

Politique du transport ferroviaire

Comptes rendus des consultations

Décembre 2001

CANQ
TR
PST
TMAF
123

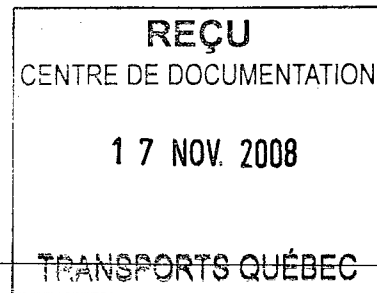
CANQ
 TR
 PST
 TMAF
 193

Synthèse des discussions issues des consultations pour une politique ferroviaire
 (version du 12 décembre 2001)

Document confidentiel

984617

➤ Orientations, thèmes et préoccupations	➤ Problématique et positionnement des intervenants	➤ Enjeux et pistes de solutions
Contexte / changements / diagnostic		
➤ Portrait de l'industrie	➤ Pour l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), l'industrie a une meilleure productivité, des réductions de tarifs, une croissance de l'intermodalité, etc. ➤ Mais il y a une augmentation des coûts d'exploitation supérieure à celle des revenus pour les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) (Association des chemins de fer du Canada (ACFC), Société des chemins de fer du Québec (SCFQ), Québec-Gatineau (QG). ➤ Pour les expéditeurs, il est important de maintenir deux réseaux dans l'Est. (Notons toutefois, l'exemple de Delware & Hudson (D&H) : son existence permet aux expéditeurs d'obtenir de meilleurs tarifs mais n'utilisent pas ce chemin de fer. C'est une ligne non rentable.) ➤ L'avenir de Canadien Pacifique (CP) : pour plusieurs, CP et Canadien National (CN) ont intérêt à faire des ententes pour contrer la concurrence américaine. Le réseau n'est pas suffisamment développé pour justifier plusieurs chemins de fer. ➤ Les « classe 1 » font de longs convois sur de longues distances; les CFIL voient à desservir les marchés locaux; la combinaison des deux permet aux entreprises d'avoir accès à de grands marchés. ➤ La création de hub pour permettre une plus grande masse critique. ➤ CN : l'enjeu est la compétitivité canadienne et américaine.	➤ Faire un portrait de l'évolution du ferroviaire depuis 10 ans : emploi, part modale, revenus, etc. ➤ Faire ressortir le fait que l'industrie ferroviaire est composée d'un réseau privé et elle est souvent de compétence fédérale. ➤ Faire ressortir les différences entre les « classe 1 » et les CFIL.
➤ Les changements	➤ Les abandons successifs, l'émergence des CFIL, <i>Just in time</i> , l'avènement des conteneurs, etc.	



➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Un outil de développement économique : thèmes et préoccupations		
Un secteur concurrentiel et l'intervention gouvernementale pour contrer les situations de monopole		
➤ La réglementation	➤ La Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF) : évitons la réglementation. ➤ Les ententes gré à gré entre transporteurs, entre transporteurs et expéditeurs doivent primer (SPIF). ➤ L'action gouvernementale quant à la réglementation doit être exercée prudemment et doit être précédée d'un examen des conséquences de ces initiatives sur les CFIL.	➤ La consultation est importante pour les intervenants : en particulier les syndicats, QG, SPIF et ACFC). ➤ La consultation avant toute réglementation.
➤ Portrait de la concurrence	➤ Pour l'Association canadienne des chemins de fer du Canada (ACFC) la concurrence est présente et il existe peu d'expéditeurs captifs. ➤ Pour les expéditeurs, la concurrence est très importante. Ils ont besoin de créer le doute chez le transporteur. ➤ Certains se considèrent très captifs (ne pas confondre les problèmes vécus par un expéditeur avec les problèmes financiers d'un chemin de fer Québec-Sud (QS)). ➤ Les expéditeurs ont soulevé le problème de pénurie de wagons chez CN. ➤ Pour l'ACFC, toute nouvelle réglementation est inutile : des révisions mineures, pas une refonte en profondeur.	➤ Des chemins de fer terminal devraient être favorisés dans le but de permettre des points de jonction entre deux chemins de fer (comme près des ports, de grosses compagnies, etc.).

<i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	<i>➤ Problématique et positionnement des intervenants</i>	<i>➤ Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Relations entre CFIL et « classe 1 » (Les barrières de papier)	➤ L'arbitrage entre CFIL et grands chemins de fer doivent se faire au moyen d'ententes commerciales. ➤ Un premier Congrès pancanadien des CFIL a eu lieu en octobre où les CFIL ont fait part de leurs problématiques aux « classe 1 ». ➤ Les CFIL perdent des opportunités dû aux délais d'obtenir un tarif des « classe 1 » (Québec Central (QC), SCFQ). ➤ Une pénurie chronique de wagons (QC et expéditeurs). ➤ La SPIF mentionne qu'il faut éviter d'intervenir dans le but de pallier à ces clauses contractuelles.	➤ Un forum sur les problèmes des CFIL en relation avec les « classe 1 » (SCFQ, ACFC). ➤ La création d'une agence de location de wagons financée en partie par les CFIL qui bénéficierait d'un crédit d'impôt. ➤ L'équité entre les grands chemins de fer et les CFIL. Ce principe implique que chaque réglementation que le MTQ fera doit être analysée en fonction du cas particulier des CFIL.
➤ Expéditeur captif et service aux expéditeurs	➤ Pour L'ACFC, l'arbitrage entre expéditeurs et chemins de fer nécessiterait une réglementation provinciale seulement pour le transport local. ➤ Les expéditeurs captifs pourraient avoir accès à une régie ou autre mécanisme d'arbitrage; le concept de captivité doit être défini. ➤ CN : minime proportion d'expéditeurs captifs. ➤ Les gros expéditeurs peuvent « négocier » étant donné leur grosseur et l'existence de filiales réparties sur le territoire. ➤ Chaque contrat contient des clauses de facturation et beaucoup de charges s'ajoutent; le contrat et toutes ces clauses doivent faire l'objet de négociation. ➤ Il faut beaucoup d'énergie pour « suivre la facturation » faite par les chemins de fer. ➤ L'atmosphère de conflit avec les « classe 1 ». - Les expéditeurs se plaignent de pénurie de wagons, de wagons détériorés, la pesée de CP est à Toronto.	La Loi sur les chemins de fer ➤ Renforcer l'article 16 sur la Loi des chemins de fer. ➤ Prévoir le droit pour les expéditeurs de recourir à ces tarifs. ➤ L'obligation du maintien du service devrait être lié à la détention du certificat d'aptitude. ➤ Renforcer la Loi des chemins de fer pour une obligation de service (aussi en cas de faillite); la notion de niveau de service comme transporteur public. ➤ Le suivi de l'opération des chemins de fer devrait remettre en question l'obtention du certificat d'aptitude. ➤ Le suivi des assurances se fait-il? ➤ Définition d'expéditeurs captifs.

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Les tarifs d'interconnexion	➤ Québec-Gatineau ne donne pas les tarifs d'interconnexion et ne veut pas être soumis à l'application fédérale des droits d'interconnexion (perte de revenus considérables). ➤ Québec-Sud accorde les tarifs d'interconnexion même s'il n'y est pas tenu (CN l'y obligerait dans certains cas). ➤ Pour l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), les tarifs d'interconnexion sont trop bas; la SCFQ dit que les CFIL subissent des coûts unitaires plus bas que les « classe 1 » et sont d'autant plus pénalisés par ces tarifs. ➤ Bellgaz demande l'équité des compétences pour avoir droit aux tarifs d'interconnexion par QG.	Harmonisation des compétences : ➤ Remet en cause le principe d'équité entre les compétences. ➤ Laisser le libre choix d'appliquer ces tarifs.
➤ Les droits d'accès	➤ Pour l'ACFC, la SCFQ : des ententes négociées doivent être privilégiées pour qu'un chemin de fer puisse avoir accès aux voies d'un autre chemin de fer. ➤ Chemin de fer St-Laurent et Atlantique et Québec-Gatineau s'opposent au libre accès des voies. Les CFIL ne peuvent concurrencer les grands chemins de fer.	
➤ Le rôle de l'Office des transports du Canada (OTC) / Commission des transports du Québec	➤ Les expéditeurs souhaitent un mécanisme rapide de règlement de conflit (compétence québécoise).	➤ Mécanisme d'arbitrage. ➤ Prévoir un mécanisme d'arbitrage pour les litiges entre chemins de fer et expéditeurs; entre chemins de fer de même compétence. ➤ Prévoir un mécanisme pour les chemins de fer de compétence différente. ➤ Prévoir un mécanisme pour les litiges entre citoyens et municipalités.

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Le système d'arbitrage fédéral	➤ Pour l'ACFC le processus d'arbitrage a été simplifié sans le rendre parfait.	
➤ L'équité des modes	➤ Difficulté d'évaluer la barrière de 800 milles (controversé). ➤ QC compétitive sur 150 milles. ➤ Selon le produit, le corridor, etc. ➤ 400 km pour le corridor New-York - Montréal présentement par camion.	

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Équité rail-route-maritime	➤ La SPIF : nous devons considérer tous les coûts par le marché (camionnage est plus subventionné et les infrastructures routières sont surchargées). ➤ Les dépenses consacrées au réseau routier demeurent importantes par rapport aux autres modes (SPIF, CQF, Québec-Gatineau). ➤ ACFC : la répartition des deniers publics entre les modes doit être équitable et le déficit ferroviaire doit être comblé. ➤ Les principes mis de l'avant par le SPIF sont : équité fiscale entre les modes; émergence de solutions de transport intégrées et des incitatifs aux expéditeurs pour un choix optimal du mode de transport; ces principes visent un déplacement du trafic du camionnage vers le rail; utilisation optimum des modes est une dimension très importante de la logistique de l'échange d'une marchandise. ➤ En général, la comparaison des coûts des modes donne un résultat favorable au maritime. « La marchandise a suivi le chemin qui offrait le moins de résistance », la résistance étant la fiscalité, les mesures réglementaires, de la sécurité, etc. ➤ Chemin de fer Roberval-Saguenay subit un décret l'interdisant d'utiliser le rail le dimanche. ➤ Le défi est de ramener le trafic de la route vers le rail et le maritime (port de Montréal). ➤ ACQ : le camionnage a peur du ferroviaire ! ex : corridor Montréal-New-York conteneurs. ➤ ACQ : craint que la politique du ministre Chevrette incite un transfert modal vers le ferroviaire. Les camionneurs paient des taxes qui ne retournent pas sur les routes. ➤ ACQ : les camionneurs craignent le rail davantage que le camionnage Américain. ➤ ACQ : le camionnage est une industrie composé de petites entreprises familiales avec beaucoup d'emplois.	➤ Définir le principe d'équité des modes et aborder la nécessité de la complémentarité. ➤ Les transporteurs sont de plus en plus conscients de l'interdépendance des modes. « Le port de Montréal ne se vend pas comme un port mais comme un système de transport ». D'où la nécessité de synergie entre les modes pour compétitionner les États-Unis (les ports américains). Les normes de l'entreprise quant à l'emballage peuvent représenter des entraves à une meilleure logistique (ex. moto marine).

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ La fiscalité	➤ Le crédit fiscal sur les taxes foncières est questionné par les syndicats qui ne voient pas les retombées de ce crédit. ➤ Le rail supporte un fardeau fiscal de 30 % supérieur au routier (KPMG 2001). ➤ Canadien National : fiscalité canadienne représente 14 % des revenus par rapport à 8 % à la fiscalité américaine. ➤ L'amortissement des équipements routiers n'est pas suffisant (ACQ).	➤ Un bilan de l'impact du crédit donné aux entreprises serait souhaitable. ➤ Le crédit fiscal sur les emprises doit être confirmé dans une loi et complété à 100 %. ➤ Si on offre le crédit fiscal, nous devrions exiger des conditions : définition de l'épi, respect du citoyen, mesures de médiation, etc. ➤ CN préconise un crédit fiscal aux expéditeurs.
B) Le réseau et les infrastructures		
➤ Le 286 000 lbs (et le programme)	➤ La Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF) : l'aide apportée à l'industrie ferroviaire vise, avant tout, à consolider le secteur ferroviaire et le secteur connexe. ➤ Le 286 000 lbs est incontournable pour les transporteurs « classe 1 », les chemins de fer d'intérêt local (CFIL), l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), la Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF) et certains expéditeurs. ➤ Les investissements nécessaires sont importants (priorité aux ponts - CFQ 2 M\$). ➤ L'ACFC, QG, SCFQ, SPIF mentionnent que les « classe 1 » doivent participer aux investissements des CFIL ainsi que les gouvernements. ➤ Les États-Unis auraient annoncé un programme de 9 G\$ (à vérifier). ➤ Bellgaz demande d'ouvrir le programme à son chemin de fer.	➤ Le programme d'aide aux infrastructures. ➤ Le programme d'infrastructure doit être ajusté pour inclure les structures et le 286 000 lbs. ➤ Un partenariat est essentiel. ➤ Un règlement sur l'inspection des structures est en étude (à considérer). ➤ Le programme devrait être allongé (2005-2010) et harmonisé avec le programme fédéral sur les infrastructures. ➤ Ajouter un volet recherche, formation, promotion. ➤ Le programme doit prévoir des mesures ad hoc comme la Gaspésie. ➤ Le programme devra-t-il être ouvert à certaines entreprises?

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Financement des CFIL	La capacité d'investir devrait être inclu dans le certificat d'aptitude afin d'éviter des situations où le chemin de fer ne peut plus donner le service (expéditeurs).	
➤ L'intermodalité	➤ Pour l'ACFC, il faut favoriser le transport intermodal. ➤ SPIF : que l'action gouvernementale dans chacun des modes soit cohérent et vise à favoriser l'intermodalité des systèmes sur la base du rendement spécifique de chacun des systèmes dans l'organisation des transports. ➤ Les cours de transbordement servent d'outil de négociation face aux « classe 1 ». ➤ On remarque que <i>Expressway</i> travaille avec les camionneurs; <i>Road Railer</i> est en concurrence avec ces derniers, car Canadien National va chercher directement l'expéditeur.	
➤ La desserte des ports par le rail	➤ Un ajout des infrastructures ferroviaires dans les ports augmenterait la concurrence entre les ports sans augmenter le trafic sur le fleuve. La spécialisation des ports est une piste pour l'avenir des ports régionaux. Cependant, on doit éviter de diminuer l'importance et l'aspect concurrentiel du port de Montréal qui est en compétition avec les autres ports dans l'est du continent. On doit éviter de saupoudrer les subventions. ➤ Plusieurs petits projets : SOPOR parle de la difficulté de financer son projet de ligne ferroviaire entre le port et le parc industriel de Baie-Comeau; Sept-Îles envisage un traversier-rail avec Port-Cartier; le port de Bécancour vise à attirer l'industrie chimique et de vrac liquide.	➤ Faire du développement économique (consolider les infrastructures actuelles) et du développement régional (ajout d'infrastructures, comme le rail pour les ports régionaux). ➤ Soulever le principe de développement économique et du développement régional. ➤ Hiérarchiser les ports sur le fleuve (un réseau stratégique est en développement).

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Les abandons		➤ La Loi des chemins de fer doit prévoir un processus d'abandon pour les CFIL.
C) Le secteur connexe		
➤ Le secteur d'entretien	➤ La SPIF : le secteur connexe est moribond, les interventions en partenariat; la location de wagons représente un potentiel intéressant. ➤ La connaissance de ce secteur est faible. Plusieurs emplois se perdent présentement. Les grandes compagnies font faire l'entretien de leur matériel roulant à l'extérieur ou en sous-traitance. ➤ Le syndicat mentionne les effets négatifs du <i>Buy America Act</i> .	➤ Une meilleure concertation entre le ministère des Transports (MTQ) et le ministère de l'Industrie et du Commerce (MIC) quant aux investissements possibles dans le secteur de l'entretien. ➤ Un portrait des activités connexes.
D) La main-d'œuvre		
➤ La formation de la main-d'œuvre	➤ Une pénurie de main-d'œuvre est à craindre (vieillesse de la main-d'œuvre, unanimité de ce constat). ➤ Deux aspects : formation des jeunes et formation continue des employés. ➤ L'internet peut être une solution adéquate particulièrement pour les employés en région. ➤ L'exemple du maritime est intéressant : stage aux étudiants pour la promotion du mode, école spécialisée, etc.	➤ La SPIF procède actuellement, avec l'assistance d'Emploi-Québec, à un diagnostic de la main-d'œuvre dans le secteur ferroviaire et connexe au Québec. Cela permettra de déterminer des priorités en termes de développement et d'adaptation de la main-d'œuvre. Ce rapport sera déposé à la fin de février (200 000 \$). ➤ Le SPIF tient compte de la démarche faite dans le reste du Canada par l'ACFC. ➤ Le syndicat veut participer à cette initiative. ➤ Cette démarche pourrait aboutir ou inclure un CAMO-Rail.

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ La syndicalisation de la main d'œuvre	➤ Le Code du travail et la Loi fédérale ont été modifiés récemment. Les clauses « successorales » ne sont plus valides et les syndiqués d'une entreprise fédérale achetée par une entreprise de compétence québécoise peuvent rester syndiqués.	
Le transport ferroviaire au service du développement social		
A) Le transport des personnes		
	➤ M. Scantland évoque la difficulté de financer une infrastructure supportée en grande partie par du trafic passagers. ➤ Les trains de banlieue utilisent des voies antérieurement utilisées par des expéditeurs pour manœuvrer ses wagons. ➤ Via Rail souligne les difficultés de signer des droits de circulation avec certains CFIL. ➤ Via Rail considère qu'il appartient à CN (vocation marchandise) d'investir; la vitesse ne peut être augmentée énormément dû à l'usure.	➤ Équité dans le transport des marchandises et le transport des personnes.
➤ Services en régions éloignées		➤ Voir la définition de « régions éloignées » dans le rapport du Comité de révision de la Loi sur les transports au Canada (LTC).

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Les trains de banlieue et les systèmes légers sur rail (SLR)	➤ L'Agence métropolitaine des transports (AMT) veut se créer un chemin de fer fédéral en vue d'obtenir des droits de circulation (en appel). ➤ L'AMT demande au gouvernement du Québec de participer à des investissements et à des dépenses d'exploitation.	➤ ACFC souhaite que le gouvernement fournisse des capitaux et des fonds d'exploitation pour le transport en commun (trains de banlieue) et rende admissibles à une déduction fiscale pour les laissez-passer. ➤ Mettre au point une campagne de sensibilisation pour inciter l'usage du transport en commun.
➤ Corridors	➤ ACFC mentionne d'acheter à leur juste valeur marchande les corridors ferroviaires urbains.	
➤ Les trains touristiques	➤ Difficulté pour les chemins de fer des personnes de circuler sur des voies utilisées par la marchandise, moins performante, à des vitesses acceptables. ➤ Chemin de fer Outaouais est en situation de survie. ➤ Train à vapeur Hull-Chelsea-Wakefield : l'opérateur dit que l'exploitation est rentable mais que les coûts d'exploitation sont élevés. ➤ Difficulté de trouver des assureurs pour les trains touristiques. ➤ Difficulté d'obtenir des droits de circulation avec Québec-Sud (QS) et Chemin de fer St-Laurent et Atlantique pour agrandir le réseau touristique. ➤ Quebec North Shore and Labrador Railway (QNSL) évoque les difficultés de financer une infrastructure de plusieurs centaines de kilomètres pour desservir une population isolée à Shefferville. Il faudrait un investissement de 40 M\$ (pour tenir une bonne vitesse et développer le tourisme) alors que le fédéral paie 2 M\$.	➤ Reconnaître et promouvoir le rôle de l'industrie ferroviaire dans le secteur touristique québécois. ➤ Ouvrir le programme d'infrastructure au transport passager. ➤ Étudier la possibilité de construction de route sur la voie ferrée avec l'aide financière du fédéral (Shefferville).

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
B) La sécurité et la sûreté du développement social		
	➤ La SPIF : le gouvernement doit voir à ce que les entreprises de chemins de fer sous sa juridiction respectent les règles d'opération en vigueur.	
➤ Inspection	➤ Sous-traitance d'inspection à Transports Canada.	➤ S'assurer que Transports Canada, lorsqu'il agit à titre de sous-traitant, se soumet aux règles déterminées par le MTQ.
➤ Passages à niveau	➤ Passage à niveau privé (pas abordé). ➤ QC : les passages à niveau doivent supporter 100 % des coûts d'entretien pour les nouveaux passages à niveau ce qu'il estime fort élevé. ➤ Chemin de fer Roberval-Saguenay souhaite un inventaire de l'état des passages à niveau faite par le MTQ de façon à assurer un suivi continu de l'entretien et de la sécurité (être proactif dans la sécurité des passages à niveau).	

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ Règles de sécurité	➤ Travailleurs unis des Transports (TUT) a souligné le manque de consultation du MTQ lors de la mise en place de règlement ou de loi concernant la sécurité. ➤ TUT mentionne que les règles de sécurité devraient être harmonisées entre le Québec et le fédéral. Toutefois, le fédéral aurait tendance à « harmoniser à la baisse ». ➤ L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) souhaite une harmonisation des règles applicables en matière de sécurité est souhaitable. ➤ L'ACQ mentionne que le fédéral diminue les normes de sécurité (ex : les heures de travail des chauffeurs de locomotive augmenteraient). ➤ TUT soulève la question des longs convois et des éventuels investissements publics dans les viaducs.	➤ S'informer du rôle du MTQ sur le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) ➤ La sécurité doit être analysée dans le cadre de l'équité rail-route.
	➤ Éviter le resserrement aux frontières et risquer de perdre des investissements par le transfert d'installations aux États-Unis. ➤ Les grandes compagnies ferroviaires ont des corridors spéciaux, privés et contrôlés par leurs propres forces policières; une vigilance accrue a été portée aux tunnels et aux ponts (ACFC). ➤ Québec-Gatineau est favorable à l'harmonisation des règles de sécurité provinciales avec le fédéral.	
Le transport ferroviaire et l'aspect environnemental		
➤ Matières dangereuses	Chemin de fer de la rivière Romaine (compétence québécoise) est soumis à la réglementation fédérale sur les matières dangereuses. Il aimerait une dérogation sur ces pratiques.	

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ A) Un transport écologique	➤ Le transport ferroviaire pollue 5 fois moins que le camionnage interurbain; il effectue 60 % du transport terrestre des marchandises, mais est responsable de l'émission de seulement 4 % des gaz à effet de serre (ACFC).	
➤ B) Les nuisances et les citoyens	➤ Les citoyens constatent une augmentation des activités ferroviaires. ➤ L'attitude des chemins de fer : parfois positive, parfois très négative. ➤ ACFC : les gouvernements devraient intervenir sur les questions de proximité en dernier recours. ➤ SPIF, QG, CFQ souhaitent la primauté de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé sur les lois municipales. ➤ SPIF : que les mécanismes ou arbitrages suggérés fassent l'objet de discussions avec l'industrie. ➤ Saint-Laurent et Atlantique est ouvert à la médiation et dernièrement a proposé la conciliation avec la Ville de Richmond.	➤ Le principe d'équité entre le développement économique et la qualité de vie des citoyens ➤ Primauté de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. ➤ Arbitrage entre villes et chemins de fer (CTQ) et processus de médiation à voir. ➤ Ligne 1-800-plaintes de CP. ➤ Un groupe de travail MTQ - chemins de fer - (SPIF, QG) ➤ Planification de zones tampons. ➤ Création de chemin de fer terminal pour concentrer les activités de triage. ➤ Sensibilisation à des nouvelles attitudes envers les citoyens dans les cours de formation ou dans les entreprises de chemin de fer. ➤ UMQ devrait participer au Forum fédéral de la Fédération canadienne sur les municipalités sur les nuisances. ➤ Entente comme celle de CP avec la Fédération des municipalités du Canada (à venir : pamphlet de CP).
➤ C) Les corridors abandonnés et la vocation récréotouristique		➤ Voir les DT.

➤ <i>Orientations, thèmes et préoccupations</i>	➤ <i>Problématique et positionnement des intervenants</i>	➤ <i>Enjeux et pistes de solutions</i>
➤ D) Représentation, image et promotion	➤ SPIF : les CFIL sont bien représentés au Québec; il n'est pas nécessaire de multiplier les organismes de représentation. D'ailleurs, on doit distinguer les problèmes que connaît l'ouest de ceux de l'est. ➤ Comme au secteur maritime, le secteur ferroviaire a intérêt à soigner son image et faire la promotion de ce mode.	➤ Faire la promotion et améliorer l'image du mode ferroviaire.

Légende :

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
CFIL	Chemins de fer d'intérêt local
SCFQ	Société des chemins de fer du Québec
QG	Québec-Gatineau
D&H	Delaware & Hudson
CP	Canadien Pacifique
CN	Canadien National
SPIF	Société de promotion de l'industrie ferroviaire
QS	Québec-Sud
QC	Québec Central
ACQ	Association du camionnage du Québec
AMT	Agence métropolitaine de transport
LTC	Loi sur les transports au Canada
TUT	Travailleurs unis des transports
OTC	Office des transports du Canada
UQM	Union québécoise des municipalités

Politique de transport ferroviaire

Consultation externe

Liste des intervenants invités et participation

CN et CFIL partenaires

Société	Nom	Prénom	Participation
Canadien National	Lemieux	Yves	oui
	Machado	Louis	oui
Chemin de fer Roberval-Saguenay	Richard	Jacques	oui
Chemin de fer St-Laurent et Atlantique	Grossman	Robert	oui
	Julien	Dany	oui
La Société des Chemins de fer du Qc	Belzile	Serge	oui

CP et CFIL partenaires

Société	Nom	Prénom	Participation
Chemin de fer Canadien Pacifique (réseau de l'Est)	Nepveu	Denyse	oui
Chemin de fer Québec-Sud	Tessier	Gabriel	oui
Les Chemins de fer Québec-Gatineau	Brault	Mario	oui
	Daigle	Jean-Claude	oui

Indépendants

Société	Nom	Prénom	Participation
Chemin de fer Cartier	Michaud	Serge-A.	non
Chemin de fer de la Rivière Romaine	Blais	Gilles	oui
	Leblond	Daniel	oui
Chemin de fer de la Vallée d'Ottawa	Bailey	Grant S.	non
Chemin de fer de Lanaudière	Belleville	Robert	non
	Belleville	Dominic	oui
Corporation du Chemin de fer de la Gaspésie	Scantland	Gilbert	oui
La Compagnie du chemin de fer de Québec Central	Giguère	Jean-Marc	oui
	Giguère	Serge	oui
	Champoux	Michel	oui
SOPOR	Lévesque	Julie	oui

Liste des intervenants invités et participation (suite)

Passagers

Société	Nom	Prénom	Participation
AMT (Agence Métropolitaine en Transport)	Bélanger	Raynald	oui
Chemin de fer de l'Outaouais	Sabourin	Josée	oui
Quebec North Shore and Labrador (Q.N.S.L.)	Tremblay	Michel	oui
Timber Train	Graydon	Darren	non
Train à vapeur Hull-Chelsea-Wakefield	Gauthier	Jean	non
	Groulx	André	oui
Train Haut St-François	Thomson	Donald	oui
	Jacques	Gaétan	oui
Train touristique de Chaudière-Appalaches	Laflamme	Martin	non
Via Rail	Sirsly-Keon	Christena	oui

Expéditeurs

Société	Nom	Prénom	Participation
Alcoa	Dufour	Louis	oui
Association canadienne du trafic industriel (ACTI)	Bickley	Richard	oui
Clarke Logistics	Ramescu	Steve	oui
Eka Chimie Canada inc. (Magog)	Beauregard	Pierrette	oui
	Daoust	Claude	non
Kruger	Guérin	Marc	oui
	Rancourt	Jacques	non
Leblanc & Lafrance inc.	Éthier	Yvon	oui
	Davard	Luc	oui
Pommel inc.	Berthiaume	Guy	oui
	David	Ron	oui
Tafisa Canada	Langlois	Éric	non

Liste des intervenants invités et participation (suite)

Citoyens

Société	Nom	Prénom	Participation
Fédération des municipalités du Québec	Gendron	Chantale	oui
Ste-Rosalie	Bilodeau	Louis	non
Union des municipalités du Québec	Fortin	Diane	oui
Ville d'Outremont	Chapuis	Pierre Alain	non
	Maillot	Yves	oui
Ville de Charny	Hallé	Michel	oui
Ville de Farnham	Husler	Joseph	non
	Lalande	Jean	oui
Ville de Gatineau	Hébert	Carol	oui
	Morin	Roland	non
Ville de Lachute	Grenier	Isabelle	non
Ville de St-Hyacinthe	Rivard	Alain	non
Ville de Trois-Rivières	Gendron	Fernand	non
	Moreau	Pierre	non

Maritime

Société	Nom	Prénom	Participation
Administration portuaire de Montréal	Lesage	Michel L.	oui
Administration portuaire de Québec	Collard	Ghislaine	non
Administration portuaire de Sept-Îles	Soucy	Carol	oui
Administration portuaire de Trois-Rivières	Masson	Robert	non
CP Ship Navigation	Tosini	Michel	non
	Durocher	Michel	oui
Le Groupe des ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent	Mailloux	Claude	oui
Société du parc industriel et portuaire de Bécancour	Neveu	Jean-Pierre	oui
Société du port de Valleyfield	St-Louis	Michel	oui

Liste des intervenants invités et participation (suite)

Routier

Société	Nom	Prénom	Participation
Association du camionnage du Québec	Tremblay	Sophie	oui
Trans-Plus Express	Bujold	Jules	oui
Transpel	Brosseau	Michel	oui
Transport Eastern	Marchand	Yves	oui
Transport Jules Savard	Savard	Jules	non

Syndicats

Société	Nom	Prénom	Participation
Fraternité des ingénieurs de locomotives	Brunet	Benoît	oui
Métallos	Roy	Daniel	non
Travailleurs canadiens de l'automobile TCA	Rosner	Abe	oui
Travailleurs Unis des Transports	Michaud	Robert	oui

Autres intervenants

Société	Nom	Prénom	Participation
L'Association des chemins de fer du Canada	Gauthier	Gérald	oui
	Jones	Chris	oui
La Société de promotion de l'industrie ferroviaire	Fallu	Pierre H.	oui
	Moreau	Jocelyn	non

Liste des intervenants consultés

		<i>DATE</i>	<i>PAGES</i>
1.	Clarke Logistics (pas de compte rendu)	6 novembre	
2.	Expéditeurs	7 novembre	5
3.	Syndicats	8 novembre	9
4.	Citoyens et municipalités	12 novembre	11
5.	Chemin de fer Canadien National et CFIL	13 novembre	15
6.	Chemin de fer Québec-Gatineau	13 novembre	17
7.	Chemin de fer Québec-Sud	13 novembre	19
8.	Industrie du maritime	14 novembre	20
9.	Chemin de fer Canadien Pacifique	14 novembre	23
10.	Industrie du camionnage	14 novembre	24
11.	Transporteurs ferroviaires de personnes	15 novembre	26
12.	Indépendants	16 novembre	28
13.	Soc. de promotion de l'ind. ferroviaire	16 novembre	30
14.	Ass. des chemins de fer du Canada	16 novembre	33
15.	Représentants des directions territoriales	3 décembre	36

Planification générale des rencontres de la première étape de consultation

	Lundi 5 nov.	Mardi 6 nov. Montréal	Mercredi 7 nov. Montréal	Jeudi 8 nov. Québec	Vendredi 9 nov. Québec
AM				9:30 Syndicats Salle 25.03	
PM		14:00 Clarke Logistics 7900, boul. Tashereau D suite 200	13:00 Expéditeurs Delta – salle 5.32		
	Lundi 12 nov. Montréal	Mardi 13 nov. Montréal	Mercredi 14 nov. Montréal	Jeudi 15 nov. Montréal	Vendredi 16 nov. Québec
AM		9:00 CN, CFIL partenaires Delta – salle 5.18	9:00 Maritime Delta – salle 5.18 12:00 Canadien Pacifique	9:00 Transporteurs ferroviaires de personnes Delta – salle 5.30	9:00 Indépendants Salle 25.03
PM	13:30 à 15:30 Citoyens et municipalités Bourse Salle des soumissions, 6 ^e étage	CFIL du CP Bourse – Salle 13.01 13:30 Québec-Gatineau 15:00 Québec-Sud	14:00 Camionnage Bureau ACQ 6450, Notre-Dame Ouest Sophie Tremblay 1-800-361-5813	Retour à Québec	13:30 Soc. de promotion de l'ind. ferroviaire Salle 25.03 Ass. des chemins de fer du Canada

Montréal :

Tour de la Bourse :
Hôtel Delta

800, Place Victoria
777, rue University

Québec :

Hôtel Radisson :

700, boul. René Lévesque Est

Planification générale des rencontres de la première étape de consultation

	Lundi 3 déc.	Mardi 4 déc.	Mercredi 5 déc.	Jeudi 6 déc.	Vendredi 7 déc.
AM	10:00 Représentants des directions territoriales Salle 23.03				
PM					
	Lundi 10 déc.	Mardi 11 déc.	Mercredi 12 déc.	Jeudi 13 déc.	Vendredi 14 déc.
AM					
PM					

Compte rendu

Réunion avec les expéditeurs

qui a eu lieu à Montréal le mercredi 7 novembre 2001

Étaient présents : M. Louis Dufour – Alcoa
M. Richard Bickley – ACTI
M^{me} Pierrette Beauregard – Eka Chimie Canada inc.
M. Marc Guérin – Kruger
M. Yvon Éthier – Leblanc & Lafrance inc.
M. Luc Davard – Leblanc & Lafrance inc.
M. Guy Berthiaume – Prommel inc.
M. Ron David – Prommel inc.

Étaient absents : M. Claude Daoust - Eka Chimie Canada inc.
M. Jacques Rancourt – Kruger
M. Éric Langlois – Tafisa Canada

1. Concurrence et captivité des expéditeurs :

- S'assurer d'avoir de la compétitivité à l'intérieur du mode; deux réseaux dans l'Est doivent être maintenus.
- L'axe de commerce nord-sud est très important.
- Avoir la possibilité d'un autre transporteur est importante afin d'avoir la capacité de les mettre en concurrence pour obtenir de meilleurs tarifs.
- L'expéditeur est soumis aux règles tarifaires et d'opérations du transporteur ferroviaire.
- Les chemins de fer utilisent souvent un « agent fantôme » pour éviter de négocier leurs tarifs (ex. : les chemins de fer américains, ou autres, avec qui le transporteur doit négocier pour se rendre au destinataire).
- La possibilité de négocier avec plusieurs compagnies de chemins de fer permet d'offrir des choix de parcours moins contrôlé par le chemin de fer d'origine. Ce dernier n'est pas très aidé par les autres lorsqu'il y a des problèmes.

- La captivité dépend aussi du réseau des filiales de l'expéditeur.
- Lors de la vente d'un embranchement, vérifier la solvabilité de l'acheteur (au moment où il veut obtenir son certificat d'aptitude), et aussi voir à l'existence d'obligations de service en cas de faillite par ce dernier ou par un autre chemin de fer.

Autre concurrence :

- Le camion est une concurrence réelle, mais pour certains produits ou certaines destinations ce n'est pas une solution viable.
- Critère pour le choix du camion : inférieur à $\cong$ 1000-1500 km.
- Le transport par camion offre de la flexibilité.
- Le temps de transit du chemin de fer est long et variable.

2. Relations quotidiennes avec le transporteur classe 1

- Une atmosphère de conflits et des frictions continues semble être la situation pour plusieurs expéditeurs.
- Certains expéditeurs ont un bon service, des rencontres ont été instituées entre les transporteurs et ces mêmes expéditeurs.
- La facturation est un mécanisme qui nécessite une surveillance serrée : des charges et des pénalités sont ajoutées; une vérification et une surveillance doivent être faites pour éviter de payer inutilement. Ces vérifications impliquent des coûts pour l'expéditeur.
- Certains expéditeurs négocient des clauses « réciproques » quant aux charges.
- À long terme, la réduction des postes administratifs des grandes entreprises les incitera à utiliser les services d'un transitaire.

3. Équipement et le 286 000 lbs :

- L'équipement de CN en particulier est vieux, détérioré et rare; il n'y a pas de gestion préventive du matériel.
- Le 286 000 livres est nécessaire, sinon, il y a sous-utilisation de ressource.
- C'est de la pression sur les CFIL et le Programme devra peut-être être ajusté.
- Les expéditeurs doivent faire des inspections quant aux équipements fournis (ce sont des coûts pour les expéditeurs).
- Inspection avec le chargement → bris → problèmes.

- Chez CP; difficulté d'avoir du service depuis la restructuration : lavage à Calgary, la pesée à Toronto.

Pistes de solutions (?) : achat de wagons.

- Garantir la sécurité par du contrôle et de la surveillance par un tiers.

4. Sécurité :

- Le transport du vrac par camion est soumis à une plus grande surveillance quant aux aspects de la sécurité.
- Les expéditeurs sont responsables des déraillements sur leur voie de service (?).
- Certaines situations dangereuses impliquent des réparations immédiates; qu'on répare et qu'on envoie la facture par la suite (si celui qui doit acquitter la facture ne le veut pas, des recours pourraient être possible).

5. Centre de transbordement :

- C'est un outil de négociation face à un chemin de fer classe 1 d'aller vers le camionnage.
- Le risque est lié à la durée de vie du centre.
- Occasionne une augmentation du coût /tonne.

6. Transport des personnes et des marchandises :

- Les trains de banlieue utilisent des voies antérieurement utilisées par des expéditeurs pour manœuvrer leurs wagons.
- Une étude d'impact préalable sur l'industrie serait nécessaire avant d'installer un train de banlieue.
- Les mesures d'atténuation ou de compensation seraient à prévoir.

7. Loi du Québec et litiges :

- Pour un conflit récent concernant la sécurité d'un diamond (CN/CP/CDAC), il n'y avait pas de mécanisme de résolution du conflit car les deux compétences étaient en cause; l'expéditeur n'a pas reçu le service adéquat.
- l'expéditeur se sent pénalisé car certains CFIL ne donnent pas les tarifs d'interconnexion sous prétexte qu'ils sont de compétence québécoise.

- Les expéditeurs n'ont pas de garantie de service par la Loi québécoise.
- Les procédures sont longues (au fédéral ?).
- Un règlement de litige rapide devrait exister, à tout le moins, le maintien du service devrait être assuré pendant que le litige est en étude.
- Des conditions pour obtenir un permis d'exploitation devraient être plus exigeantes (ex. situation financière de l'entreprise qui achète); un suivi périodique concernant la sécurité, l'état du réseau, la possibilité d'augmenter les affaires du client, la capacité du maintien du service (situation financière), etc. pourrait conduire au non-renouvellement du permis d'exploitation.

Compte rendu

Réunion avec les représentants des syndicats

qui a eu lieu à Québec le jeudi 8 novembre 2001

Étaient présents : M. Benoît Brunet – Fraternité des ingénieurs de locomotives
M. Abe Rosner – Travailleurs canadiens de l'automobile TCA
M. Robert Michaud – Travailleurs Unis des Transports (T.U.T.)

1. La situation de la main-d'œuvre et son avenir :
 - Il y a accord pour des rencontres avec le groupe de M. Pierre H. Fallu en vue de discuter sur la situation de la main-d'œuvre et de son avenir.
 - Possibilité d'un CAMO-Rail comme le CAMO-Route.
2. La sécurité et la sûreté des installations ferroviaires :
 - Les représentants des syndicats soulignent l'absence de consultation lors des modifications de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé ainsi que de son règlement. De plus, les lois fédérales et provinciales devraient être harmonisées. La diminution des investissements passés pourraient affecter la sécurité.
3. La syndicalisation des employés :
 - Le Code du travail a été modifié récemment (art. 45) permettant un accès limité à la syndicalisation, mettant fin à la revendication des syndicats sur les droits successoraux.
4. La formation future de la main-d'œuvre :
 - Il faut envisager la création d'un CAMO-Rail et peut-être d'une école de formation. Il existe une étude pancanadienne sur ce sujet.

5. Perspectives de l'industrie ferroviaire au Québec :

- Un inventaire en 2002 de toutes les entreprises ferroviaires serait très utile. De plus, en ce qui concerne les emplois dans le secteur ferroviaire, il devrait y avoir concertation du ministère des Transports et du ministère de l'Industrie et du Commerce.

En dernier lieu, les représentants des syndicats soulignent les effets négatifs sur l'emploi ferroviaire de la loi américaine *America buy Act*. De plus, ils demandent au ministère des Transports de mieux encadrer le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures ferroviaires ainsi que le crédit fiscal foncier. (Bilan demandé, particulièrement en termes d'emploi et maintien d'activité économique.)

Compte rendu

Réunion avec le groupe des citoyens

qui a eu lieu à Montréal le lundi 12 novembre 2001

Étaient présents : M^{me} Chantale Gendron – Fédération des municipalités du Québec
M^{me} Diane Fortin – Union des municipalités du Québec
M. Yves Maillot – Ville d'Outremont
M. Michel Hallé – Ville de Charny
M. Jean Lalande – Ville de Farnham
M. Carol Hébert – Ville de Gatineau

Étaient absents : M. Louis Bilodeau – Ville de Ste-Rosalie
M. Roland Morin – Ville de Gatineau
M^{me} Isabelle Grenier – Ville de Lachute
M. Alain Rivard – Ville de St-Hyacinthe
M. Fernand Gendron – Ville de Trois-Rivières
M. Pierre Moreau – Ville de Trois-Rivières

1. M. Carol Hébert, ville de Gatineau :

- La cour de triage est en milieu urbanisé, des anciennes demeures longent la voie.
- Des plaintes sont reçues à la Ville quant au bruit et aux vibrations à la gare de triage.
- On a baissé le sifflement pour 4 à 5 passages à niveau (12 trains par jour).
- Il y a 3 passages à niveau sans anti-sifflet, la nuit.
- La durée du blocage des passages à niveau est correcte.
- Les sifflements près de la cour de triage sont fréquents.
- Des procédures judiciaires sont en cours pour le sifflement ; le recours au tribunal sert de pression politique.
- Le chemin de fer est plutôt coopératif, Québec-Gatineau est conscient du problème et participe à la recherche de solution : ex. : déplacement de la locomotive la nuit pour la faire fonctionner, ou la placer entre deux séries de wagons.

- Les relations sont vacillantes lorsque les médias s'en mêlent.
- Le déménagement de la cour de triage est possible; la Ville pourrait contribuer financièrement.
- La présence du MTQ lors d'une rencontre avec les citoyens aide à mieux comprendre les possibilités d'intervention des citoyens.

2. M. Michel Hallé, ville de Charny :

- Présence d'une grande cour de triage.
- Beaucoup d'intrusion (les gens circulent sur les voies).
- Maintien du sifflement du train (motif de sécurité et trop coûteux).
- Augmentation de l'activité depuis 1998 (privatisation de CN) et déplacement des activités vers Charny.
- Le département de santé publique a collaboré à une étude sur les impacts du bruit.
- Le passage des grands convois est accepté.
- La fusion donnera plus de pouvoir politique à la Ville.
- L'attitude de CN : les changements sont acceptables si ils n'entravent pas les affaires.
- L'arbitrage ne peut être fait sur le bruit (La Cour fédérale du Canada a dit que l'Office des transports du Canada (OTC) n'a pas juridiction pour intervenir auprès des compagnies ferroviaires quant aux nuisances sur le bruit).
- Le processus de médiation quant à lui se poursuit : la Ville de Charny est en processus de médiation offert par l'OTC avec le CN. Le CN déposera bientôt un rapport prévoyant des solutions (à suivre).
- Selon le représentant, on crée deux classes de citoyens : ceux desservis par un chemin de fer fédéral et ceux desservis par un chemin de fer québécois ; les premiers n'ont plus de recours, les seconds peuvent recourir aux Lois municipales (amendes).
- M. Hallé recommande à l'Union des municipalités de participer au Forum fédéral de la Fédération canadienne des municipalités sur les nuisances.

3. M. Jean Lalande, ville de Farnham :

- La cour de triage est au centre-ville.
- La compagnie Québec-Sud est propriétaire depuis 1997.
- La longueur des trains augmentent.

- La compagnie conteste en cour supérieure une contravention de 200 \$ donnée à l'ingénieur de locomotive par la Ville (en vertu d'une décision de la cour municipale). Cette dernière a confirmé le jugement de la cour municipale. La compagnie conteste en cour d'appel. Frais d'avocat : 18 000 \$ pour la Ville ; 30 000 \$ pour Québec-Sud (?).
 - 3 causes sont présentement devant les tribunaux.
 - Une révision des attitudes, des cultures des entreprises de chemin de fer est nécessaire (particulièrement pour Québec-Sud qui a de sérieuses difficultés financières).
 - La récente entente de 5 antisifflet est en danger.
 - Le déménagement de la cour de triage est possible (8 à 10 M\$); cependant d'autres solutions peuvent être envisagées (ajouter des voies le long des lignes pour les convois nécessitant peu d'arrangement); la Ville pourrait participer au financement.
 - Le code municipal est un recours coûteux.
4. M. Yves Mailhot, ville d'Outremont :
- Demande de 21 M\$ dans le cadre du programme d'infrastructures fédérales/provinciales/municipales.
 - Un réaménagement urbain de 150 M\$ dont la première phase est le déplacement des voies ferrées.
5. M^{me} Diane Fortin, Union des municipalités du Québec :
- Un changement dans les façons de faire des compagnies ferroviaires est nécessaire.
 - Les municipalités et l'UPA ont créé un comité sur les activités porcines, la médiation environnementale pourrait être un modèle à recréer pour les nuisances liées au bruit.
6. M^{me} Chantale Gendron, Fédération des municipalités du Québec :
- Préoccupation majeure : le développement économique des régions est important et l'encouragement à l'intermodalité en est un élément.
 - La desserte des régions éloignées pour le transport des personnes doit être considérée.

7. Constats généraux et pistes :

- Il y a une augmentation de l'activité ferroviaire ces dernières années.
- L'attitude des compagnies ferroviaires est un élément fort important dans cette problématique : parfois positive, parfois vraiment négative.
- Les fusions municipales donneront plus de pouvoirs aux municipalités pour effectuer des pressions politiques.
- Le chemin de fer a intérêt à soigner son image et à informer les populations sur son rôle et les services qu'il rend.
- La formation des chauffeurs de locomotives doit être considérée, surtout si l'on parle de formation autre que par les compagnies ferroviaires.
- La mise en place de chemins de fer terminal (CN et CP regroupent leurs activités de triage) offre une piste.
- La création de table de concertation entre les municipalités (UMQ) et les compagnies ferroviaires doit être envisagée.
- La création de zones tampons (loi qui touche l'urbanisme : ex. 300 mètres) doit être considérée ; l'Ontario en posséderait.

Compte rendu

Réunion avec les intervenants

CN et CFIL partenaires

qui a eu lieu à Montréal le mardi 13 novembre 2001

Étaient présents : M. Yves Lemieux – Canadien National
M. Louis Machado - Canadien National
M. Jacques Richard - Chemin de fer Roberval-Saguenay
M. Robert Grossman - Chemin de fer St-Laurent et Atlantique
M. Dany Julien - Chemin de fer St-Laurent et Atlantique
M. Serge Belzile - La Société des Chemins de fer du Québec

M. Yves Lemieux, du CN, dit que la démarche du ministère des Transports doit s'inscrire dans le contexte de la compétitivité canadienne en relation avec la compétitivité américaine. Il expose que la fiscalité canadienne représente 14 % des revenus par rapport à 8 % à la fiscalité américaine (Étude KPMG).

De plus, pour résoudre le problème de l'iniquité du rail et de la route, il propose le projet d'un crédit d'impôt aux expéditeurs. Les solutions doivent s'orienter vers le libre choix de l'expéditeur. En dernier lieu, il souligne que le crédit fiscal foncier pour les emprises ferroviaires est avant-gardiste et constitue un élément concurrentiel intéressant. Les taxes sur le capital devraient être réduites.

M. Serge Belzile, de la Société des Chemins de fer du Québec (SCFQ), insiste sur la nécessité de se conformer rapidement aux normes nord-américaines du 286 000 livres. C'est un enjeu important pour les expéditeurs. Les premiers investissements devraient être sur les ponts. C'est un enjeu de 2,5 M\$ pour la SCFQ. Les grands chemins de fer devront s'impliquer dans le financement.

Quant au Programme d'aide, il propose sa reconduction en ajoutant un volet pour les problèmes ponctuels (la préoccupation du 286 000 livres).

En ce qui concerne la formation future de la main-d'œuvre, il faut envisager des solutions comme des cours par Internet ainsi que le partenariat avec des *Community Colleges*.

Quant au problème des nuisances, il propose la primauté de la Loi sur les chemins de fer sur les lois municipales. L'objectif premier est d'harmoniser les règles. Selon lui, les conditions d'exploitation des chemins de fer fédéraux devraient être recrées lorsqu'ils deviennent provinciaux. Il faut un nouveau cadre juridique pour résoudre le problème de la primauté de la Loi.

M. Serge Belzile, en dernier lieu, souligne son opposition au concept de l'*Open Access*, mais il est favorable à la création de trains touristiques qui apportent des revenus aux CFIL. Les actions gouvernementales doivent s'intégrer à une politique globale de transport.

M. Jacques Richard, du Chemin de fer Roberval-Saguenay, expose le problème du décret provincial pour éviter le transport ferroviaire de l'aluminium le dimanche. Cela force le transport par camion.

Le Chemin de fer Roberval-Saguenay voudrait que le ministère des Transports soit pro-actif dans la sécurité des passages à niveau dangereux (inventaire des passages à niveau dangereux). C'est une préoccupation très importante pour ce chemin de fer en raison des relations avec les citoyens.

M. Dany Julien, du Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique, se prononce contre le concept d'*Open Access*. En effet, les CFIL ne peuvent concurrencer les grands chemins de fer pour les droits d'accès en raison du danger de monopole. La somme de 1 M\$ serait requise pour l'ajustement de ce chemin de fer à la norme de 286 000 livres.

Quant à la primauté de la Loi sur la sécurité sur les lois municipales, le chemin de fer est ouvert à la médiation, et dernièrement, il a proposé la conciliation avec la Ville de Richmond.

Compte rendu
Réunion avec les représentants
du Chemin de fer Québec-Gatineau
qui a eu lieu à Montréal le mardi 13 novembre 2001

Étaient présents : M. Mario Brault - Chemin de fer Québec-Gatineau
M. Jean-Claude Daigle - Chemin de fer Québec-Gatineau

M. Jean-Claude Daigle fait un portrait de son chemin de fer. De plus, il dépose un mémoire écrit.

1. Droit d'accès :

→ Le chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG) n'est pas favorable à l'introduction du concept de l'*Open Access*. « À ce jeu, les CFIL et particulièrement le CFQG seront perdants ».

2. Primauté de la loi :

→ Les Lois du gouvernement du Québec en matière de transport ferroviaire doivent prôner sur tous les règlements municipaux ou des MRC qui pourraient affecter l'exploitation efficace des CFIL (voir le mémoire de CFQG... « Piste de solution: un groupe de travail »).

3. Non-application des droits d'interconnexion :

→ Le CFQG ne veut pas être soumis à l'application fédérale des droits d'interconnexion en raison des impacts négatifs sur les revenus du chemin de fer.

Autant le CFQG est favorable à l'harmonisation des règles de sécurité provinciales avec celles du fédéral, autant il est défavorable à l'application de certaines dispositions de nature économiques (droit d'interconnexion) relevant de l'autorité fédérale. (En effet, le contrat de vente avec CP implique le même tarif entre Trois-Rivières et Montréal que Trois-Rivières et Shawinigan, ce qui lui

ferait perdre des revenus). En d'autres mots, il veut harmoniser les règles en matière de sécurité mais non celles relatives au secteur économique.

4. Les 286 000 livres :

- Le chemin de fer Québec-Gatineau croit qu'il est nécessaire d'investir rapidement, afin de rencontrer les normes nord-américaines de transport ferroviaire qui atteignent maintenant 286 000 livres par wagon. De 3 à 4 M\$ sont requis en investissement sur les ponts.

5. Formation future de la main-d'œuvre :

- Le chemin de fer Québec-Gatineau appuie la formation d'un CAMO-Rail comme celui du CAMO-Routier.

Il est prêt à travailler avec la Société, pour la promotion de l'industrie ferroviaire, dans le cadre de l'étude des besoins des CFIL en matière de formation future de la main-d'œuvre.

Dans quelques années, il est possible que les classes 1 recrutent la main-d'œuvre auprès des CFIL (problème de rotation de personnel).

6. Fiscalité :

- Cette entreprise souhaite que le crédit fiscal sur les impôts fonciers soit porté à 100 %, et que la taxe sur l'essence soit réduite.

Compte rendu

Réunion avec le représentant du Chemin de fer Québec-Sud

qui a eu lieu à Montréal le mardi 13 novembre 2001

Était présent : M. Gabriel Tessier - Chemin de fer Québec-Sud

M. Gabriel Tessier fait un portrait de son entreprise. Il explique que son entreprise est en mode « survie » considérant les procédures de demande de faillite aux États-Unis.

1. Programme d'aide financier :

→ Il voudrait que le Québec participe financièrement à un projet récent de déplacement du rail sur une certaine section. Le MTQ ne peut intervenir puisque ces investissements ne sont pas de la réhabilitation.

2. Droit d'interconnexion :

→ Même s'il n'est pas tenu par la loi, il accorde les droits d'interconnexion qui relève de l'autorité fédérale.

3. Nuisances aux gares de triage :

→ Il reconnaît qu'il y a de gros problèmes à la gare de Farnham, mais il souligne que le volume du trafic de wagons depuis l'automne 1996. Il se plaint du vol à la gare de Sherbrooke.

4. Formation future de la main-d'œuvre :

→ Il est favorable à tout projet permettant d'évaluer les besoins futurs en main-d'œuvre.

Compte rendu

Réunion avec les représentants de l'industrie du maritime

qui a eu lieu à Montréal le mercredi 14 novembre 2001

Étaient présents : M. Michel L. Lesage - Administration portuaire de Montréal
M. Carol Soucy - Administration portuaire de Sept-Îles
M. Michel Durocher - CP Ship Navigation
M. Claude Mailloux - Le Groupe des ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent (SODES)
M. Jean-Pierre Neveu - Société du parc industriel et portuaire de Bécancour
M. Michel St-Louis - Société du port de Valleyfield

Étaient absents : M^{me} Ghislaine Collard - Administration portuaire de Québec
M. Robert Masson - Administration portuaire de Trois-Rivières

1. Les enjeux soulevés par les représentants du mode maritime se résument à :
 - faire du développement économique;
 - éviter de favoriser un mode et consolider ce qui existe.
2. Un ajout des infrastructures ferroviaires dans les ports augmenterait la concurrence entre les ports sans augmenter le trafic sur le fleuve. La spécialisation des ports, afin que des niches particulières se développent, est une piste pour l'avenir des ports régionaux. Le port de Montréal, par exemple, se spécialise dans le conteneur (blé sans OGM); transport par conteneur en vogue (granit, grains, etc.) la spécialisation permet des économies d'échelle, mais le port devient vulnérable. Ce que prend Montréal, il le prend d'un autre port dans l'Est et si Montréal perd le marché du conteneur, il devient un port régional. D'où une certaine mise en garde du port de Montréal pour éviter une concurrence entre les ports du fleuve et éviter, surtout, de saupoudrer les subventions

dans tous les petits ports. Le développement régional ne doit pas rendre le réseau maritime inefficace. Une vue d'ensemble des conséquences et des impacts modaux est nécessaire avant que le gouvernement intervienne.

3. En général, la comparaison des coûts des modes, lorsqu'elle est basée sur des scénarios de transport existant, donne un résultat avantageux pour le transport maritime (voir à ce sujet Vision 2000).
4. Le port de Montréal a 100 km de voies; 125 000 wagons par an. Le port (terminal) a une masse critique. Le transport ferroviaire doit se spécialiser sur le parcours de longue distance à partir de centre de masse (stratégie de CN/CP). Le CN et le CP doivent travailler ensemble (ententes) et se partager le marché sinon les Américains envahiront le marché. Nous n'avons pas un réseau suffisamment élaboré pour justifier plusieurs chemins de fer.
5. Le port de Montréal considère que le défi est de ramener le trafic routier sur le rail et sur le fleuve; « la marchandise a suivi le chemin qui offre le moins de résistance ». Les résistances sont : les mesures fiscales, *just in time*, réglementation, etc. L'intégration des activités offre une avenue à ne pas négliger. Le concept des HUB devrait être supporté.
6. Le CP Ship a vu sa proportion de conteneurs embarqués sur chemin de fer augmenté à 60-65 %; et remarque une part active du ferroviaire sur certains corridors de commerce (baisse du temps de transit, emplacement des conteneurs sur le bateau, conteneur à température contrôlé, wagon à poids supérieur, etc.).
7. Le CP rail sur Mtl-NY pour les conteneurs par le chemin de fer Delaware & Hudson (D&H) se développe (confirme les craintes du camionnage); les wagons de 286 000 lbs peuvent causer des difficultés d'ajustement.
8. Le port de Valleyfield (fermé pendant 3 mois l'hiver) vise la complémentarité des modes; la présence du chemin de fer crée des opportunités, mais la partie ferroviaire doit être forte. Le CN est moins agressif; la reprise par un CFIL pourrait être souhaitable. C'est aussi l'unique entrée de CSX (États-Unis) au Québec. Le port voudrait

devenir un centre de distribution de l'acier avec un peu de transformation; il aurait besoin d'un prolongement de l'embranchement ferroviaire de 2000 à 3000 pieds.

9. Le port de Sept-Îles n'a pas encore suffisamment de volume pour un traversier-rail, mais un projet avec Port Cartier serait envisageable; c'est un projet où l'intermodalité offre un atout non négligeable.
10. Le port de Bécancour vise à attirer l'industrie chimique et de vrac liquide. Il veut gagner du trafic maritime et ferroviaire.
11. À l'instar du secteur maritime, le secteur ferroviaire a intérêt à soigner son image (savoir-faire, amélioration, technologie) et à faire la promotion de ce mode. Ces modes ont une culture conservatrice.
12. La formation de la main-d'œuvre est un élément important. Certaines compagnies maritimes offrent plusieurs stages aux finissants afin de les familiariser avec le mode et pour en changer l'image.
13. Les nuisances aux citoyens sont soulevées aussi par le mode maritime. La somme de 12 M\$ a été investie pour le déplacement d'habitations (Boucherville et Notre-Dame) dont 4 payés par le port de Montréal.

Recommandation :

- **Agir au niveau de la promotion et de la publicité pour faire connaître les modes maritime et ferroviaire et agir sur l'image de ces modes et favoriser de la tolérance auprès des citoyens.**

Compte rendu
Réunion avec la représentante
du Chemin de fer Canadien Pacifique
qui a eu lieu à Montréal le mercredi 14 novembre 2001

Était présente : M^{me} Denyse Nepveu - Chemin de fer Canadien Pacifique

M^{me} Denyse Nepveu, du Chemin de fer Canadien Pacifique, dresse un portrait de son entreprise. Elle explique la situation déficitaire du chemin de fer américain *Delaware and Hudson* qui demeure un petit joueur ferroviaire dans le nord-est des États-Unis.

1. Crédit d'impôt :

- C'est une mesure positive pour les CFIL et le CP. Il faudrait asseoir le crédit d'impôt sur des bases solides, c'est-à-dire le mettre dans un projet de loi. Il faudrait aussi revoir la Loi sur l'évaluation foncière.
- Les taux d'amortissement devraient être revus (harmonisation Canada – É.-U.).

2. Les 286 000 livres :

- Il faut se conformer à cette norme nord-américaine. Le CP est favorable de s'y conformer, car c'est un atout de compétitivité.

3. Les nuisances :

- Elle explique la situation particulière de la gare d'Outremont (pas de projet de déplacement de la cour de triage). Elle serait favorable à la création de zones tampons comme en Ontario. Le CP a une ligne sans frais (plaintes pour les citoyens). Il y a une entente entre le CP et la Fédération canadienne des municipalités sur la problématique des nuisances.
- Elle supporte les CFIL pour la préséance de la loi, en contrepartie les citoyens devraient avoir un droit d'arbitrage.

Compte rendu

Réunion avec les représentants de l'industrie du camionnage

qui a eu lieu à Montréal le mercredi 14 novembre 2001

Étaient présents : M^{me} Sophie Tremblay – Association du camionnage du Québec
M. Jules Bujold - Trans-Plus Express
M. Michel Brosseau - Transpel
M. Yves Marchand - Transport Eastern

D'entrée de jeu, les représentants questionnent la démarche ministérielle et craignent que les orientations du ministre, à l'instar de celles de monsieur Tellier, se dirigent vers un transfert modal visant à désavantager le transport routier. Ils veulent que les règles du marché dominant et que les modes se concurrencent avec les mêmes outils.

1. Le routier craint davantage la concurrence du ferroviaire que des compagnies de camionnage américaines.
2. Les deux modes doivent se concurrencer avec des outils égaux : réglementation de la sécurité, fiscalité, etc.
3. Les taxes et les permis imposés au transport routier rendent ce dernier moins compétitif; et surtout, ces revenus ne sont pas retournés dans les investissements routiers; on doit surtout éviter d'utiliser cet argent pour des programmes ferroviaires.
4. Les règles de sécurité ferroviaire seraient « allégées par TC », les règles de sécurité sont gérées par les conventions collectives et non par le gouvernement.
5. L'amortissement sur les équipements n'est pas suffisant pour le routier.

6. La crainte d'une forte concurrence de la part du secteur ferroviaire, en particulier dans les parcours de moins de 400 km, à forte densité, comme celui du corridor NY-Montréal où ils évaluent le trafic à 600-650 boîtes multiplié par deux / semaine (marché typiquement routier pour le moment).
7. La compétitivité du port de Montréal dépend de la desserte routière (en partie ferroviaire) et les infrastructures seront plafonnées si la croissance prévue de 200-300% se réalise.
8. La tendance du marché qui se dessine : création de hob (centre de transbordement de grande quantité) et le cheminement de longs parcours par ferroviaire; le camion pour les courtes distances.
9. Le ferroviaire peut desservir les régions et certains produits; l'intermodal peut avoir certains avantages en ouvrant de nouveaux marchés, et en répondant à la pénurie de chauffeurs.
10. La technologie Expressway est acceptable, car le CP travaille avec les camionneurs; le CN est directement en concurrence avec ces derniers.
11. Les bienfaits environnementaux du mode ferroviaire doivent être réévalués : le diesel pollue davantage, et la sécurité¹ semble s'affaiblir et l'on se questionne sur le manque de critères pour l'entretien des voies (contrairement à l'entretien des camions).
12. L'apport économique de l'industrie du routier est important : ce sont de petites entreprises familiales qui créent beaucoup d'emplois.

¹ Les camions transportant des produits dangereux doivent arrêter aux passages à niveau, ce qui n'existe pas ailleurs au Canada.

Compte rendu

Réunion avec les transporteurs ferroviaires de personnes

qui a eu lieu à Montréal le jeudi 15 novembre 2001

Étaient présents : M. Raynald Bélanger – A.M.T.
M^{me} Josée Sabourin - Chemin de fer de l'Outaouais
M. Michel Tremblay - Q.N.S.L.
M. André Groulx - Train à vapeur Hull-Chelsea-Wakefield
M. Donald Thomson - Train Haut Saint-François
M. Gaétan Jacques - Train Haut Saint-François
M^{me} Christena Keon-Sirsly – Via Rail

Étaient absents : M. Darren Graydon - Timber Train
M. Martin Laflamme – Train touristique de Chaudière-Appalaches

Madame Sirsly, de Via Rail, débute en précisant que la politique de Via Rail, en ce qui concerne les régions éloignées, est d'offrir un service approprié à un coût raisonnable. Elle souligne les difficultés de signer des droits de circulation avec certains CFIL, particulièrement dans le cas de la Gaspésie. En effet, Via Rail respecte un montant prévu par une entente pancanadienne avec le CN et le CP, d'un coût annuel de 50 M\$. Quant aux investissements dans le corridor Montréal-Québec, il appartient à CN d'investir, car cette ligne simple a une vocation première de fret.

M. Raynald Bélanger, de l'Agence Métropolitaine en transport, précise que l'AMT voulait se créer un chemin de fer fédéral en vue d'obtenir des droits de circulation sur les lignes de CN et de CP. Sa demande devant l'Office national des transports (O.N.T.) a été refusée mais elle est en appel. Le Comité d'examen de la Loi sur les transports recommande de donner des droits de circulation à des CFIL de compétence provinciale sur les lignes de CN et de CP. L'AMT profiterait de ces changements. Elle demande au gouvernement du Québec de participer, en plus de certaines dépenses d'investissements (75 %) à des dépenses d'exploitation. L'AMT est un opérateur ferroviaire en vertu de sa propre loi, la carte du Québec devrait

être ajustée en conséquence. L'AMT opère 2 trains de banlieue sur le réseau du CN et 3 sur le réseau du CP.

Madame Josée Sabourin, du Chemin de fer de l'Outaouais, nous apprend que son chemin de fer, propriété des trois villes (Hull, Chelsea, La Pêche), n'a aucun budget et qu'elle est en situation de survie. M. André Groulx, directeur général du Train à vapeur Hull-Chelsea-Wakefield, opérateur du train touristique, dit que l'exploitation est en soi rentable, mais le problème vient des coûts d'exploitation élevés.

→ **La piste de solution pourrait être d'élargir le programme d'aide en vue d'inclure les trains touristiques.**

MM. Donald Thomson et Gaétan Jacques, du Train Haut Saint-François, présentent leur train touristique dont les débuts sont récents (juillet 2001). Ils ont une entente de service avec le propriétaire de la voie, soit Québec Central. Ils soulignent deux problèmes importants, en plus de la vitesse réduite (15 m/h) :

- 1) La difficulté de trouver un assureur au Québec pour les trains touristiques et le coût de cette assurance (34 000 \$/an).
- 2) Le problème concerne la difficulté de signer une entente de droits de circulation tant avec le chemin de fer Québec-Sud que le chemin de fer St-Laurent et Atlantique.

M. Michel Tremblay, directeur général du Chemin de fer du littoral nord du Québec (QNSL), évoque les difficultés de financer une infrastructure de plusieurs centaines de kilomètres en vue de desservir une population isolée à Schefferville.

Il faudrait un investissement de 40 M\$, alors que le gouvernement fédéral ne paie que 2 M\$ par année comme subvention à l'exploitation. 4 M\$ furent investis pour les wagons passagers.

→ **Une piste de solution pourrait être la construction de la route sur la voie ferrée avec l'aide financière d'Ottawa.**

Compte rendu

Réunion avec les indépendants

qui a eu lieu à Québec le vendredi 16 novembre 2001

Étaient présents : M^{me} Julie Lévesque – SOPOR
M. Gilles Blais – Chemin de fer de la rivière Romaine
M. Daniel Leblond - Chemin de fer de la rivière Romaine
M. Dominic Belleville - Chemin de fer de Lanaudière
M. Jean-Marc Giguère - Chemin de fer Québec Central
M. Serge Giguère - Chemin de fer Québec Central
M. Michel Champoux - Chemin de fer Québec Central
M. Gilbert Scantland - Corporation du chemin de fer de la Gaspésie

Étaient absents : M. Serge A. Michaud - Chemin de fer Cartier
M. Grant S. Bailey - Chemin de fer de la Vallée d'Ottawa

M. Dominic Belleville, du Chemin de fer de Lanaudière, demande l'ouverture du Programme d'aide à son chemin de fer même s'il n'est pas un transporteur public. En effet, il transporte pour son propre compte le gaz propane.

De plus, en raison des difficultés avec les transporteurs ferroviaires aux points d'interchange, il demande des modifications à la Loi sur les chemins de fer en vue de réglementer les zones d'interchange entre les CFIL de compétence québécoise.

M. Jean-Marc Giguère, du Chemin de fer Québec Central, souligne la longueur du temps pour obtenir des tarifs de CN et de CP en comparaison avec le camionnage. De plus, il souligne une pénurie chronique de wagons, et ce, particulièrement en région.

1. Deux pistes de solution sont envisagées :

- Un forum sur les problèmes des CFIL en relation avec les grands chemins de fer.
- Pour régler le problème de pénurie de wagons, créer une agence de location de wagons financée en partie par les CFIL et bénéficiant de crédit d'impôt, (Favoriser un amortissement accéléré).

M. Gilbert Scantland, de la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie, évoque la difficulté de financer une infrastructure supportée en grande partie par du trafic passager. La structure de tarif du CN est peu avantageuse pour le CFIL (Importance du chemin de fer pour le développement régional).

Mme Julie Lévesque, de SOPOR, parle de la difficulté de financer son projet de ligne ferroviaire entre le port et le parc industriel de Baie-Comeau et l'importance d'un centre de transbordement à cet endroit.

M. Gilles Blais, du Chemin de fer de la rivière Romaine, nous apprend qu'il est soumis à la réglementation fédérale sur les matières dangereuses. Ce chemin de fer, en raison de son trafic de produits miniers, n'est pas éligible au Programme d'aide.

En dernier lieu, M. Michel Champoux, de la Compagnie du Chemin de fer Québec Central, expose deux problèmes techniques.

- 1) La nécessité pour les CFIL de se conformer à une infrastructure pouvant supporter des wagons de 286 000 livres.
- 2) Les CFIL doivent supporter 100 % des coûts d'entretien pour les nouveaux passages à niveau ce qu'il estime fort élevé.
- 3) Transports Canada dépasse leur mandat lors d'inspection de chemin de fer de juridiction provinciale.
- 4) La Loi provinciale devrait contenir une option d'arbitrage ou de médiation dans les cas de conflits (tarifs, services, etc.).

**Réunion avec le représentant de La Société
de promotion de l'industrie ferroviaire**
qui a eu lieu à Québec vendredi le 16 novembre 2001

Était présent : M. Pierre H. Fallu

Était absent : M. Jocelyn Moreau

1. Le contexte :

→ L'accroissement de l'activité dans le secteur des transports entraîne des problèmes de croissance qui ont trait à la sécurité, à l'aménagement du territoire et à l'environnement. Les trains sont plus nombreux, plus longs et l'industrie doit effectuer davantage d'entretien de la voie et du matériel roulant.

2. L'intervention gouvernementale : libre marché, sécurité, primauté :

- On doit se parler pour éviter la réglementation.
- Les ententes gré à gré entre transporteurs, et entre transporteurs et expéditeurs doivent primer. L'action gouvernementale quant à la réglementation, à l'harmonisation des politiques et au soutien du secteur des transports doit être exercée prudemment. Les initiatives du gouvernement devraient être précédées d'un examen des conséquences de ces initiatives sur les CFIL.
- Le gouvernement doit voir à ce que les entreprises de chemins de fer sous sa juridiction respectent les règles d'opération en vigueur.
- Les expéditeurs captifs pourraient avoir accès à une régie ou autre mécanisme d'arbitrage; cependant le concept de captivité doit être défini.
- La Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF) souhaite que les lois régissant le transport ferroviaire aient primauté sur le pouvoir de réglementation d'autres organismes, dont les administrations municipales; et que les mécanismes ou les arbitrages suggérés fassent l'objet de discussions avec l'industrie.

- Dans le cas des nuisances, le SPIF propose et qu'à l'instar des initiatives qui ont lieu dans l'Ouest, que le MTQ et les représentants de l'industrie forment un groupe de travail afin de proposer une solution efficace pour l'analyse et l'arbitrage des litiges ou des plaintes.
- Le SPIF souhaite aussi que l'action du gouvernement dans chacun des modes soit cohérente et vise à favoriser l'intermodalité des systèmes sur la base du rendement spécifique de chacun des systèmes dans l'organisation des transports.

3. Développement économique :

- Le SPIF souligne que l'aide apportée à l'industrie ferroviaire vise à favoriser avant tout la consolidation du secteur ferroviaire et des secteurs connexes.
- Le secteur connexe est moribond. Des interventions doivent être identifiées en partenariat. La location de wagons représente un potentiel intéressant.
- L'équité des modes implique de considérer tous les coûts par le marché (le camionnage est plus subventionné et les infrastructures routières sont surchargées).
- Les dépenses consacrées au réseau routier demeurent importantes par rapport aux autres modes.
- Des investissements dans le secteur ferroviaire imposent une approche en partenariat entre transporteurs, utilisateurs, expéditeurs et organismes publics de transport.
- La question du 286 000 livres est primordiale. Les États-Unis ont annoncé un programme d'investissement important à ce chapitre.
- Les principes mis de l'avant par le SPIF sont : l'équité fiscale entre les modes de transport; l'émergence de solutions de transport intégrées et des incitatifs aux expéditeurs pour un choix optimal du mode de transport; ces principes visent un déplacement du trafic du camionnage vers le transport ferroviaire puisque la route ne peut plus absorber la croissance des échanges commerciaux et que l'utilisation optimum des modes est une dimension très importante de la logistique de l'échange d'une marchandise.

→ Les particularités des CFIL doivent être considérées dans la mise en place des réglementations. La question des barrières de papier a été soulignée. On croit à des ajustements de la part des classes 1 pour mieux adapter les contrats aux nouvelles situations du marché. Le SPIF mentionne qu'il faut éviter que le gouvernement intervienne dans le but de pallier à ces clauses contractuelles. Des ententes commerciales entre les chemins de fer sont préférables.

4. La main d'œuvre :

→ Le SPIF procède actuellement, avec l'assistance d'Emploi-Québec, à un diagnostic de la main-d'œuvre dans le secteur ferroviaire et connexe au Québec et permettra de déterminer des priorités en termes de développement et d'adaptation de la main-d'œuvre. Ce rapport sera déposé à la fin février 2002 (200 000 \$).

→ Les CFIL sont bien représentés au Québec par le SPIF; il n'est pas nécessaire de multiplier les organismes de représentation. D'ailleurs, on doit distinguer les problèmes que connaît l'Ouest de ceux de l'Est.

Compte rendu
Réunion avec les représentants
de l'Association des chemins de fer du Canada
qui a eu lieu à Québec le vendredi 16 novembre 2001

Étaient présents : M. Gérald Gauthier
M. Chris Jones

En résumé :

- Il faut augmenter la capacité de chargement du réseau des CFIL au standard nord-américain, 286 000 livres, rail et ponts (en partenariat : classe 1, CFIL et gouvernements).
- Des ententes négociées doivent être privilégiées pour qu'un chemin de fer puisse avoir accès aux voies d'un autre chemin de fer.
- Toute réglementation est inutile : des révisions mineures, pas une refonte en profondeur.
- Il faut favoriser le transport intermodal.

1. Tendances :

- Meilleure productivité, réduction des tarifs, croissance de l'intermodalité, augmentation des coûts d'exploitation supérieure à celle des revenus pour les CFIL, recours aux sous-traitants pour l'entretien du matériel roulant.

2. Interventions gouvernementales :

- Tarifs d'interconnexion trop faibles;
- Contre l'accès forcé (accès des voies);
- Les modifications à la LTC ont simplifié le processus d'arbitrage sans le rendre parfait;
- L'arbitrage entre les CFIL et les grands chemins de fer doit se faire au moyen d'ententes commerciales;

- L'arbitrage entre les expéditeurs et les chemins de fer nécessiterait une réglementation provinciale seulement pour le transport local (CFIL).

3. Développement économique :

- La concurrence est présente (intermodale, intramodale et les centres de transbordement, la substitution de produits ou d'endroits d'approvisionnement); il existe très peu d'expéditeurs captifs.
- Les sommes disponibles aux termes des programmes d'infrastructures sont infimes, eu égard à celles requises et à celles allouées au réseau routier. Il est urgent d'augmenter la capacité de chargement du réseau des CFIL au 286 000 livres, rails et ponts.
- L'ACFC et la SPIF collaborent afin de s'assurer que les besoins futurs en main-d'œuvre seront comblés.
- Du côté des services voyageurs, le gouvernement doit : fournir des capitaux et des fonds d'exploitation pour le transport en commun (trains de banlieue); rendre admissibles à une déduction fiscale les laissez-passer mensuels de transport en commun; acheter à leur juste valeur marchande les corridors ferroviaires urbains dont on a cessé l'exploitation pour une utilisation ultérieure des corridors.

4. Équité rail – route :

- Iniquité entre les modes : le rail supporte un fardeau fiscal 30% supérieur au routier (KPMG, 2001).
- La répartition des deniers publics entre les modes doit être équitable, le déficit « ferroviaire » doit être comblé.

5. Sécurité :

- Conséquences du 11 septembre : éviter le resserrement aux frontières et risquer de perdre des investissements par le transfert d'installations au États-Unis.
- Les grandes compagnies ferroviaires ont des corridors spéciaux, privés et contrôlés par leurs propres forces policières; une vigilance accrue a été portée aux tunnels et aux ponts.
- Une harmonisation des règles applicables en matière de sécurité est souhaitable.

6. Environnement :

- Le transport ferroviaire pollue 5 fois moins que le camionnage inter villes; il effectue 60 % du transport terrestre des marchandises mais il est responsable de l'émission de seulement 4 % des gaz à effet de serre (GES).
- Le transport routier est le principal responsable de la pollution auditive dans les centres urbains.
- Les gouvernements devraient intervenir sur les questions de proximité (bruit) en dernier recours (la culture des entreprises doit être modifiée pour implanter davantage de respect aux citoyens).

7. Promotion *du secteur* :

- Mettre au point une campagne de sensibilisation pour inciter l'usage du transport en commun (train de banlieue).
- Reconnaître et promouvoir le rôle de l'industrie ferroviaire dans le secteur touristique québécois.

8. *Représentation* :

- Un premier congrès pancanadien des CFIL a eu lieu en octobre 2001 afin de permettre aux CFIL affiliés des classes 1 de faire part de leur problématique propre. Une rencontre de représentants de ces CFIL avec MM. Tellier et Ritchie aura lieu incessamment afin de sensibiliser les dirigeants des classes 1 aux problèmes de leurs affiliés. (Voir le discours de M. Belzile).

Compte rendu
Rencontre avec les représentants
des directions territoriales
qui a eu lieu à Québec le lundi 3 décembre 2001

Étaient présents : M^{me} Brigitte Holca – D.G.M.O
M. Luc Ampleman – D.T. Abitibi-Témiscamingue
M^{me} Chantal Jacob – D.T. Bas St-Laurent
M. Gilles Guay – D.T. Chaudières-Appalaches
M. Jean Armand – Direction des communications
M^{me} Monique Charest – D.T. Montréal
M. André Côté – D.T. Outaouais
M. Gérald Daoust – D.T. Québec
M. Stéphane Dion – D.T. Saguenay
M. Roger Tremblay – D.T. Saguenay

1. Québec Central / Charny

- Plaintes ↑, signalisation, bruit :
- Demandes au sein du programme.
 - Les municipalités sont-elles au courant de leurs droits ? La DT n'est pas sûre de cela.

2. Outaouais (Québec-Gatineau)

- Les servitudes ont été multipliées :
- La cour de triage (Gatineau) pourrait être déplacée.
 - Bruit, anti-sifflet (dans les petites municipalités).
 - Problèmes limités car les activités sont limitées.
 - Projet de centre de transbordement (lié au déplacement de la cour de triage).
- Programme d'aide :
- Inclure l'entretien préventif sur les structures (ponts).
 - Bonification majeure de l'enveloppe.

Solution : Prévoir un volet pour réduire les nuisances.

3. Région de Québec (Chemin de fer Charlevoix)

→ 900 ponts/ponceaux :

- Ça fait 15 ans que le CN n'a pas fait d'entretien.

Solution : L'attribution du budget du programme devrait tenir compte de l'état du réseau (non en \$/km).

→ Difficulté financière de Chemin de fer du Québec :

- Bois d'œuvre 35 %, comment compenser la diminution du trafic ?
- Comment lui assurer la survie, il enlève énormément de camions sur la route ?

Solutions :

- **Inventaire des bons coups pour « alimenter » les CFIL.**
- **Invitation au congrès du TRAQ pour les DT.**
- **Cohérence avec les politiques (maritime).**

4. Direction générale de Montréal et de l'Ouest

→ Cohérence des mesures : train B.

→ Influencer l'implantation des nouvelles entreprises (Louisiana Pacific) selon le réseau.

→ Projet de recherche :

- Logistique.
 - Transitaire.
- | | |
|---|--|
| [| <ul style="list-style-type: none">- Wagons à vide- Dédouanement, électronique- Manque de wagons dans les |
|---|--|

- AMT → arrimer avec les croisières internationales à Montréal.

5. Trains touristiques (Ministère du Tourisme)

- Formation de main-d'œuvre/logistique :
- Formation de transitaire pour que les CFIL offrent ce service.
- Train de banlieue et routes en parallèle.

6. D.T. Abitibi-Témiscamingue (CN / Ontario Northern Railroad)

→ Ferroviaire : problème et solution :

- Qu'est-ce que le ferroviaire peut faire pour nous?

Ex. : pylônes (transport hors normes).

→ Surplus des infrastructures :

- Concurrence

Ex. : secteur du service hors-norme

Savent-ils que le ferroviaire existe ?

7. CRD Abitibi / Nord du Québec

→ Réunit les expéditeurs et les transporteurs :

- Lors du Plan de transport, les rencontres avec les expéditeurs.
- Difficulté des PME ; wagons : état, suivi, service à la clientèle, bruit, sécurité avec les camions.
- Concurrence du réseau ONR.

Valeur ajoutée, va-t-elle davantage en Ontario ?

Pourrait amener les expéditeurs à déménager

ou camions → North Bay.

On doit analyser en termes de réseau.

- Retombées importantes.

PME : achat de wagons ?

Transport des personnes et des autochtones, méconnaissance du milieu du domaine ferroviaire.

- La vitesse est la même qu'en 1922.

État de la voie, géométrie de la voie (courbe).

Dynamique CN/CFILINQ – état de la voie.

- Éléments internes de la Politique de transport ferroviaire.
- Améliorer les connaissances des D.T. du réseau ferroviaire.

Ex. : carte devrait couvrir le territoire hors Québec.

CRD → pourrait investir dans des projets + logistiques etc.

Solution : Une personne « attitrée » au service ferroviaire dans chacune des D.T.

- Plan de transport Abitibi va dans le sens de l'implication des D.T.

Carte de positionnement stratégique pour les expéditeurs.

- Critères pour déterminer l'aide à consentir au chemin de fer (on intervient surtout pour l'expéditeur).

8. D.T. Montréal

→ On a fait un portrait de ces modes lors du cahier « Économie et plan de transport »

- Classe 1 et intermodalité – route
 - port
 - rail

CN reconnaît que ses CFIL l'alimentent.

- Ateliers d'entretien.

Endroit unique pour l'entretien.

Problème et liaison entre les voies pour l'accès à ces ateliers.

- Examiner le concept de chemins de fer terminal.

Un gros centre de transbordement gérant tous les chemins de fer
Switching railway.

Comment favoriser une consolidation ?

Problématique d'aménagement des grandes cours de triage.

Trains de banlieue : AMT veut acquérir les voies.

Partage de voies personne/marchandise.

Solution : Le programme pourrait prévoir l'ajout de voies de services pour les trains passagers.

9. Chantal Jacob: 3 CFIL + CN

→ Expéditeur: CN qui fixe ces tarifs sauf intrarégional.

→ Le retour à vide est un problème.

→ Nouveau centre de transbordement :

- Décongestion des routes.
 - On rencontre MIC/CFIL/MRN
- Besoins des expéditeurs.
MIC étude transfert modal.

Solution: Prévoir un volet au programme ferroviaire, étude logistique
Intermodalité: certains dossiers ne bougent pas.
Question de la cohérence.

10. Roger A. Tremblay

→ Importance du ferroviaire: des régions à souligner dans la politique (même dans la présentation):

- Réseau du CN.
- 4 millions de tonnes, Roberval / Saguenay.
Aucune amélioration du côté géométrique pour les voies des chemins de fer au cours des ans (vitesse réduite).
Client privilégié: grandes entreprises - Alcan/forestières
- PME

→ Approvisionnement en wagons / type de wagons.

→ Petits wagons nous sont donnés.

→ PME veulent de nouveaux wagons types.

- Disponibilité de nouveaux wagons.
Le client va changer d'expéditeur et donc l'expéditeur perd le client.
Notre système de transport passe par Montréal (on peut y perdre nos wagons).
Relation avec CN: difficile pour les PME – transitaire en région ?
- Sécurité d'approvisionnement: le ferroviaire.
Transfert modal (région touristique comme Charlevoix).
- Transport des personnes.
- Fédéral subventionne.
Événements touristiques VIA touristique.
- Difficulté d'obtenir de l'information du CN/CP par la DT de Montréal.
- Schéma d'aménagement (nuisances).
Peu de consultation auprès des D.T. Jacques Ruel, du Service du transport ferroviaire, considère cet aspect dans les commentaires qu'il transmet aux D.T.
- Le contenu des consultations est ciblé, personnes rencontrées pertinentes.
D.T.: être en copie conforme.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 250 336