Ottawa, Janvier 1987, section VI.

89 Ibid., p. vi.5 – vi.7.

qu'une augmentation générale de la satisfaction du niveau de service de la part des expéditeurs⁹⁰.

4.2.5 Impacts sur les politiques ferroviaires canadiennes et sur le réseau ferroviaire régional

Les répercussions de la déréglementation américaine sur le transport ferroviaire au Canada ainsi que sur le réseau témiscabitiens sont difficiles à apprécier. Il ressort de plusieurs études que le contexte politique et économique des chemins de fer au Canada est différent du contexte américain⁹¹. Il appert que de nombreux changements survenus après la déréglementation américaine de 1980, aux États-Unis comme au Canada, soient avant tout redevables des transformations globales qui affectent le monde du transport : transformation de la demande dans le secteur du transport, concentration des activités dans les grands pôles urbains, diminution des subsides aux compagnies ferroviaires, concurrence du camionnage, etc. Ainsi, bien qu'il faille observer au Canada, à l'instar des tendances ferroviaires américaines, une diminution du nombre de voies exploitées, une présence fortement marquée des deux grosses compagnies ferroviaires canadiennes (le CN et le CP) dans le transport des marchandises et une diminution du nombre d'accidents dans le secteur ferroviaire, l'établissement de liens entre la déréglementation américaine et son impact en territoire doit se faire sous toute réserve. D'aucuns feront remarquer, qu'il existait préalablement des distinctions importantes entre la réglementation étatsunienne et la législation canadienne. Ces différences concernent surtout la disposition d'esprit de la déréglementation. La loi américaine favorisant surtout le libre marché et à long terme les transporteurs; la loi canadienne ayant surtout pour objectif de protéger les expéditeurs.

De plus, la longue et traditionnelle concurrence entre une compagnie d'État (le CN) et une compagnie privée (le CP) a certes favorisé pendant plusieurs années, avant la commercialisation du CN, l'établissement de politiques plus sensibles à l'endroit de l'intérêt public. Mise à part l'expérience écourtée de Conrail comme compagnie d'État, la concurrence américaine dans le secteur des chemins de fer s'est surtout faite sous le couvert du libre marché, dans une perspective moins interventionniste et avec un nombre important de compagnies ferroviaires⁹². Enfin, il semble que le réseau ferroviaire

90 Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition*, Washington, 1997, 63-64; Peat, Marwick et associés, *La déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis et son intérêt pour le Canada*, Rapport présenté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada, Ottawa, Janvier 1987, p. vii et xii.

91 Ibid., p. ii – xxiii ; Ministère des Transports, Service du transport ferroviaire, *La déréglementation ferroviaire américaine « Stagger Act of 1980 », sa nature et ses effets*, 1987, p. 57 – 59 ; Orenstein, Jeffrey, *United States Railroad Policy : Uncle Sam at the Throttle*, Chicago, Nelson-Hall Publishers, 1990, p. 100 - 101 et 133 - 135.

92 Orenstein, Jeffrey, *United States Railroad Policy : Uncle Sam at the Throttle*, Chicago, Nelson-Hall Publishers, 1990, p. 133 - 135.

canadien soit depuis plusieurs décennies en meilleure condition que le réseau américain⁹³.

Il est pertinent de noter que la déréglementation canadienne porte les traces de certains aspects de la politique ferroviaire américaine. C'est le cas des dispositions législatives portant sur les contrats confidentiels. Entérinées préalablement aux États-Unis, ces dispositions permettent aux transporteurs de s'entendre avec les expéditeurs sur les tarifs confidentiels. Désavantagés sur ce point, subissant la concurrence des transporteurs américains, il semble que les transporteurs ferroviaires canadiens aient trouvé avantage que de telles dispositions soient ajoutées à la législation canadienne sur les transports.

4.3 Différences réglementaires entre les provinces

On retrouve des chemins de fer dans la quasi-totalité des provinces au Canada. Seules l'Île-du-Prince-Édouard et le Yukon n'ont pas de voies ferrées. La majorité des provinces du pays possèdent ou ont déjà possédé, une entreprise ferroviaire. Sept provinces canadiennes se sont dotées d'une législation ferroviaire et parmi celles-ci, quatre d'entre-elles (la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario et le Québec) sont pourvues au début des années 90 d'une politique ferroviaire⁹⁴.

Il existe actuellement peu d'échange entre les unités centrales du MTQ et la Direction territoriale de l'Abitibi-Témiscamingue sur les interventions des gouvernements des autres provinces en matières de transport de marchandises. Une meilleure connaissance des activités des compagnies ferroviaires dans les régions limitrophes à l'Abitibi-Témiscamingue permettrait de mieux envisager les actions à entreprendre dans le domaine ferroviaire. Une vue d'ensemble des actions qu'entend prendre l'Ontario en matière de transport des marchandises et de transport ferroviaire faciliterait peut-être la mise en commun d'orientations ayant pour objectif de faciliter l'intermodalité, de réduire le trafic lourd sur les routes et d'améliorer la qualité des services lors de transport sur longue distance. À ce sujet, les projets affectant l'Ontario Northland, société d'état ontarienne, pourrait intéresser le MTQ et la DATNQ.

Toutefois, tel que mentionné précédemment, le champ d'action des provinces en matière de transport ferroviaire est plutôt limité si l'on considère les avantages législatifs importants du gouvernement central dans ce secteur. Le gouvernement central profite largement des avantages que lui procure la constitution. D'abord parce que toute question concernant la circulation ferroviaire entre les provinces, et qui obligerait les provinces à harmoniser entre elles leurs politiques ferroviaires, relève de la compétence fédérale. D'autre part, parce que le gouvernement fédéral hérite d'une disposition particulière enchâssée dans la Constitution canadienne.

93 Peat, Marwick et associés, *La déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis et son intérêt pour le Canada*, Rapport présenté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada, Ottawa, Janvier 1987, p. vi.7 - vi-8.

94 Leclerc, Richard, *La Politique ferroviaire québécoise, Une étude géographique*, Sillery (Québec), publiée et diffusée par Richard Leclerc, 1991, p. 124.

Bénéficiant d'un droit déclaratoire en vertu de l'article 92 (10) c) de la *Loi constitutionnelle* qui stipule que « les travaux qui bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le Parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces »⁹⁵, le gouvernement canadien a pu « contourner la souveraineté complète que détiennent des États membres sur le transport de nature locale »⁹⁶.

4.3.1 Conséquences sur le développement ferroviaire au Québec

Cette situation a historiquement des conséquences importantes sur le développement régional et sur la politique ferroviaire des provinces, notamment celle du Québec. Les provinces se sont dotées de réseaux ferroviaires locaux et de politiques provinciales pour toutes les compagnies qui opéraient des lignes à l'intérieur de leur territoire. Assujetties au pouvoir déclaratoire du gouvernement fédéral, de nombreuses compagnies de chemin de fer, ayant obtenu leur charte d'incorporation du Québec ainsi que de nombreuses subventions accordées pour les travaux et l'exploitation du transport ferroviaire, sont donc passées sous gestion fédérale⁹⁷.

Une recherche étoffée et faisant autorité sur le sujet, démontre qu'entre 1867 et 1990, 193 chartes de compagnies ferroviaires ont été octroyées par le Québec en vertu de son pouvoir de reconnaître les chemins de fer tombant sous sa responsabilité. Bien que de ces 193 compagnies ayant obtenu une charte, 115 d'entre elles ne voient pas leur projet se développer, 107 de ces compagnies passent, pendant cette période, sous gestion fédérale, le gouvernement canadien se servant de son droit déclaratoire⁹⁸. Ainsi entre 1867 et 1960, 75 % des voies subventionnées par le Québec, soit 4 753 km des 5 671 km de voies construites, ont pu être déclaré « pour l'avantage du Canada »⁹⁹. Parmi celles-ci, près de 200 km de voies témiscabitiennes construites entre 1880 et 1900 sont passées sous autorité fédérale. Rattachées au réseau du CN et du CP, ou simplement subventionnées à la base afin de s'inscrire dans le projet de construction pan-canadien des lignes de chemin de fer, les tronçons ferroviaires québécois et de l'Abitibi-Témiscamingue ont davantage servi à répondre aux objectifs de développement politique et économique du Canada¹⁰⁰. Il en résulte trois conséquences significatives.

- Le réseau ferroviaire principal, articulé sur le projet de développement pan-canadien, s'organise fondamentalement dans l'axe est-ouest. Cette configuration est aujourd'hui en porte-à-faux vis-à-vis l'axe privilégié (nord-sud) des échanges économiques et du transport des marchandises.

95 *Loi constitutionnelle, art.92 (10) c.*

96 Leclerc, Richard, *La Politique ferroviaire québécoise, Une étude géographique*, Sillery (Québec), publiée et diffusée par Richard Leclerc, 1991, p. 134.

97 *Ibid.*, p. 134.

98 *Ibid.*, p. 140.

99 *Ibid.*, p. 130, 142 - 153.

100 *Ibid.*, p. 131.

- Le Québec ne parvient pas au fil des années à développer, comme il l'aurait peut-être souhaité, son dynamisme ferroviaire. La majeure partie des infrastructures passant sous l'égide du gouvernement central, le Québec ne parvient pas avec le temps, à se doter d'un réseau provincial qui puisse répondre aux impératifs de transport de la province. Plusieurs projets provinciaux, dont certains ont été subventionnés, n'ont pu voir le jour. Le réseau provincial étant restreint, la politique ferroviaire québécoise demeure donc encore à développer.
- Le gouvernement du Québec, dont les objectifs de développement économiques et politiques ne sont pas identiques à ceux de la fédération canadienne, n'a pu tirer profit comme il l'aurait souhaité, du réseau de chemin de fer sur son territoire. Cette situation limite tout au long du siècle, sa capacité de développer un réseau et une politique ferroviaire qui tiennent compte de ces priorités en matière de développement régional et d'aménagement du territoire.

Notons que l'Ontario et la Colombie-Britannique ont pu développer des réseaux ferroviaires importants afin de répondre aux impératifs du développement des régions au nord de leur province. La création du Temiscaming and Northern Ontario Railway (TNO) en 1902 a permis à l'Ontario de se doter d'infrastructures ferroviaires reliant le sud de la province à la baie James. Devenue l'Ontario Northland (ONR) en 1946, la compagnie a largement participé à la colonisation du nord ontarien, au développement de l'exploitation minière et forestière. En 1927, le TNO fit construire un embranchement jusqu'à Rouyn-Noranda. Cet embranchement permet encore aujourd'hui d'acheminer du matériel en provenance de Québec vers l'Ontario et les États-Unis.

Le British Columbia Railway (BCR), initialement acquis sous le nom de Pacific Great Eastern en 1924 par le gouvernement provincial de Colombie-Britannique, circule sur des voies qui le mène de Vancouver jusqu'au nord de la province en passant par Prince George. L'évolution des structures ferroviaires dans cette province contribue également depuis trois quarts de siècle à écouler dans le marché nord-américain les produits forestiers et miniers de la province.

Comme le note l'auteur de l'importante recherche sur la politique ferroviaire québécoise, il est permis de croire que :

« L'idéologie, la localisation des ressources naturelles et la proximité des marchés étasuniens ont généralement avantage un développement territorial et des échanges orientés dans l'axe nord-sud. (...) [Il] est donc admis de renchérir que la souveraineté partielle du Québec sur le transport sur rail a eu pour effet de restreindre ses interventions dans ce secteur, de même que dans les régions centrales et ressources situées à proximité des frontières canadiennes et étasuniennes »¹⁰¹.

101 Leclerc, Richard, *La Politique ferroviaire québécoise, Une étude géographique*, Sillery (Québec), publiée et diffusée par Richard Leclerc, 1991, p. 152.

4.3.2 Conséquences sur le développement de la région témiscabitiennne

Cette autonomie partielle de la province sur les chemins de fer de son territoire, aura quelques conséquences sur le développement du transport et de l'économie régionale. Outre les voies ferrées témiscabitiennes de charte québécoise passée sous autorité fédérale et les projets de chemin de fer qui ne se sont pas réalisés (les tronçons entre Amos et Mont-Laurier puis entre Angliers et Senneterre), la situation comporte deux impacts qu'il faut considérer :

- L'orientation est-ouest du réseau de chemin de fer régional et sa dépendance à l'ensemble des structures ferroviaires canadiennes également orientées principalement et désavantageusement dans l'axe est-ouest. Une partie importante des produits de l'exploitation minière et forestière est historiquement détournée vers les usines de transformation de l'Ontario. Le Québec doit notamment entreprendre la construction de réseau routier afin de pouvoir arrimer les préoccupations de développement de la région avec celles du Québec. L'économie industrielle du Québec est désavantagée par cette évacuation des ressources de son territoire au profit de la province voisine. On peut estimer qu'à long terme, cet état de fait a des répercussions sur les priorités d'investissement de l'État en région. Aujourd'hui, à l'heure où les mouvements de marchandises entre les États-Unis et le Québec apparaissent de plus en plus importants, l'orientation est-ouest du réseau oblige les compagnies ferroviaires à faire de longs trajets vers les centres modaux principaux avant de prendre les embranchements et la direction des États-Unis.
- Les limites du MTQ quant à la planification du réseau ferroviaire régional. Le Ministère est en effet limité politiquement dans sa capacité à proposer des interventions dans le secteur ferroviaire qui tiennent compte des priorités de développement régional et provincial. Il faut rappeler ici la dépendance des structures ferroviaires régionales (et des expéditeurs) aux mécanismes réglementaires fédéraux. Cette situation contribue à mettre de la pression pour la prise en charge par le Québec des lignes moins rentables.

4.4 Considérations

Considérant, que de nombreux enjeux en matière de transport ferroviaire dépassent les frontières régionales et nationales, le Ministère porte une attention particulière au contexte politique nord-américain. La déréglementation américaine dans le transport ferroviaire, la présence de grandes entreprises ferroviaires étasuniennes évoluant dans un environnement de globalisation des marchés, l'émergence de nombreux CFIL, les expériences américaines de gestion et réglementation des réseaux sont significatives des nouvelles tendances qui se dessinent concernant le transport des marchandises. Le gouvernement du Canada, qui détient la responsabilité de la réglementation ferroviaire, pour tout ce qui concerne le commerce extérieur et pour les tronçons transfrontaliers, se doit d'assurer dans un souci d'intégration des réseaux régionaux, une harmonisation des règles et normes dans l'industrie ferroviaire.

Il importe pour le Ministère que l'Abitibi-Témiscamingue et le Québec bénéficient d'un réseau de transport qui soit adapté au développement des nouvelles tendances de transport. Le Ministère entend donc veiller à ce que les réseaux (ferroviaire ou de transport en lien avec l'intermodalité) servent les intérêts de la région. Le tableau 6 marque les principaux constats et enjeux du transport ferroviaire régional vis-à-vis l'ensemble des politiques et tendances nord-américaines.

TABLEAU 7

DIAGNOSTIC TRANSPORT FERROVIAIRE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE – COMPARAISONS POLITIQUES, LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Diagnostic	Enjeux et défis
<p>En ce qui concernent les différences réglementaires entre les différents gouvernements provinciaux et nationaux, les principaux constats sont les suivants :</p>	<p>Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :</p>
<p>7 En matière de transport ferroviaire, il existe un nombre important de différences législatives entre le Canada et les États-Unis. La déréglementation américaine des années 70 et 80 a toutefois eu un impact sur la déréglementation canadienne notamment en ce qui concernent l'autorisation de contrats confidentiels entre transporteurs et expéditeurs.</p> <p>La déréglementation américaine des années 70 et 80 a par ailleurs eu un impact important sur la configuration du réseau ferroviaire nord-américain. La diminution du nombre de lignes exploitées, la multiplication de CFIL, la concentration des réseaux dans les mains de quelques grandes compagnies ferroviaires risquent d'avoir un impact sur l'ensemble de la problématique du transport de marchandises en Amérique du Nord .</p>	<p>La capacité de maintenir un réseau ferroviaire régional efficace et sécuritaire desservant les industries minières et forestières;</p> <p>La capacité de maintenir les services de transport ferroviaire et les accès concurrentiels pour les entreprises régionales à l'ensemble du territoire nord-américain.</p>
<p>L'avenir du réseau ferroviaire témiscabitibien dépend de sa capacité à être concurrentielle (sur le plan financier, environnemental et social) à assurer la circulation des marchandises sur les réseaux ferroviaires nord-américains et vers les nœuds d'échanges intermodaux.</p>	

Diagnostic	Enjeux et défis
<p data-bbox="398 268 1167 328">En ce qui concerne la responsabilité des intervenants et le contexte juridique, les principaux constats sont les suivants :</p> <p data-bbox="398 352 1167 512">Il existe actuellement d'échange actuellement entre les unités centrales du MTQ et la direction territoriale de l'Abitibi-Témiscamingue sur les interventions des gouvernements des autres provinces en matières de transport de marchandises.</p> <p data-bbox="398 536 1167 660">Une meilleure connaissance des activités des compagnies ferroviaires dans les régions limitrophes à l'Abitibi-Témiscamingue permettrait de mieux envisager les actions à entreprendre dans le domaine ferroviaire.</p> <p data-bbox="309 647 331 687">8</p> <p data-bbox="398 679 1167 938">Une vue d'ensemble des actions qu'entend prendre l'Ontario en matière de transport des marchandises et de transport ferroviaire faciliterait peut-être la mise en commun d'orientations ayant pour objectif de faciliter l'intermodalité, de réduire le trafic lourd sur les routes et d'améliorer la qualité des services lors de transport sur longue distance. À ce sujet, les projets affectant l'Ontario Northland, société d'état ontarienne, pourrait intéresser le MTQ et la DATNQ.</p>	<p data-bbox="1240 268 1946 328">Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :</p> <p data-bbox="1240 352 1946 544">L'intérêt d'entretenir et de développer des relations avec les provinces limitrophes afin d'harmoniser les actions en matière de transport ferroviaire et des marchandises en général et d'assurer son développement économique et celui de la région de l'Abitibi-Témiscamingue.</p> <p data-bbox="1240 568 1946 692">La capacité de développer entre les DT et les unités centrales du MTQ des courroies de transmissions informant les régions sur les activités ferroviaires hors Québec.</p>

5.0 CONCLUSION

Comme dans l'ensemble des activités de transport sur le territoire, le Québec est appelé à jouer dans le transport ferroviaire, un rôle sur trois plans : celui de la planification, celui de la réglementation et celui de l'intervention directe. La présente étude n'a toutefois pas pour objectif de déterminer les actions que l'État ou le MTQ entendent prendre en matière de transport ferroviaire dans chacun des ces trois types d'actions. Ces actions seront davantage déterminées dans le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. De plus, il importe d'inscrire les diagnostics de cette étude dans une perspective plus large. Cette étude s'intégrera donc aux deux autres études sur le chemin de fer (infrastructures, exploitation – transport des marchandises et des personnes). Néanmoins, il est possible de faire ressortir de la présente étude, les défis et les opportunités qui attendent le gouvernement du Québec concernant le transport sur rail. À ce sujet plusieurs facteurs déterminent les horizons d'intervention du Ministère.

Dans un premier temps, il importe de reconnaître que le gouvernement du Québec n'est pas le seul responsable de l'avenir ou de la transformation du réseau ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue. Considérant, la responsabilité majeure dont hérite le gouvernement fédéral en matière de transport ferroviaire et considérant que l'ensemble des lignes de chemin de fer témiscabitiennes relèvent de la responsabilité fédérale, le Québec peut difficilement intervenir sur le plan réglementaire pour favoriser le développement du chemin de fer sur son territoire. Conséquemment le MTQ a pour défi, dans le dossier du secteur ferroviaire régional :

- de défendre les intérêts du Québec en matière de sécurité ferroviaire, d'entretien des infrastructures, de services à la population, de réglementation sur les tarifs afin de s'assurer que l'Abitibi-Témiscamingue hérite d'un réseau ferroviaire en bonne condition de la part des compagnies ferroviaires, sous responsabilité fédérale;
- de mettre sur pied des ententes avec le gouvernement fédéral et les autres provinces afin de développer des projets communs qui favoriseront le développement de la sécurité sur le réseau, le maintien de services ferroviaires comme mode de transport concurrentiel; l'amélioration des *pratiques logistiques* dans le secteur ferroviaire qui auront un impact favorable sur l'environnement, la fluidité, la sécurité, la réduction des coûts de financement des infrastructures de transport en général.

Considérant que le Québec a autorité sur le transport ferroviaire qui opère à l'intérieur de son territoire; considérant qu'il pourrait se voir offrir, en cas d'abandon des tronçons régionaux qui sont sous responsabilité fédérale, de récupérer les lignes fédérales; considérant que de nombreux intervenants régionaux souhaitent le maintien des services ferroviaires en région, le MTQ doit s'assurer de l'intérêt (ou non) pour le développement de la région, de contribuer au développement des chemins de fer d'intérêt local. Conséquemment le MTQ a pour défi, dans le dossier du secteur ferroviaire régional :

- d'harmoniser les politiques ferroviaires québécoises aux politiques ferroviaires canadiennes et aux tendances nord-américaines. Cette harmonisation se vaudra plus urgente encore pour la région si les compagnies de chemin de fer régionales, comme le CFILINQ, sont cédées à des entreprises qui obtiendraient une charte d'exploitation de compétence provinciale. Le gouvernement du Québec devrait alors s'assurer de pouvoir arbitrer les différends entre les nouveaux exploitants et VIA Rail s'il y a lieu. Le gouvernement hériterait également des questions touchant les droits de circulation, les normes de sécurité, les mesures fiscales, etc.
- de s'associer à long terme, la participation (financière et technique) de d'autres intervenants régionaux.

Considérant que le transport ferroviaire régional dépend du contexte global des réseaux de transport nord-américains ainsi que de la concentration des infrastructures et équipements dans les grands pôles urbains; considérant que l'omniprésence des grandes compagnies américaines de chemin de fer sur le territoire canadien pourrait avoir un impact sur l'intermodalité; considérant qu'il existe en région trois compagnies de chemin de fer dont les activités dépendent de la demande de service des expéditeurs, il importe pour le Ministère de s'assurer de la capacité à maintenir à long terme un service ferroviaire qui offre une alternative concurrentielle aux autres modes de transport. Conséquemment le MTQ a pour défi, dans le dossier du secteur ferroviaire régional :

- de s'assurer qu'il existe à long terme, une demande significative pour le transport de marchandises et de personnes par train. Cette demande doit être en mesure d'assurer la rentabilité et l'entretien du réseau;
- de répondre avant tout aux objectifs de développement du Québec, parmi ces objectifs, celui de développement régional. Il faut se demander si le chemin de fer est le moyen de transport le plus adéquat pour assurer à long terme le développement régional et les retombées sur le plan environnemental et de la sécurité.

Enfin, considérant que le transport dans son ensemble connaît depuis trois décennies des transformations importantes; considérant que ces transformations sont sensibles aux bouleversements technologiques, économiques et politiques, le Ministère demeure attentif à ces tendances et aux conséquences qu'elles ont sur l'offre et la demande de transport. Conséquemment, le MTQ a pour défi, dans le dossier du secteur ferroviaire régional, de bien situer le transport ferroviaire par rapport aux priorités de transport en région. Le transport ferroviaire doit offrir des avantages socio-économiques et environnementaux à long terme. Il doit constituer, pour l'ensemble des Témiscabitiens, l'une des priorités en matière de transport.

Les diagnostics établis dans cette étude ne suffisent pas à étayer les orientations du Ministère vis-à-vis le transport ferroviaire. Ces diagnostics doivent s'accompagner de constats généraux sur les infrastructures et l'exploitation du réseau ferroviaire. La

DATNQ a également entrepris de tracer le portrait des infrastructures régionales et de l'exploitation du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue. Au terme de ces trois études, il sera possible d'évaluer les opportunités de développement dans ce secteur et le niveau de priorité qu'occupe le transport ferroviaire dans l'ensemble du plan de transport.

LEXIQUE

Convoi

Ensemble de voitures (wagons, locomotives, voitures automotrices) faisant route ensemble et se dirigeant vers le même point de destination**.

Exploitation ferroviaire

Ensemble des activités liées au service de transport par rail des marchandises et des personnes, à la circulation des trains, au manœuvre de triage, aux activités intermodales, à l'entretien du matériel roulant et des infrastructures ferroviaires, aux opérations effectuées dans les gares et les terminus, aux services ferroviaires à la clientèle**.

Interconnexion

Connexion réciproque de deux ou plusieurs tronçons, embranchement ou voies ferroviaires exploitées par des compagnies concurrentes et qui permet à ces compagnies de chemin de fer d'échanger des wagons ou de céder les droits de passages*.

Ouvrage(s)

Ensemble des constructions fixes de chemin de fer nécessaires à l'établissement d'une voie ferrée ou utilisée dans le but d'assurer l'*exploitation ferroviaire*. Les ouvrages incluent les ponts, les ponceaux, les tunnels, les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communications et d'énergie, les terminus et les postes de carburant**.

Pratiques logistiques

Ensemble des actions et des modes qui permettent d'assurer la circulation, l'approvisionnement, la distribution, l'entreposage, l'emballage, la livraison, le service à la clientèle, la gestion des flux, la gestion des coûts d'expédition des produits et de l'information d'une entreprise. Par extension, la logistique des transports peut s'appliquer au transport de personnes***.

* Définition tirée ou inspirée *Nouveau petit Robert, dictionnaire de la langue française 1*, Les dictionnaires LE ROBERT, Paris, 1993.

** Définition tirée ou inspirée de gouvernement du Canada, Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada* : 1996, Ottawa, 1998.

*** Définition tirée ou inspirée de Bigras, Y. et al., *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : caractéristiques et perspectives*, étude commandée par le Ministère des Transports du Québec, dépôt légal 1996.

BIBLIOGRAPHIE

Association of American Railroads, *Railroad Facts : 1997 Edition, Washington, 1997*, 84 pages.

Barrette, Jean-marc, « *Train touristique Mattawa—Témiscamingue* », dans *Le Reflet*, mardi 13 août 1997, p. 8.

Bigras, Yvon et Fallu, Donald, *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : Caractéristiques et perspectives*, dans *Études et recherche en transport*, Québec, 1996, 171 pages.

Chartier, Jean, « *Quatre petites lignes au sud de Montréal* », dans *Le Devoir*, jeudi, 23 avril 1998, cahier B, p. 1.

Collectif, *Les chemins de fer d'intérêt local, une bonne affaire*, compte rendu du colloque tenu le 2 juin 1992 à Montréal, 277 pages.

Comité de sauvegarde de VIA Rail Inc., *Pour le maintien et la consolidation de la ligne ferroviaire Montréal—Abitibi*, Document présenté à VIA Rail, avril 1994, 5 pages.

Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Mémoire sur l'avenir du réseau ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue, mémoire présenté au groupe de travail sur la commercialisation du CN*, 19 décembre 1994, 18 pages.

Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Plan Stratégique de développement de L'Abitibi-Témiscamingue 1998-2003*, novembre 1998, Abitibi-Témiscamingue, 37 pages.

Desforges, Jacques, *Financement bancaire d'un C.F.I.L. / services disponibles / attente en matière de gestion et garanties / implication des intérêts locaux et régionaux*, dans Collectif, *Les chemins de fer d'intérêt local, une bonne affaire*, compte rendu du colloque tenu le 2 juin 1992 à Montréal, nombre de pages.

Doyle, Louis, *La nouvelle loi sur les transports au Canada : conséquences sur les chemins de fer d'intérêt local et sur la société VIA Rail*, dans *Recherches Transport*, n° 10, Avril 1997, p. 13 - 19.

Doyle, Louis, *Le chemin de fer d'intérêt local : une option à considérer pour le transport des voyageurs*, dans *Recherches Transport*, n° 3, Juin 1996, p. 8 - 11.

Gouvernement du Canada, Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada : 1996*, Ottawa, 1998, 134 pages.

Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Règlement sur la sécurité ferroviaire*, document TP 11393 F, 2^e édition, Août 1998.

Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Rapport annuel 1997*, 1997, pages multiples.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, *Vers le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue : programme de travail*, 1998, 85 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction de la Mobilité en transport au quotidien, in *L'Équipe : Journal du Ministère des Transports*, Volume 29, n° 9, Novembre 1999.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, Direction territoriale de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, Réseau ferroviaire : infrastructures et structures de l'industrie*, Étude technique, 2000.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Fiscalité et financement des services publiques : Osez choisir ensemble, le coût et l'efficacité des systèmes de transport*, 1996, 67 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport des marchandises au Québec : Problématique et enjeux*, 1999, 136 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, 1994.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, document préparé par le Service du transport ferroviaire, Juin 1991, 98 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service du transport ferroviaire, *La déréglementation ferroviaire américaine «Stagger Act of 1980», sa nature et ses effets*, 1987, 64 pages.

KPMG, *Analyse comparative de la fiscalité applicable au transport terrestre de marchandises : chemins de fer et camionnage*, étude effectuée pour le compte du ministère des Transports du Québec, 1994, pagination multiple.

Lacroix, Denis et al., *Fiscalité et compétitivité des transports au Canada*, étude effectuée pour le compte de l'Association des transports du Canada, 1993, pagination multiple.

Leclerc, Richard, *La Politique ferroviaire québécoise, Une étude géographique*, Sillery (Québec), publié et diffusé par Richard Leclerc, 1991, 613 pages.

Lessard, Hélène, « *Nouvelle vocation de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique* », dans *Contact Témiscaming*, mercredi 29 octobre 1997, p. 3.

Loiselle, Ghyslain, « *Le CRDAT demande au CN de ne pas fermer le tronçon Taschereau—Cochrane* », dans *Le Citoyen*, 22 septembre 1996, p. 30.

Loiselle, Ghyslain, « *La région rappelle le CN à l'ordre* », dans *Le Citoyen de Rouyn-Noranda*, dimanche le 3 août 1997, p. 7.

Loiselle, Ghyslain, « *La situation sera épouvantable sur nos routes* », dans *La Frontière*, 18 septembre. 1996, p. 9 .

Marguerat, Jean ; *VIA Rail une voie vers la stabilité*, dans *Entreprendre*, Hors Série N°6 : Le train et ses réseaux canadiens, 3^e trimestre 1998, p. 8 - 9.

Misetich, Ann, *Re-examining Government Policies with Respect to Shortline Railways, in Cooperation-Competition-Commercialisation : Proceedings of 30Th Annual Conference*, Le groupe de recherche sur les transports au Canada, p. 300 - 314.

MRC Vallée-de-l'Or, *Premier Projet de schéma d'aménagement révisé de Vallée-de-l'Or*, 1998, Val-d'Or.

MuniConsult, *Études d'impact sur le transport ferroviaire des trains routier de type B, étude effectuée*, pour le compte du Ministère des Transports, Direction Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, Janvier 1998.

Orenstein, Jeffrey, *United States Railroad Policy : Uncle Sam at the Throttle*, Chicago, Nelson-Hall Publishers, 1990, 186 pages.

Peat, Marwick et associés, *La déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis et son intérêt pour le Canada*, Rapport présenté au Bureau de la réforme de la réglementation économique du Ministère des Transports, Ottawa, Janvier 1987, I vol. (pagination multiple).

Renaud, Denis, « *Projet de train touristique entre Mattawa et Témiscaming* », dans *Le Reflet*, mardi 11 août 1997, p. 5.

Routhier, Pierre, « *Le Conseil régional de développement appuie...sous certaines conditions* », dans *L'Écho abitibien*, mercredi 11 mars 1998, p. 13.

Sabourin, Cécile, *De territoire exploité à région : les activités économiques à partir de 1950*, in VINCENT, Odette, et al. , *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, n° 7, 1995, p. 417 - 480.

Vincent, Odette, et al., *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, n° 7, 1995, 765 pages.

ANNEXE 1

LES ARTICLES DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA (LTC 1996) CONCERNANT LES
CONDITIONS D'ABANDON, DE VENTE ET D'EXPLOITATION DES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Les articles de l'actuelle loi qui spécifient les conditions d'abandon, de vente et d'exploitation des lignes de chemin de fer sont circonscrits entre les articles 140-146. En résumé ces lignes spécifient que :

- Chaque compagnie de chemin de fer est tenue d'adopter et de mettre à jour un plan triennal qui énumère :
 - les lignes que la compagnie entend continuer à exploiter;
 - les lignes sur lesquelles elle entend transférer par vente ou bail, ses droits de propriété ou d'exploitation;
 - les lignes dont elle entend cesser l'exploitation (art.141 (1)).
- Une compagnie de chemin de fer peut cesser d'exploiter une ligne si son intention est mentionnée dans le plan depuis pendant au moins 60 jours (art. 142 (1)).
- La compagnie de chemin de fer doit alors faire connaître le fait que son droit de propriété ou d'exploitation sur la ligne peut :
 - être transféré à un autre acquéreur afin d'assurer la continuité de l'exploitation;
 - mettre fin à son exploitation, s'il n'y a pas d'autres acquéreurs (art. 143 (1)).
- Si un acquéreur potentiel se montre intéressé, la compagnie de chemin de fer dispose de quatre mois à partir de l'expiration prévue par l'annonce pour conclure une entente avec l'intéressé (art. 144 (4)).
- Si aucun acquéreur ne se montre intéressé ou qu'aucune entente n'est conclue dans le délai prévu, la compagnie doit proposer aux gouvernements ou aux administrations municipales, de leur transférer tous ses intérêts à la valeur nette de récupération ou à une valeur moindre. Elle doit respecter certaines dispositions (art. 145 (1)).
- Si la ligne franchit les limites d'une province ou les frontières du Canada, une réserve ou une terre ayant déjà été une réserve, une terre faisant l'objet d'un accord entre la compagnie et le Ministre fédéral des Transports afin de parvenir à un règlement sur des revendications territoriales autochtones, l'offre doit être faite au Ministre des Transports fédéral (art.145 (2)).
- Si la ligne ne franchit pas la province ou les frontières du Canada, l'offre doit être faite simultanément au ministre des Transports du Québec et au greffier ainsi qu'à un premier dirigeant de chaque administration municipale pour laquelle la ligne franchit le territoire (art.145 (2)).
- Lorsque les gouvernements ou administrations municipales reçoivent l'offre de la compagnie de chemin de fer souhaitant se départir de ses lignes ferroviaires :

- Le gouvernement fédéral dispose de 30 jours pour accepter toute offre qui lui est faite prioritairement en fonction des lignes de chemin de fer qui relèvent de sa compétence (art.145 (3a));
 - Le gouvernement provincial dispose de 30 jours pour accepter toute offre qui lui est faite prioritairement en fonction des lignes de chemin de fer qui relèvent de sa compétence (art.145 (3b));
 - Si le gouvernement fédéral n'accepte pas l'offre qui lui est faite prioritairement, le gouvernement provincial dispose de 30 jours supplémentaires, une fois que le délai accordé au fédéral est expiré pour accepter l'offre (art.145 (3b));
 - Si le gouvernement provincial n'accepte pas l'offre de la compagnie de chemin de fer, les administrations municipales bénéficient de 30 jours chacune, une fois les délais accordés au fédéral et provincial expirés pour accepter l'offre qui leur est faite de récupérer les lignes de chemin de fer qui traversent leur territoire (art.145 (3c)).
- Si la compagnie de chemin de fer ne trouve pas d'acquéreur au fil de ce processus, elle peut mettre fin à l'exploitation de la ligne. Elle doit néanmoins en aviser l'OTC (art.146).

ANNEXE 2

RÉSUMÉ DU DOCUMENT INTITULÉ « POUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE DE BASE AU QUÉBEC »

Constat sur le réseau ferroviaire du Québec

Dans un document publié en 1991 et ayant pour titre « *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec* », le ministère des Transports du Québec détermine le réseau ferroviaire essentiel au développement économique du Québec. Il pose initialement une dizaine de constats caractérisant la problématique de rentabilité du transport ferroviaire de marchandises. Parmi les constats les plus importants, le rapport note :

- La rationalisation du réseau ferroviaire est un phénomène inévitable et la détérioration du réseau dans les régions périphériques « ne peut que s'accroître à moins qu'un meilleur équilibre concurrentiel ne soit établi entre les chemins de fer et le transport routier.
- Les principales difficultés qui risquent de nuire à l'exploitation des tronçons par les CFIL sont :
 - 1) la mauvaise perception et le manque de connaissance de la part des entrepreneurs québécois et communautés financières;
 - 2) la désuétude des volets corporatifs et financiers de la Loi sur les chemins de fer du Québec;
 - 3) l'absence de programmes gouvernementaux visant à établir un meilleur équilibre concurrentiel entre les modes de transport;
 - 4) la méconnaissance des plans de rationalisation des compagnies ferroviaires.
- L'établissement du réseau ferroviaire de base passe par une étroite collaboration entre les compagnies ferroviaires et les gouvernements. Il y a notamment une nécessité de s'entendre sur les lignes à inclure, sur les moyens pour y parvenir et sur le plan de réalisation.

Le document fait ressortir que la nature du trafic ferroviaire dans les régions périphériques ne constitue pas une base de revenus stables pour les transporteurs. Le marché est principalement constitué de produits dont la demande varie dans le temps et demeure sensible au rythme des cycles économiques. De plus, il est majoritairement accessible à la concurrence routière. Comme les expéditeurs ne peuvent prédire les expéditions futures, il n'est donc pas possible de s'assurer de contrats à long terme (p. 11).

Justification du réseau ferroviaire de base

Pour le gouvernement du Québec, l'établissement du réseau ferroviaire de base s'inscrit dans une vision de développement durable et vise la protection des infrastructures plutôt que la qualité et la quantité des services qui peuvent s'ajuster plus facilement. De plus, la démolition ou l'abandon du réseau ferroviaire aurait un impact important sur les coûts d'entretien, de construction du réseau routier (p. 16).

Pour le Ministère, les critères de rétention des lignes du réseau ferroviaire de base sont donc les suivants :

- la ligne dessert les industries tributaires des services ferroviaires pour des raisons techniques (nature du produit) ou commerciales (accès à des sources d'approvisionnement);
- la ligne dessert un territoire avec potentiel minier ou forestier vérifié;
- le transport intermodal utilisant la ligne offre une alternative économique au transport par un seul mode;
- l'abandon de la ligne aurait des répercussions notables sur le territoire desservi (activité économique, sollicitation du réseau routier);
- l'abandon de la ligne aurait des répercussions notables sur les expéditeurs;
- Il y a absence d'autres installations de transport adéquates dans le territoire desservi par la ligne (p. 21 – 22).

Réseau ferroviaire de base

Le MTQ considère que ce réseau ferroviaire de base inclut donc :

- Les lignes interrégionales qui sillonnent le Québec d'est en ouest et plus et qui transportent marchandises lourdes d'une province à l'autre;
- Les lignes régionales qui transportent surtout des marchandises en transit qui proviennent ou sont destinées au Québec;
- Le réseau Roberval–Saguenay;
- Le réseau Matane et du Golf.

ANNEXE 3

RÉSUMÉ DU DOCUMENT INTITULÉ
« ORIENTATIONS POUR LE MAINTIEN DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES »

Dans son rapport publié en 1997 et ayant pour titre « *Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires* », le ministère des Transports du Québec établit les principales orientations afin d'assurer le maintien des infrastructures ferroviaires de base du Québec. Le Ministère juge en effet que :

- Le maintien du réseau ferroviaire québécois et l'amélioration de la capacité concurrentielle du rail, notamment par la création de CFIL, est en accord avec les objectifs du MTQ dans son plan stratégique (p. 1);
- Le chemin de fer joue un rôle primordial dans le transport des marchandises des biens manufacturés et des conteneurs. « *L'économie du Québec s'appuie sur les infrastructures ferroviaires pour assurer aux régions un débouché sur les réseaux transcontinentaux. Le transport ferroviaire en intermodalité avec le transport maritime et/ou routier est également essentiel à notre économie puisqu'il permet la desserte de marchés autrement inaccessibles économiquement ou physiquement.* » (p. 2);
- Il existerait 4 618 km des lignes de chemin de fer pour lesquelles il y a une quasi-certitude qu'elles soient à l'abri d'une rationalisation. Il s'agit notamment des lignes principales, des lignes de la Côte-Nord, du CFILINQ, des CFIL déjà constitués, des lignes déjà en lien avec le réseau principal. p. 6 et annexe 2);
- Par ailleurs, 1 952 km de lignes sont susceptibles de faire l'objet d'une rationalisation, vise 1 078 km d'entre elles ont été jugées comme faisant partie du réseau de base et 874 km d'entre elles sont jugées comme viables.
- Les CFIL demeurent fragiles aux éléments naturels, perte de clients, coûts des infrastructures et des équipements. Pour assurer les services, elles doivent bénéficier de certaines conditions comme l'existence de trafic adéquat, d'un bon capital de départ, de l'aide d'une administration locale ou des gouvernements.

Les principaux enjeux de la perte de tronçons sur le réseau de base au Québec sont donc

- la perte de services essentiels au Québec (p. 8);
- la limite de la croissance du transfert modal vers camion (p. 9);
- la rentabilité des entreprises ferroviaires au Québec (p. 10)
- le fait que la restructuration du réseau ferroviaire québécois s'organise en dehors de la compétence provinciale; Cette situation se matérialise notamment par la création de CFIL étranger (p. 11).

Objectifs des orientations

Les objectifs de l'élaboration des orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires sont donc :

- d'assurer la protection des infrastructures ferroviaires ;
- d'assurer la conservation du réseau routier en bon état;
- d'encourager l'utilisation du réseau ferroviaire pour certains types de marchandise;
- d'améliorer la sécurité dans le transport de marchandises;
- revitaliser le transport ferroviaire;

Principes des orientations

Afin d'atteindre ces objectifs, le gouvernement du Québec doit établir des actions basées sur les orientations claires. Ces orientations doivent respecter les principes suivants :

- la recherche du meilleur équilibre concurrentiel entre mode de transport;
- l'utilisation optimale du système – environnement durable;
- le respect du principe de la compétitivité des entreprises;
- la mise à contribution de tous les intervenants privés et publics;
- l'exclusion d'une aide financière à l'exploitation (p.12).

Formes d'aide pour le maintien des infrastructures ferroviaires

Ainsi les orientations du gouvernement pour maintenir les infrastructures ferroviaires essentielles peuvent prendre plusieurs formes : aide financière à la réhabilitation des voies; aide financière à l'achat d'une ligne ferroviaire en voie d'abandon; achat des lignes locales et régionales jugées essentielles au réseau en fonction des critères d'admissibilité; aide financière incitative au maintien des services ferroviaires passagers avec compensation fiscale du gouvernement fédéral. Les aides gouvernementales visent deux catégories d'orientations : 1) les orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires essentielles et 2) les orientations pour la revitalisation du mode ferroviaire (p. 13).

Critères d'admissibilité de l'aide

Les critères d'admissibilité pour obtenir une aide financière devraient donc être les suivantes :

- la ligne dessert des industries tributaires des services ferroviaires pour des raisons techniques ou commerciales;
- la ligne constitue un lien interrégional;
- la ligne dessert un territoire avec potentiel minier et forestier vérifié et probabilité d'exploitation raisonnable dans un avenir raisonnable;

- la ligne représente un potentiel de croissance démontré de trafic ferroviaire dans l'implantation d'un CFIL;
- la ligne permet la récupération de trafic lourd ou hors norme en transférant au transporteur ferroviaire une part modal du trafic lourd;
- l'impact de l'abandon de la ligne sur le territoire desservi serait néfaste aux activités économique, à la sollicitation du réseau routier, au expéditeurs;
- l'absence de transport alternatif raisonnable pour les personne;
- la ligne représente un potentiel de développement de nouveaux services de trains de banlieue.

Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaire essentielles

En matière de maintien de infrastructures ferroviaires jugées essentielles l'aide financière pourrait être conditionnelle à la préservation d'un minimum de service ferroviaire de 5 ans. (p.14). L'aide financière vise 1078 km des 1952 km de lignes susceptible de faire l'objet de rationalisation dont 874 km sont jugées viables. L'aide financière s'adresse au promoteur ou permet le rachat par le gouvernement d'une de ces voies. L'aide évalué à 30,9 millions de dollars s'adresse aux CFIL constitués sous une charte québécoise. Elle doit permettre de voir à la réhabilitation de la voie et des structures en mauvais état ou à la réhabilitation en cas de catastrophes naturelles. Le Gouvernement du Québec peut investir et être acquéreur de voies par le biais de Société québécoise de transport (SQT) mais toute aide de financement est conditionnelle à la complémentarité de la participation financière du secteur privé, des administrations municipales et des organisations régionales ou autres organismes (p. 14 - 15).

Orientations pour revitalisation du mode ferroviaire

En matière de revitalisation du mode ferroviaire, les mesures d'intervention peuvent s'appliquer à la construction d'embranchement ferroviaires industriels; à la mise en place d'installations complémentaires; à l'imputation des coûts réels pour chaque mode de transport en vue d'un meilleur équilibre entre les modes; à la prises en compte des coûts externes dans la tarification gouvernementale; à l'opportunité d'accorder 1) une réduction de taxes foncières moyennant une remise des emprises lors d'abandon ou 2) des dégrèvements fiscaux aux compagnies de chemin de fer comme amortissement accéléré pour l'infrastructure, le matériel roulant et les équipements intermodaux. Cette dernière mesure peut se réaliser à condition de l'appliquer aussi aux divers partenaires dont les compagnies de camionnage (p. 16).

ANNEXE 4

SITES INTERNETS PERTINENTS

Sites gouvernementaux du Québec

Ministère des transports du Québec
Commission de transport du Québec

<http://www.mtq.gouv.qc.ca>
<http://www.ctq.gouv.qc.ca>

Sites gouvernementaux du Canada

Ministère des transports du Canada
Bureau de la sécurité en transport du Canada
Office des transports du Canada

<http://www.tc.gc.ca>
<http://www.mtq.gouv.qc.ca>
<http://www.mtq.gouv.qc.ca>

Sites gouvernementaux des États-Unis

Federal Railroad Administration
U.S. Department of Transportation

<http://www.fra.dot.gov>
<http://www.dot.gov/>

Compagnies ferroviaires

Canadien National
Canadien Pacifique
Commission de transport de l'Ontario Northland
RailLink (RAILAMERICA INC,)

<http://www.cn.ca/>
<http://www.cpr.ca/>
<http://www.ontc.on.ca/>
<http://www.railink.com>

Associations ferroviaires

Association of American Railroads
Association des chemins de fer du Canada
American Short Lines et Régional Railroads
Association
Union internationale des chemins de fer

<http://www.aar.org/>
<http://www.railcan.ca/>

<http://www.aslra.org/>
<http://www.uic.asso.fr/>

Site d'informations générales sur les chemins de fer

Railnews
Railway Technology
Railwatch
Railroad Historical societies
Railserve

<http://www.railnews.com/>
<http://www.railway-technology.com/>
<http://www.railwatch.com/>
<http://www.all-railroads.com/histsoc.html>
<http://www.railserve.net/>

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Réseau ferroviaire – rôle de l'État »
du 31 mai 2000**

Salle Harricana, 80 avenue Québec, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Luc Ampleman	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Rhéal Bélair	Produits Forestiers Tembec
M. Jocelyn Fillion	Fraternité des ingénieurs de locomotive
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M ^{me} Martine Rioux	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Jean-Pierre Villeneuve	Fraternité des ingénieurs de locomotive

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.