



# LES CHEMINS DE FER AU CANADA : guide du parlementaire

JANVIER 2016



Association des chemins  
de fer du Canada

# LES CHEMINS DE FER AU CANADA :

## guide du parlementaire



## Résumé

### Un passé riche, un présent dynamique

Les chemins de fer ont révolutionné le transport dans le Canada d'avant la Confédération et ont ensuite joué un rôle fondateur dans l'édification de la nation. Ils continuent aujourd'hui de contribuer à l'essor de l'économie canadienne :

- Les chemins de fer réinvestissent environ 20 % de leur chiffre d'affaires annuel dans le développement et l'entretien de leur infrastructure – plus de 20 G\$ depuis 1999;
- Les chemins de fer continuent d'offrir de bons emplois aux quelque 33 000 employés du secteur, qui gagnent en moyenne 92 000 \$ par année;
- Chaque année, les chemins de fer versent plus de 1 G\$ en taxes et impôts;
- Chaque année, les chemins de fer acheminent 280 G\$ en marchandises vers les marchés nord-américains.

### Un avenir durable

Le rail est un mode de transport écoénergétique, économique et peu polluant (faibles émissions de gaz à effet de serre ou GES) :

- Les chemins de fer peuvent transporter une tonne métrique de marchandises sur plus de 200 kilomètres avec un seul litre de carburant;
- Les chemins de fer réduisent l'engorgement et l'usure des routes en transportant l'équivalent de 300 camions à bord d'un seul train;
- Les chemins de fer transportent plus de 75 millions de voyageurs par année, ce qui réduit la pression sur les voies urbaines et le temps de déplacement des navetteurs;

- Les chemins de fer produisent moins de 4 % des émissions de GES totales du secteur des transports;
- Les chemins de fer ont signé des ententes avec le gouvernement canadien qui établissent de nouvelles cibles de réduction des émissions de GES.

### Des partenariats productifs avec les législateurs et les régulateurs

Depuis qu'il est sorti d'une époque de réglementation contraignante à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, le secteur ferroviaire canadien prospère. Grâce aux mesures de libéralisation du marché issues des réformes réglementaires successives, le secteur peut maintenant contribuer à la réalisation de l'objectif de la Politique nationale des transports : un système de transport national compétitif et rentable reposant sur la concurrence et les forces du marché.

Les parties intéressées, les parlementaires et les régulateurs devront bientôt se pencher sur les enjeux soulevés par l'examen législatif de la *Loi sur les transports au Canada*. Les difficultés posées par la récolte céréalière de 2013-2014 ont incité le gouvernement fédéral à faire de l'étude du transport céréalière une priorité dans l'examen. Le comité d'examen devait aussi déterminer si les cadres législatif et politique actuels sur les transports sont adéquats et favorisent la compétitivité, les intérêts commerciaux et la croissance économique du pays.

Les chemins de fer du Canada sont prêts à engager un dialogue ouvert et transparent avec le gouvernement et les parlementaires sur ces enjeux. Une consultation productive est un gage de réussite pour les chemins de fer et l'économie du pays et, de manière plus globale, pour la société canadienne.



## Table des matières

<b>1. Bref historique des chemins de fer au Canada .....</b>	<b>1</b>	<b>4. Enjeux de politique publique .....</b>	<b>12</b>
i. Premier chemin de fer au Canada .....	1	i. Obligations de transporteur public .....	12
ii. Chemins de fer de classe 1 .....	2	ii. Transport des marchandises dangereuses au Canada .....	12
iii. Chemins de fer d'intérêt local .....	3	iii. Questions de service et prix de transport .....	14
iv. Chemins de fer intervilles et touristiques .....	3	iv. Capacité .....	15
v. Chemins de fer de banlieue .....	4	v. Transport céréalier .....	15
<b>2. Évolution des chemins de fer marchandises au Canada .....</b>	<b>5</b>	vi. Investissements dans le secteur des CFIL au Canada .....	16
i. Engagement à l'égard de la sécurité .....	5	vii. Aménagements à proximité des corridors ferroviaires .....	16
ii. Productivité et dépenses en capital à l'ère de la privatisation .....	7	viii. Fournisseurs de chemins de fer .....	17
iii. Fonctionnement en réseau des chemins de fer .....	8	ix. Données ferroviaires .....	17
iv. Innovation .....	8	x. Passages à niveau .....	18
<b>3. Apport du rail à l'économie canadienne .....</b>	<b>9</b>	xi. Modernisation de VIA Rail par l'instauration d'un service voyageurs intervilles à grande fréquence .....	18
i. Retombées économiques .....	9	<b>5. Regard sur l'avenir .....</b>	<b>19</b>
ii. Avantage du rail sur le plan des coûts .....	10	i. Examen législatif de la <i>Loi sur les         transports au Canada</i> .....	19
iii. Avantages pour les Canadiens sur les plans environnemental et socio-économique .....	11	ii. Maintien de la pertinence de la législation ferroviaire .....	19
		iii. Le rail comme élément de la solution aux changements climatiques au Canada .....	20
		<b>6. Annexes .....</b>	<b>21</b>
		i. Carte du réseau ferroviaire canadien .....	21
		ii. Liste des membres de l'Association des chemins de fer du Canada .....	22
		iii. Liste des lois et règlements applicables aux chemins de fer .....	23
		iv. Liste des règlements d'exploitation ferroviaire .....	25

# Bref historique des chemins de fer au Canada



Association des chemins  
de fer du Canada

# Bref historique des chemins de fer au Canada

---

## i. Premier chemin de fer au Canada

C'est en 1836 que l'ère ferroviaire a véritablement commencé au Canada avec l'inauguration du Champlain and Saint Lawrence Railroad, une ligne de 26 kilomètres qui reliait Montréal au lac Champlain par une tête de ligne sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Depuis, les chemins de fer du Canada ont largement contribué au développement de la société canadienne et de son économie. Du petit chemin de fer de 1836 est né un secteur ferroviaire sûr et fiable, qui ouvre l'accès aux marchés nationaux et internationaux et permet aux entreprises canadiennes de prospérer et d'être concurrentielles dans l'environnement du XXI<sup>e</sup> siècle.

Aujourd'hui, les chemins de fer du Canada acheminent 75 millions de voyageurs et l'équivalent de 280 G\$ en marchandises chaque année. Ils emploient plus de 32 000 personnes, versent presque 3 G\$ en salaires et génèrent 60 000 autres emplois chez les fournisseurs du secteur.

Du point de vue de la politique publique, le secteur ferroviaire canadien verse plus de 1 G\$ en taxes et impôts annuels, tout en réinvestissant près de 20 % de son chiffre d'affaires dans le réseau ferré. Contrairement aux autres modes de transport, les chemins de fer financent, entretiennent et développent leur propre infrastructure. En 2014, ils ont investi environ 1,8 G\$ dans leurs réseaux au Canada seulement et plus de 4 G\$ dans l'ensemble du réseau.

Pour avoir une idée de la taille et de l'importance des chemins de fer au Canada, il suffit de penser aux 335 millions de tonnes métriques qu'ils ont transportées en 2014, ce qui représente une augmentation de plus de 8 % par rapport à la moyenne quinquennale du secteur, réalisée parallèlement à une réduction des émissions, des déversements et des accidents.



La pose du dernier crampon en 1885 célébrait un exploit technique : l'achèvement du premier chemin de fer transcontinental au Canada. Aujourd'hui, les chemins de fer du pays transportent plus de 75 millions de voyageurs et 280 G\$ en marchandises chaque année.

## ii. Chemins de fer de classe 1

La construction de chemins de fer s'est intensifiée après la Confédération de 1867; la promesse d'un chemin de fer intercolonial était enchâssée dans la *Loi constitutionnelle*. Terminé en 1876, le Chemin de fer Intercolonial, dont le gouvernement fédéral était le propriétaire-exploitant, reliait les colonies des Maritimes à la province du Canada.

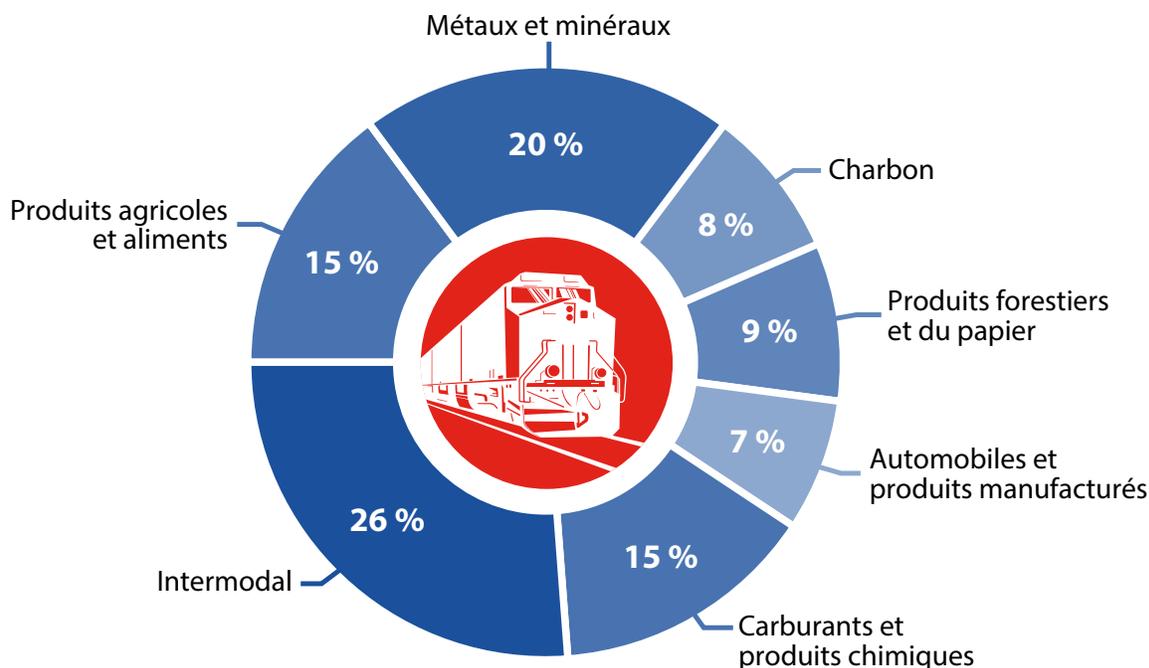
Entre-temps, la Colombie-Britannique a adhéré à la Confédération en 1871, à la condition qu'un chemin de fer transcontinental soit construit dans les dix années suivantes. À cette fin, le gouvernement fédéral a conclu une entente avec la Canadian Pacific Railway Company (CP) en 1880 et la construction du chemin de fer a commencé en 1881. Le dernier crampon a été enfoncé le 7 novembre 1885.

Le chemin de fer construit par le CP a joué un rôle majeur dans le développement de l'Ouest canadien, puisque des villes et des municipalités se sont établies le long de la voie ferrée de Winnipeg à Vancouver.

Cependant, la prolifération des voies ferrées au Canada s'est avérée trop coûteuse et difficile à gérer et a fini par être jugée insoutenable. En 1917, une commission royale a recommandé la nationalisation de tous les chemins de fer, à l'exception du CP, ce qui a mené à la création de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN).

Aujourd'hui, le CN et le CP figurent parmi les chemins de fer marchandises les plus rentables et les mieux gérés au monde. Ils acheminent 70 % du trafic marchandises intervilles au pays et la moitié des exportations canadiennes. Le CN et le CP sont des chemins de fer de classe 1, puisque leurs produits d'exploitation annuels ont dépassé 250 M\$ pendant deux années de suite. Ils transportent un large éventail de marchandises, de biens de consommation et de produits manufacturés et ouvrent les marchés mondiaux aux exportateurs, fabricants, détaillants et agriculteurs canadiens (voir la figure 1).

Figure 1 : Chemins de fer du Canada – Composition du trafic en 2014



---

### iii. Chemins de fer d'intérêt local

Le secteur des chemins de fer marchandises d'intérêt local (CFIL) a pris son essor en 1996 quand la *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée pour permettre aux chemins de fer marchandises de classe 1 de gérer leurs propres réseaux et de se départir des lignes moins rentables. Il s'en est suivi un développement spectaculaire du secteur des CFIL, qui reste florissant.

Ayant une structure de coûts allégée, ces exploitants ont pu générer des profits sur des lignes à densité plus faible en cultivant leurs relations locales et en diversifiant leurs services : transport marchandises,

entreposage de wagons et manœuvres (processus qui comprend la formation et le démantèlement de trains). Les CFIL acheminent aujourd'hui plus de 135 millions de tonnes métriques de marchandises en direction et en provenance des réseaux des chemins de fer de classe 1 par année.

Il y a environ 50 CFIL en exploitation au Canada actuellement. Ils emploient 2 600 personnes et génèrent un chiffre d'affaires combiné d'environ 923 M\$. Ils exploitent environ 20 % du nombre total de kilomètres des voies au Canada.

### iv. Chemins de fer intervilles et touristiques

Dans les années 1950, les voitures sont devenues plus accessibles et les gouvernements se sont mis à construire des routes et des autoroutes dans tout le continent. Du coup, les Nord-Américains ont été nombreux à délaisser le train au profit des véhicules personnels. Parallèlement, le transport aérien est devenu plus abordable et la demande des consommateurs a explosé.

Le transport voyageurs par train a baissé dans les années 1960 parce que le CN et le CP ont accordé la priorité au transport marchandises et que les investissements dans les services voyageurs ont diminué.

En 1977, le gouvernement fédéral a créé VIA Rail, une société de la Couronne dont l'unique mission était d'organiser et d'assurer le transport ferroviaire voyageurs intervilles au Canada, consacrant le caractère essentiel de ce service.

Depuis 1977, VIA Rail a continuellement augmenté son offre de service et son parc. Aujourd'hui, VIA Rail exploite plus de 500 trains par semaine sur un réseau de 12 500 kilomètres qui dessert plus de 450 collectivités canadiennes. En 2014, la société a transporté 3,8 millions de voyageurs.

Les efforts que VIA Rail a consacrés à la croissance de ses activités et de son chiffre d'affaires ont porté leurs fruits. Malgré ces récents succès, le taux de ponctualité continue de se détériorer, surtout à cause de l'augmentation du trafic marchandises sur les lignes appartenant à des tiers. Pour régler ce problème, la société a élaboré un projet innovateur de réseau ferré dédié au transport voyageurs sur ses corridors les plus



VIA Rail a élaboré un projet innovateur de réseau ferré réservé au transport voyageurs sur ses corridors les plus achalandés entre Toronto, Ottawa et Montréal.

achalandés entre Toronto, Ottawa et Montréal (voir la section 4.xi, *Modernisation de VIA Rail par l'instauration d'un service voyageurs intervilles à grande fréquence*) Ce projet se traduira par un plus grand nombre de départs, des trajets plus courts et un service ferroviaire voyageurs intervilles plus durable et plus fiable.

C'est aussi au Canada que circule le *Rocky Mountaineer*, propriété de la plus grande entreprise privée de trains touristiques au monde. Inauguré en 1990, le *Rocky Mountaineer* a accueilli près de deux millions de voyageurs sur ses itinéraires des Rocheuses canadiennes. L'Alberta Prairie Railway Excursions et le South Simcoe Railway figurent parmi les autres chemins de fer touristiques au Canada.

---

## v. Chemins de fer de banlieue

L'étalement urbain des dernières décennies, avec l'augmentation de la circulation et de la pollution atmosphérique qui en découle, a incité les plus grandes villes à mettre en service des trains de banlieue. Les trains de banlieue circulent généralement entre des municipalités périphériques et une gare du centre-ville et accueillent surtout des voyageurs qui se rendent au travail ou en reviennent.

On compte maintenant 13 lignes de banlieue au Canada, qui desservent entre autres les régions métropolitaines de Vancouver, de Toronto, d'Ottawa et

de Montréal. En 2014, plus de 70 millions de voyageurs ont utilisé le service de banlieue dans ces villes.

Le Québec et l'Ontario ont engagé d'importantes sommes pour développer leurs réseaux de trains de banlieue dans les années à venir. En Ontario, par exemple, le gouvernement a réservé plus de 11,5 G\$ à un plan intitulé Le grand projet, qui vise à transformer les transports dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. De même, le Québec a annoncé une contribution de plus de 500 M\$ pour améliorer les infrastructures ferroviaires de banlieue à Montréal.



On compte maintenant 13 lignes de banlieue au Canada. En 2014, les trains de banlieue des différentes villes du pays ont collectivement transporté plus de 70 millions de voyageurs.

# Évolution des chemins de fer marchandises au Canada



Association des chemins  
de fer du Canada

# Évolution des chemins de fer marchandises au Canada

## i. Engagement à l'égard de la sécurité

Les régulateurs, les exploitants ferroviaires et les employés s'engagent tous à assurer la sécurité ferroviaire au Canada. Cela s'explique : chaque année, les chemins de fer du Canada transportent 75 millions de voyageurs et 70 % du trafic de surface interville, dont 50 % des exportations en volume.

Le secteur ferroviaire canadien, dont le réseau est le cinquième plus grand au monde, est assujéti à un régime de sécurité externe rigoureux. Le fondement de ce régime est la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et ses nombreux règlements, dont l'exigence pour les chemins de fer de régie fédérale de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS), exigence qui existe depuis 1999 et a été mise à jour tout récemment, soit en 2015.

Dans un SGS, on utilise une approche axée sur le rendement pour gérer la sécurité. Le système est conçu pour instaurer une culture de la sécurité à la grandeur d'une organisation par l'établissement d'objectifs en toute transparence, la planification, les inspections et la mesure du rendement. Le SGS, qui est complémentaire à un régime réglementaire rigoureux, a prouvé son efficacité dans l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Depuis la mise en œuvre des premiers SGS, les taux d'accidents des trains de marchandises et de voyageurs au Canada ont beaucoup baissé. En fait, ces dix dernières années, le taux d'accidents des trains de marchandises a diminué de plus de 40 % (voir la figure 2).

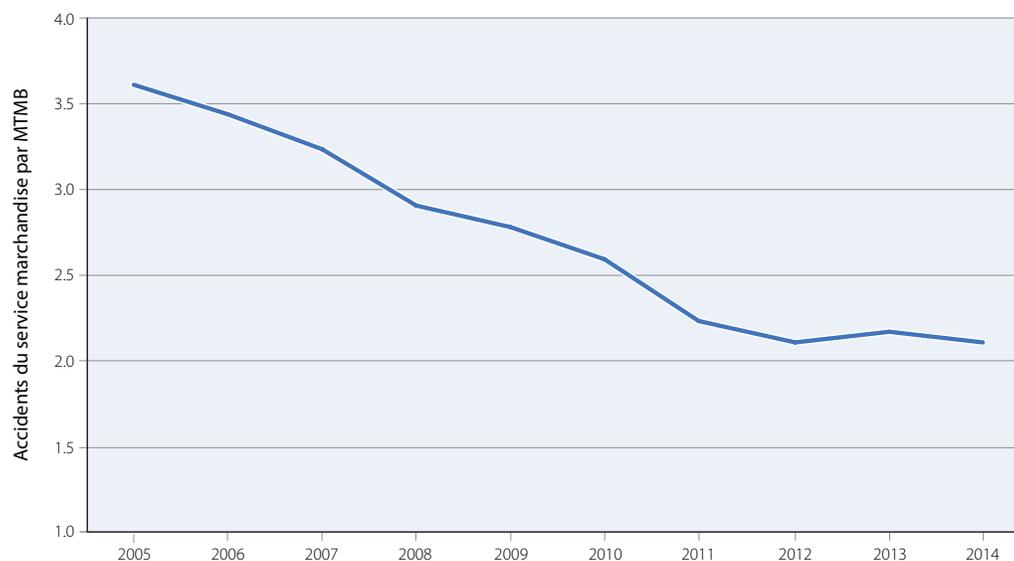
Malgré ce solide bilan de sécurité, les chemins de fer ont dû déplorer quelques incidents très médiatisés ces dernières années. Le tragique accident survenu

à Lac-Mégantic, au Québec, en juillet 2013 a rappelé durement l'importance d'une culture de la sécurité solide et de pratiques ferroviaires sécuritaires. À la suite de cet incident, le gouvernement fédéral a adopté des règles et règlements plus sévères pour les activités ferroviaires et a répondu à la demande du secteur qui voulait une norme plus stricte pour les wagons-citernes transportant des liquides inflammables. Même si le CN et le CP étaient alors et sont toujours les chemins de fer les plus sûrs en Amérique du Nord, le secteur dans son ensemble a pris d'importantes mesures pour améliorer la sécurité des biens qu'il transporte et des gens vivant dans les collectivités qu'il traverse (voir la section 4.ii, *Transport des marchandises dangereuses au Canada*).

L'incident de Lac-Mégantic a constitué une rare exception dans la longue histoire du transport sécuritaire des marchandises dangereuses au pays (des mouvements qui sont visés par la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* du fédéral). Les chemins de fer du Canada se soumettent à l'impératif de l'amélioration continue et s'acquittent de leur obligation de :

1. pourvoir à la sécurité du public et du personnel et à la protection des biens et de l'environnement;
2. encourager la collaboration et la participation des parties intéressées à l'amélioration de la sécurité ferroviaire;
3. favoriser la mise en place d'un régime de réglementation moderne, flexible et efficace dans le but d'assurer l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire.

Figure 2 : Chemins de fer du Canada – Taux d'accidents de trains de marchandises



---

Dans le cadre de son engagement à l'égard de la sécurité, le secteur ferroviaire canadien collabore avec les gouvernements, les municipalités, les premiers répondants et les autres parties intéressées à améliorer la performance en matière de sécurité. Deux de ses initiatives les plus connues en la matière sont Opération Gareautrain et sa sensibilisation aux marchandises dangereuses.

### Opération Gareautrain

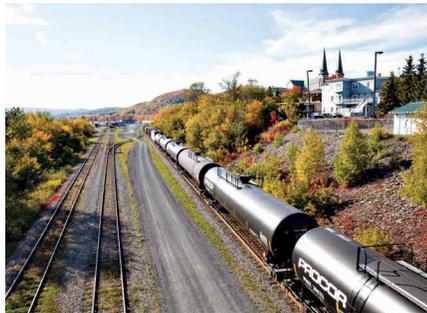
Financée conjointement par Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada, Opération Gareautrain travaille en collaboration avec des organisations nationales et provinciales de sécurité, les services de police et d'autres groupes pour offrir des programmes d'éducation au public dans le but de prévenir les accidents dus aux intrusions et les autres accidents aux passages à niveau et sur le domaine ferroviaire. Le programme compte sur plus de 400 bénévoles agréés pour transmettre son message à des milliers de Canadiens chaque année. Il célébrera son 35e anniversaire en 2016.

### Sensibilisation aux marchandises dangereuses

Dans le cadre du programme TRANSCAER® (Transportation Community Awareness and Emergency Response), les chemins de fer du Canada travaillent avec les municipalités, les intervenants d'urgence et les résidents des collectivités riveraines des chemins de fer pour les informer au sujet des produits qui circulent sur leur territoire et les aider à se préparer à intervenir en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

Ces cinq dernières années, les chemins de fer du Canada ont aussi formé plus de 38 000 premiers répondants, cheminots et employés d'installations industrielles dans le cadre de programmes portant sur la manutention des marchandises dangereuses et les interventions d'urgence donnés au Justice Institute de la Colombie-Britannique et ailleurs. Rien qu'en 2014, la formation a été donnée à plus de 9 500 personnes.

Enfin, le CN et le CP ont tous deux obtenu la certification de partenaires de la Gestion responsable<sup>MD</sup> pour leur gestion responsable des produits chimiques et leur capacité à offrir un transport et du matériel fiables et des services environnementaux et d'urgence à l'industrie canadienne de la chimie.



Dans le cadre de son engagement à l'égard de la sécurité, le secteur ferroviaire canadien collabore avec les gouvernements, les municipalités, les premiers répondants et les autres parties intéressées à améliorer la performance en matière de sécurité.

## ii. Productivité et dépenses en capital à l'ère de la privatisation

Les chemins de fer ont toujours figuré parmi les secteurs les plus capitalistiques au Canada.

Comme tous les autres secteurs, les chemins de fer doivent faire des dépenses en immobilisations pour accroître leur capacité, améliorer leur rendement et attirer les investisseurs. Ils exploitent et entretiennent leur infrastructure, qui leur appartient en propre, et la financent à hauteur d'environ 20 % de leur chiffre d'affaires annuel. Par contre, contrairement aux autres secteurs, ils sont soumis à une réglementation économique stricte héritée du passé. Des règlements régissent toujours les prix que les chemins de fer peuvent demander et prescrivent les services qu'ils doivent offrir.

L'histoire des chemins de fer au Canada montre qu'il existe un lien très net entre, d'une part, la portée de la réglementation économique et, d'autre part, le rendement financier et la productivité des chemins de fer.

Une série de réformes réglementaires adoptées en vertu de la *Loi sur les transports nationaux* et de la *Loi sur les transports au Canada* ont ouvert la porte aux règles du marché et ont autorisé une certaine liberté commerciale dans le secteur ferroviaire. Le CN a été privatisé en 1995 et, depuis, le secteur ferroviaire a le vent dans les voiles.

La productivité et le rendement financier se sont améliorés à la suite de ces réformes réglementaires. Avec la libéralisation du marché, les chemins de fer ont pu conclure des contrats confidentiels avec les expéditeurs, ce qui a encouragé les deux parties à réduire les coûts et à accroître leur efficacité.

La libéralisation du marché a aussi permis aux chemins de fer d'offrir des services novateurs, qui ont fait baisser les prix de transport pour les expéditeurs et ont assuré un bon rendement financier aux chemins de fer. Il s'est ainsi créé un nouveau climat propice à d'importantes augmentations des dépenses en capital.

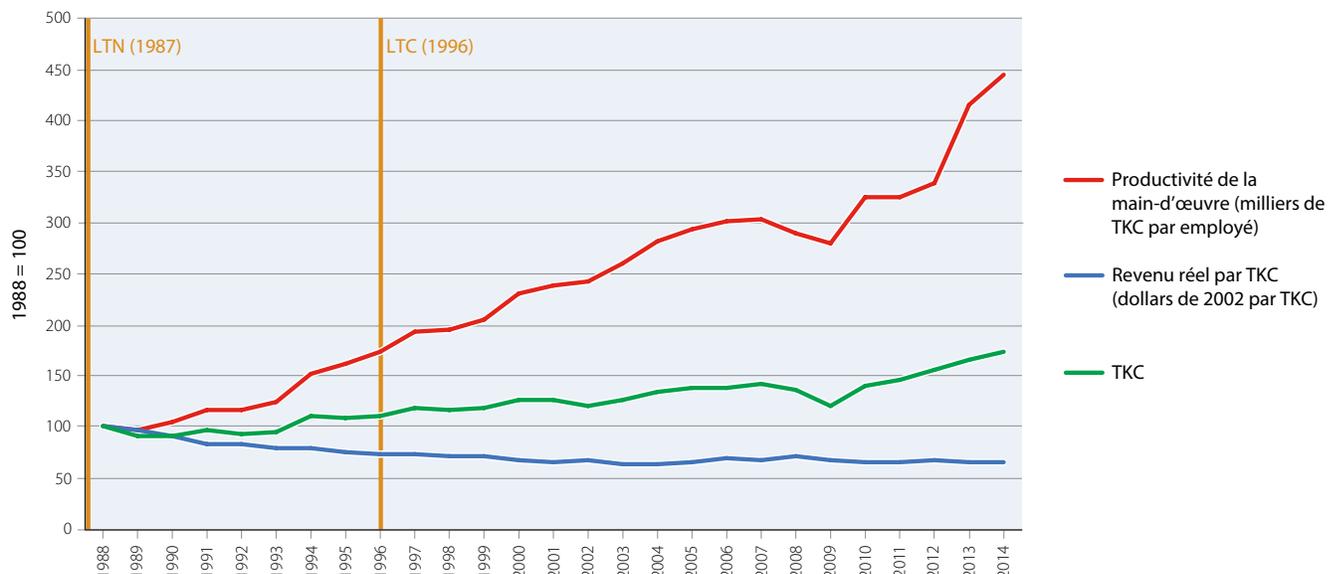
Depuis 1969, où les investissements dans l'infrastructure et le matériel avaient atteint un plancher de 286 M\$, les dépenses en capital ont considérablement augmenté. Les chemins de fer du Canada réinvestissent maintenant des milliards de dollars dans leurs réseaux chaque année. Depuis 1999, ils ont investi plus de 20 G\$ dans leurs réseaux canadiens et plus de 37,5 G\$ dans l'ensemble du réseau.

Des mesures clés montrent que la plus grande liberté commerciale découlant d'un régime réglementaire moderne a permis au secteur ferroviaire canadien de prospérer (voir la figure 3). Entre 1988 et 2014 :

- la productivité de la main-d'œuvre a augmenté de plus de 380 %;
- les tonnes-kilomètres commerciales (ou TKC, une mesure du trafic marchandises) ont augmenté de 74 %;
- les prix de transport marchandises moyens ont baissé de 34 %.

Dans l'ensemble, la croissance du trafic ferroviaire au Canada (en TKC) a été supérieure à celle de l'économie canadienne, ce qui a donné lieu à des gains d'efficacité et à un accroissement de la compétitivité des expéditeurs sur les marchés internationaux.

Figure 3 : Chemins de fer du Canada – Indices de productivité (activités au Canada)



### iii. Fonctionnement en réseau des chemins de fer

Le réseau ferré canadien est immense (voir l'Annexe i, *Carte du réseau ferroviaire canadien*). Comptant plus de 43 000 kilomètres de parcours, il est 15 % plus grand que le réseau routier national. Les chemins de fer sont un maillon essentiel de notre économie : ils relient les industries canadiennes et notre base de ressources aux marchés intérieurs, continentaux et mondiaux. Parallèlement, ils acheminent les biens étrangers vers leurs destinations au Canada et aux États-Unis.

Les chemins de fer du Canada desservent plus de 10 000 clients et transportent plus de quatre millions de wagons complets par année. Étant donné le volume de marchandises et la diversité de la clientèle, le réseau ferré ressemble au trajet d'un autobus suburbain : il dessert le plus de clients possible, aussi efficacement que possible. Les chemins de fer acheminent des wagons complets uniques, des trains-blocs et du trafic intermodal (en conteneurs) et s'efforcent de desservir tous les clients équitablement.

### iv. Innovation

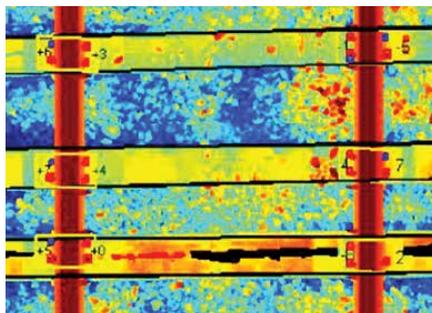
Bien qu'on ne considère généralement pas les chemins de fer comme des entreprises de haute technologie, l'innovation les a rendus plus sûrs, plus productifs et plus écologiques.

Par exemple, les appareils de détection en voie permettent de surveiller les roues, les freins et les raccords des trains en marche. L'imagerie infrarouge fournit des données sur l'intégrité de la voie et de la plateforme. D'autres mesures d'amélioration de la sécurité envisagées sont la surveillance à bord des trains à l'aide d'enregistreurs de voix et d'images vidéo et l'utilisation de GPS, des avancées qui permettraient aux compagnies d'évaluer le stress et la fatigue des employés à bord des locomotives et de suivre le mouvement du matériel ferroviaire en temps réel.

Les chemins de fer utilisent aussi un logiciel de service client pour suivre les marchandises de l'origine à la

destination et accroître du coup leur efficacité et leur productivité. Les innovations dans l'exploitation ont aussi permis d'améliorer le service. Ces dernières années, les chemins de fer du Canada ont mis sur pied un système d'établissement d'horaires pour améliorer la vitesse des trains et offrir un service plus prévisible et plus fiable, tout en aidant les expéditeurs à réduire le coût de leurs stocks.

Enfin, dans le cadre d'un projet-pilote, le CN teste actuellement le gaz naturel liquéfié comme carburant de remplacement. Si le projet-pilote s'avère concluant, les chemins de fer auront trouvé un nouveau moyen novateur de réduire leurs émissions. Depuis 1990, ils ont réduit leurs émissions de gaz à effet de serre de plus du tiers, grâce aux innovations dans les locomotives et aux améliorations opérationnelles.



Des innovations comme l'imagerie infrarouge (à gauche) et les appareils de détection en voie (au centre) ont rendu les chemins de fer plus sûrs, plus productifs et plus écologiques.

# Apport du rail à l'économie canadienne



Association des chemins  
de fer du Canada

# Apport du rail à l'économie canadienne

---

## i. Retombées économiques

Les chemins de fer du Canada jouent un rôle vital dans l'économie du pays en permettant aux entreprises canadiennes d'être plus concurrentielles en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. En 2014, les chemins de fer du Canada ont acheminé plus de 280 G\$ de marchandises canadiennes vers les marchés canadiens, américains et internationaux, par le vaste réseau portuaire du pays. Chaque année, les chemins de fer transportent environ 50 % des marchandises canadiennes destinées à l'exportation et 70 % du trafic marchandises intervilles au pays.

En 2014, les chemins de fer du Canada ont aussi payé plus de 1,0 G\$ en taxes et impôts provinciaux et fédéraux, dont 430 M\$ en taxes sur le carburant, en impôt foncier et en taxes de vente et 460 M\$ en impôts sur les bénéfices. Les cheminots figurent parmi les travailleurs les mieux payés, tous secteurs confondus : le salaire annuel moyen des quelque 33 000 employés du secteur se chiffrait à 92 000 \$ en 2014.



Les chemins de fer jouent un rôle vital dans l'économie du pays en transportant chaque année environ 50 % des marchandises canadiennes destinées à l'exportation et 70 % du trafic marchandises intervilles au pays.

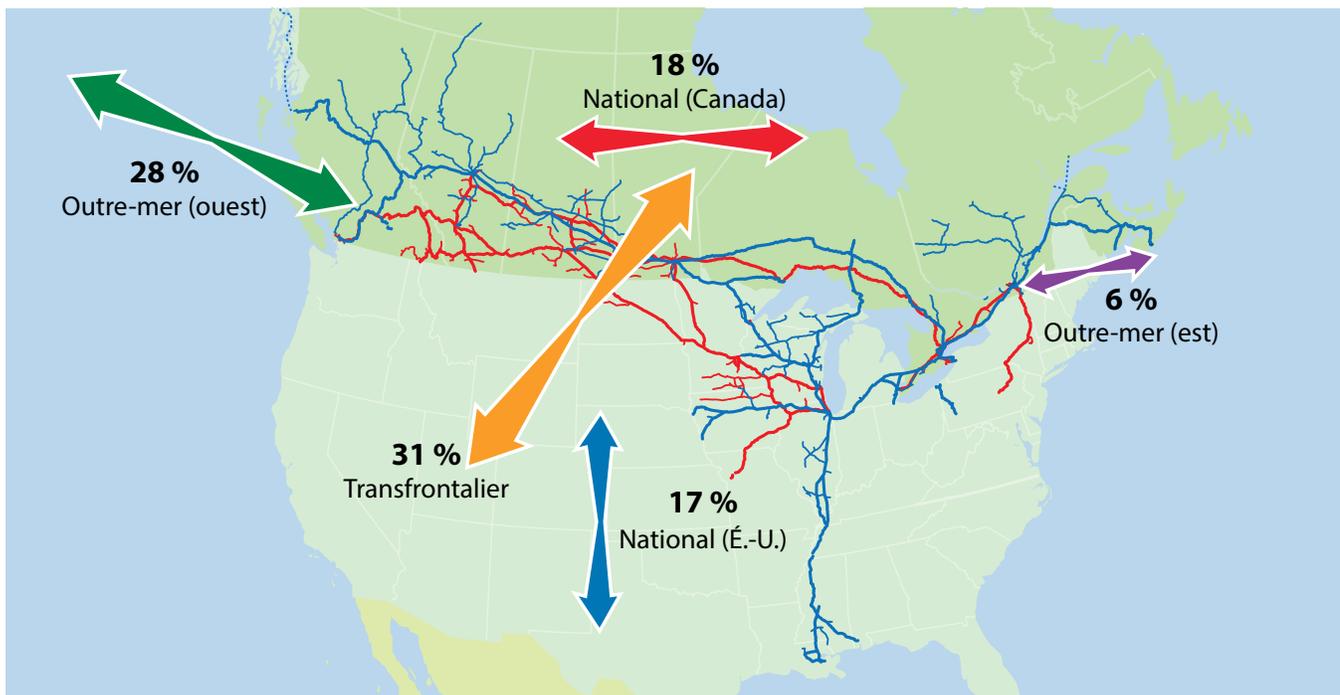
## ii. Avantage du rail sur le plan des coûts

Le transport par train est l'un des moyens les plus efficaces et économiques d'acheminer des marchandises. Un seul wagon contient l'équivalent de trois ou quatre camions classiques et un seul train peut facilement transporter l'équivalent de 300 camions. Et ces transports se font avec une remarquable efficacité énergétique : un train peut transporter une tonne métrique de marchandises sur plus de 200 kilomètres avec un seul litre de carburant.

Au fil du temps, cette efficacité s'est traduite par des prix de transport abordables. Depuis 1988, les

prix de transport ont baissé de plus de 30 % et les expéditeurs canadiens paient actuellement les tarifs marchandises les plus bas au monde. En fait, il en coûte maintenant moins de trois cents pour transporter une tonne métrique de marchandises sur un kilomètre. Les expéditeurs disposent donc d'un réseau ferroviaire de classe mondiale, abordable, efficace et sûr pour saisir les occasions sur les marchés canadiens et internationaux. La figure 4 montre l'étendue des marchés des chemins de fer de classe 1 au Canada en 2014.

Figure 4 : Chemins de fer de classe 1 au Canada – Étendue des marchés



En libéralisant le commerce, la *Loi sur les transports nationaux* et la *Loi sur les transports au Canada* ont permis aux chemins de fer du Canada de faire profiter le marché de leurs avantages sur le plan des coûts et d'offrir des remises aux expéditeurs. Auparavant, le gouvernement fédéral forçait les chemins de fer à demander un prix fixe par wagon complet. Le passage des prix rigides aux prix influencés par le marché a été bénéfique pour les expéditeurs, qui ont vu les prix baisser, et pour les chemins de fer, qui ont vu leur productivité quintupler et ont transféré pratiquement tous leurs gains de productivité à leurs clients.

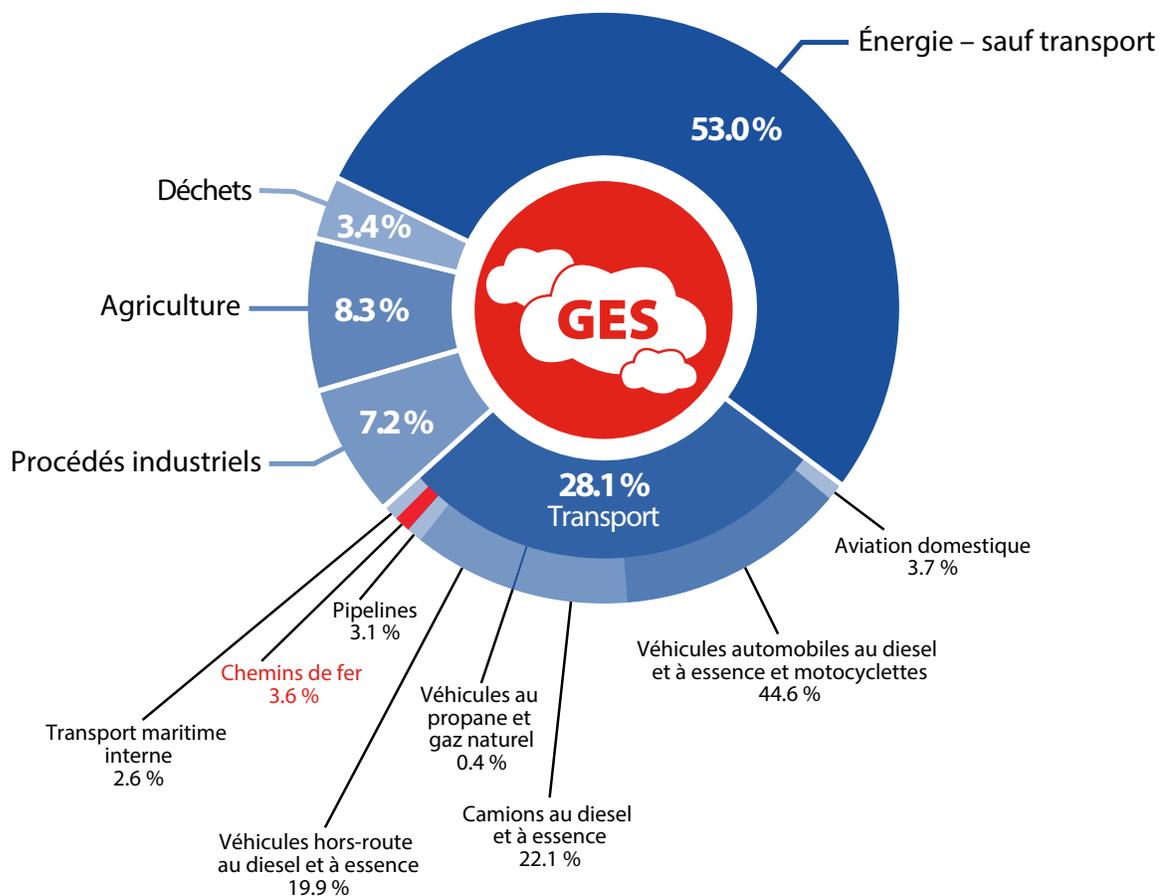
Avant 1995, année où le secteur ferroviaire canadien a été entièrement privatisé, les ratios d'exploitation moyens des chemins de fer de classe 1 (le ratio des charges d'exploitation aux produits, qui doit être le plus petit possible) dépassaient régulièrement 90 %. Aujourd'hui, les deux chemins de fer de classe 1 au Canada sont financièrement stables et leurs ratios d'exploitation se maintiennent dans la tranche inférieure des 60 %, ce qui est remarquable si l'on considère qu'ils ont aussi réinvesti plus de 20 G\$ dans leurs réseaux canadiens depuis 1999.

### iii. Avantages pour les Canadiens sur les plans environnemental et socio-économique

Les chemins de fer du Canada jouent un rôle vital dans l'économie de notre pays et dans notre société en général, surtout parce que le rail est un mode de transport écologique. En 2013, le secteur des transports a généré 28,1 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada (voir la figure 5). Le transport routier

a été responsable de près de 72 % des émissions provenant du transport de surface. Le secteur ferroviaire a compté pour moins de 4 % de ce total, même s'il a transporté plus de voyageurs et de marchandises que jamais auparavant.

Figure 5 : Émissions de GES au Canada



Depuis plus de 15 ans, l'ACFC et ses membres travaillent avec le gouvernement du Canada pour atteindre des cibles volontaires de réduction des émissions de GES et autres émissions des locomotives. Jusqu'à maintenant, l'ACFC et ses membres ont signé trois protocoles d'entente avec le gouvernement fédéral. Le plus récent établit les cibles jusqu'à la fin de 2016.

Cette approche volontaire a été très fructueuse : depuis 1990, les chemins de fer marchandises et voyageurs du Canada ont réduit l'intensité de leurs émissions de GES de plus du tiers. Parallèlement, ils ont accru leur efficacité énergétique par des innovations techniques et opérationnelles et ont contribué à la bonne qualité de l'air, soulagé la congestion routière et offert aux Canadiens un réseau de transport plus efficace et productif dans l'ensemble.

# Enjeux de politique publique



Association des chemins  
de fer du Canada

# Enjeux de politique publique

## i. Obligations de transporteur public

En leur qualité de service réglementé, les chemins de fer doivent se soumettre aux obligations de « transporteur public » définies aux articles 113 à 115 de la *Loi sur les transports au Canada*. En vertu de ces dispositions, les chemins de fer doivent accepter de transporter toute marchandise ou toute personne, exiger un tarif raisonnable et assumer les pertes et dommages de marchandises en cours de transport.

En principe, les chemins de fer sont obligés d'accepter tout le trafic qui leur est offert et d'exploiter un réseau qui répond aux besoins de tous les expéditeurs.

En pratique, les chemins de fer doivent transporter une gamme complète de marchandises allant des marchandises en vrac aux marchandises dangereuses et tout ce qu'il y a entre les deux.

Les chemins de fer et les régulateurs ont envisagé différentes formules de partage de la responsabilité croissante associée au transport de marchandises dangereuses. En 2015, le gouvernement fédéral a établi

une couverture minimale d'assurance responsabilité pour les chemins de fer et établi un régime de responsabilité stricte pour les transporteurs ferroviaires en cas d'accident mettant en cause du pétrole brut. Il a aussi créé un fonds de 250 M\$ pour indemniser les victimes de tels accidents quand les dommages excèdent la couverture minimale. Ce fonds sera financé par les expéditeurs de pétrole brut qui verseront une redevance de 1,65 \$ par tonne métrique de pétrole brut transporté.

Les chemins de fer sont d'avis que d'autres mesures pourraient être prises pour améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. L'une d'entre elles consisterait à privilégier les sources d'approvisionnement locales pour les produits, les produits chimiques par exemple, ce qui éviterait de les transporter sur de longues distances par train ou par d'autres moyens.

## ii. Transport des marchandises dangereuses au Canada

Les marchandises dangereuses sont essentielles à notre économie et à notre qualité de vie. Qu'on parle du chlore qui purifie notre eau potable, du carburacteur qui propulse les avions ou du propane qui alimente nos barbecues, le train est un moyen sûr de transporter ces biens essentiels du point A au point B.

La loi oblige les chemins de fer à transporter toutes les marchandises, y compris les marchandises dangereuses, en vertu de leurs « obligations de transporteur public ». Au Canada, le transport de ces marchandises est régi par la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*.

La gestion des marchandises dangereuses durant leur cycle de vie, de leur fabrication à leur transport, leur utilisation et leur élimination, est une responsabilité partagée. Cette gestion est rigoureusement réglementée, assurée par des professionnels et surveillée par les gouvernements, l'industrie et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, dont le secteur ferroviaire. Les chemins de fer du Canada cherchent continuellement des moyens d'améliorer la manutention et le transport des marchandises dangereuses. Le secteur a mis sur pied une équipe de spécialistes des marchandises dangereuses qualifiés qui consultent les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et le public et donnent des conseils d'expert sur les meilleures pratiques et la conformité réglementaire.



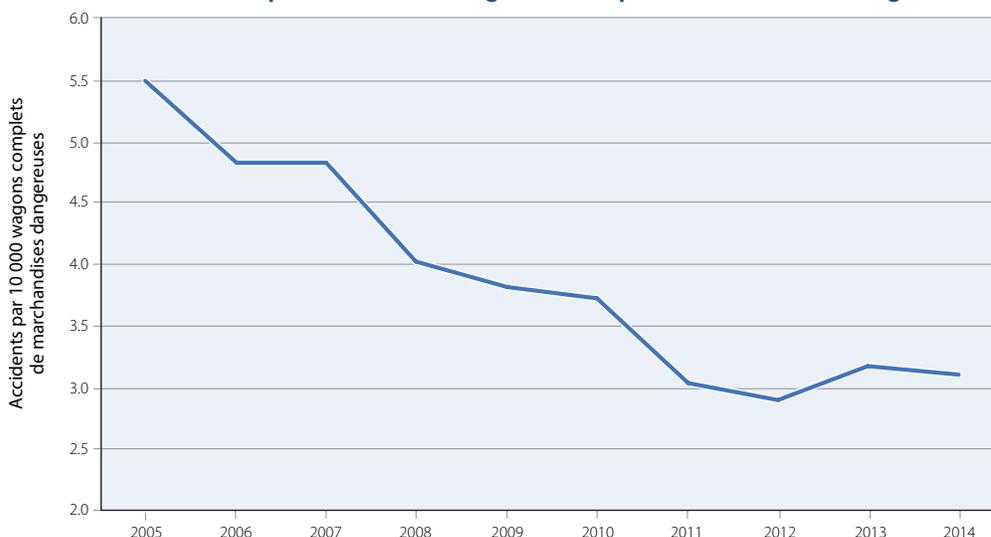
Les marchandises dangereuses sont essentielles à notre qualité de vie et le train est un moyen sûr de les transporter du point A au point B.

Les déraillements attirent l'attention et c'est normal. Mais, dans l'ensemble, les chemins de fer affichent un excellent dossier dans l'acheminement sécuritaire des marchandises dangereuses (voir la figure 6). Des centaines de milliers de wagons de marchandises dangereuses acheminés par train chaque année, plus de 99,998 % arrivent sans encombre. La plupart des fuites de marchandises dangereuses ne se produisent pas pendant le transport par train. En fait, le rail est le mode de transport terrestre le plus sûr pour ces marchandises.

La tragédie ferroviaire survenue à Lac-Mégantic, au Québec, en 2013, qui a fait 47 morts et d'importants dommages matériels, a rappelé durement l'importance de pratiques ferroviaires sécuritaires. Le secteur ferroviaire a réagi en renforçant certaines procédures de sécurité et en rehaussant les normes de préparation et d'intervention en situation d'urgence. Voici une liste partielle des mesures prises pour améliorer la sécurité :

- **Améliorations opérationnelles** — Le secteur ferroviaire a collaboré avec Transports Canada pour améliorer les méthodes d'immobilisation des trains et les méthodes d'exploitation. Désormais, l'équipe des trains comportant des wagons-citernes chargés de marchandises dangereuses doit compter au moins deux membres. Des méthodes améliorées de verrouillage des locomotives pour éviter que des personnes s'y introduisent ont aussi été adoptées, ainsi que de nouvelles mesures permettant de confirmer que le train a été bien immobilisé au moyen des freins à air et des freins à main selon les spécifications de Transports Canada.
- **Transparence et préparation aux interventions d'urgence** — Les chemins de fer sont en train d'améliorer l'accès aux renseignements sur les mouvements de marchandises dangereuses dans les collectivités. Ils fournissent aux municipalités qui en font la demande des données globales annuelles sur les marchandises dangereuses. Ils travaillent aussi avec les premiers répondants pour les aider à se préparer aux situations d'urgence et ont récemment lancé l'application AskRail pour faciliter l'accès à une information en temps réel sur le contenu des wagons d'un train en cas d'urgence.
- **Formation et communication** — Le secteur ferroviaire a intensifié ses programmes de formation. En 2014, les chemins de fer ont formé plus de 9 500 premiers répondants, cheminots et employés d'installations industrielles à la manutention des marchandises dangereuses et aux interventions d'urgence.
- **Normes améliorées et harmonisées pour les wagons-citernes** — Le gouvernement fédéral a répondu à la demande du secteur en adoptant des normes plus rigoureuses et sécuritaires pour la construction des wagons-citernes, et a harmonisé les normes du secteur pour l'utilisation des wagons-citernes en 2015.
- **Investissements** — Le secteur ferroviaire continue de moderniser son réseau en investissant des milliards de dollars par année dans l'infrastructure, le matériel roulant et de nouvelles technologies en matière de sécurité.
- **Collaboration entre secteurs** — Le secteur ferroviaire collabore avec d'autres secteurs afin d'assurer le transport des marchandises dangereuses en toute sécurité. L'Association des chemins de fer du Canada travaille avec l'Association canadienne des producteurs pétroliers, l'Association canadienne des carburants et l'Association canadienne de l'industrie de la chimie pour coordonner l'intervention des experts et faciliter l'accès au matériel nécessaire en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Figure 6 : Chemins de fer du Canada – Accidents par 10 000 wagons complets de MD à l'origine



---

### iii. Questions de service et prix de transport

Dans un marché où les clients et les fournisseurs de service ont des échanges continus, il est normal qu'on se pose des questions sur la valeur et la qualité du service. Le secteur ferroviaire ne fait pas exception. Toutefois, compte tenu de son histoire et de son envergure, des intérêts économiques vitaux des parties intéressées et de la complexité du contexte réglementaire, les questions de service y prennent une dimension particulière.

Pourtant, les chemins de fer ne sont qu'un maillon de la grande chaîne d'approvisionnement. Les problèmes de service sont souvent attribuables à des engorgements ailleurs, dans les ports ou les silos par exemple. Les chemins de fer doivent évoluer dans les limites de cette chaîne et de sa capacité à acheminer les marchandises de façon fluide de bout en bout.

Souvent, les questions sur le service se transforment en débats : on se demande si les clients sont plus avantagés par des pratiques basées sur les forces du marché et la liberté commerciale ou par des contrôles exercés par les autorités réglementaires. Le juste équilibre reste à trouver.

Malgré les nombreux changements apportés au régime réglementaire et législatif pour libéraliser le marché dans le secteur ferroviaire, une disposition clé est restée pratiquement inchangée depuis la *Railway Act* de 1906 : celle sur les « obligations de transporteur public » (définies dans les articles 113 à 115 de la *Loi sur les transports au Canada*). En vertu de ces obligations, les chemins de fer doivent fournir « des installations convenables » pour le transport des marchandises.

En pratique, cette disposition permet aux expéditeurs de demander réparation à l'Office des transports du Canada s'ils croient qu'un chemin de fer n'a pas respecté ses obligations en matière de service. L'Office ou un arbitre peut alors obliger le chemin de fer à offrir un niveau de service donné.

Évidemment, les expéditeurs veulent un service à prix concurrentiel qui est aussi adapté à leurs besoins particuliers que possible. Les chemins de fer, eux, veulent acheminer le plus de marchandises possible aussi efficacement que possible. La métaphore la plus souvent utilisée pour illustrer le fossé entre les attentes des expéditeurs et la capacité des chemins de fer d'y répondre est celle de la personne qui veut un service de taxi là où il n'y a qu'un service d'autobus.

Les chemins de fer du Canada ont prétendu que des interventions inappropriées pouvaient creuser ce fossé. Plus particulièrement, les chemins de fer



Les chemins de fer ne sont qu'un maillon de la grande chaîne d'approvisionnement. Les problèmes de service sont souvent attribuables à des engorgements ailleurs, dans les ports ou les silos par exemple.

sont désavantagés lorsqu'ils doivent offrir un service personnalisé à un seul expéditeur ou quand des arbitres ordonnent que des wagons, des équipes et des locomotives soient mis à la disposition d'un expéditeur, au risque de perturber la gestion des activités sur le réseau du chemin de fer. Ce déséquilibre est accentué par le fait que les arbitres ne peuvent pas imposer des obligations réciproques aux expéditeurs, privant ainsi les chemins de fer d'outils comme des prévisions de volumes d'expédition ou des engagements sérieux en la matière.

Il faut être bien conscient que le niveau de service est directement lié au prix. L'expéditeur qui demande un service plus personnalisé doit s'attendre à en payer le prix. On ne peut pas offrir un service de taxi au prix d'un billet d'autobus.

D'une manière générale, ce qui inquiète les chemins de fer dans le processus actuel, c'est qu'il compromet les résultats commerciaux au lieu de les encourager. Le régime réglementaire du pays attribue souvent les problèmes dans la chaîne d'approvisionnement aux seuls chemins de fer sans tenir compte du rôle que les autres partenaires de la chaîne jouent. Résultat? Des inefficacités s'installent dans le système ferroviaire et les désirs d'un seul expéditeur l'emportent sur les besoins et les exigences de l'ensemble du réseau. Cette situation est nettement contraire à l'objectif énoncé dans la Politique nationale des transports : un système de transport national compétitif et rentable reposant sur la concurrence et les forces du marché.

---

#### iv. Capacité

La capacité ferroviaire, c'est plus que la somme des kilomètres de voies, du nombre de wagons et de locomotives, des tonnes de marchandises et des voyageurs transportés. D'autres éléments contribuent aussi à la capacité d'un chemin de fer d'acheminer un nombre donné de conteneurs par semaine ou de wagons complets d'une marchandise donnée par mois, dont les suivants :

- pratiques d'exploitation;
- vitesse sur le réseau;
- investissements;
- dépenses en immobilisations;
- stabilité du contexte réglementaire;
- rendement des partenaires de la chaîne d'approvisionnement;
- main-d'œuvre qualifiée.

#### v. Transport céréalier

Le gouvernement fédéral a commencé à réglementer les prix de transport des céréales par train dans les années 1890, en adoptant ce qu'on appelait le tarif du Nid-de-Corbeau. L'objectif initial était de gagner l'appui politique à une subvention que le CP demandait pour construire une ligne ferroviaire traversant les Rocheuses. Cependant, ces prix réglementés étaient encore en vigueur dans les années 1970 et les chemins de fer, constatant l'insuffisance grandissante de leurs revenus, ont commencé à réduire les transports de céréales et les investissements dans le système de manutention et de transport des céréales.

En 1983, le gouvernement fédéral a adopté la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Cette loi maintenait le régime de prix réglementés, mais transférait le fardeau des coûts non couverts des chemins de fer au gouvernement fédéral. La LTGO a été abrogée en 1995 et remplacée par un nouveau régime de taux maximaux une année plus tard. Ce régime est resté en place jusqu'en 2000, année où le système actuel de revenu admissible maximal (RAM) est entré en vigueur. Le RAM limite le revenu annuel global que les chemins de fer peuvent tirer du transport de céréales. À son adoption, le RAM était censé être une mesure temporaire et transitoire pour donner une orientation plus commerciale au système de transport des céréales. Son maintien a fait baisser les revenus des chemins de fer, ce qui a freiné les investissements dans le transport céréalier.

On le voit notamment dans le parc de wagons-trémies du Canada, qui prend de l'âge. Sur les quelque 8 300

D'autres facteurs peuvent aussi influencer sur la capacité ferroviaire : phénomènes météorologiques, interruptions de travail, exigences réglementaires et goulots d'étranglement aux passages frontaliers, aux ports et dans les zones urbaines.

Les investissements du gouvernement fédéral dans l'infrastructure des transports, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) montrent le leadership de l'État et améliorent la capacité ferroviaire. Réalisé en partenariat dans le cadre de cette initiative, le projet du corridor ferroviaire de Roberts Bank a permis d'améliorer la capacité routière, ferroviaire et portuaire au coût de 300 M\$, réparti entre les gouvernements, les compagnies de chemin de fer et les ports. Au total, les chemins de fer du Canada ont versé plus de 1 G\$ à l'IPCAP.



Le revenu admissible maximal freine les investissements des chemins de fer dans la chaîne d'approvisionnement des céréales.

wagons-trémies en service, près de 45 % ont été achetés par le gouvernement fédéral entre 1975 et 1979. Les wagons plus récents peuvent contenir de 20 à 30 % plus de céréales, ce qui aiderait les chemins de fer à transporter cette marchandise plus efficacement les années où les récoltes sont abondantes, comme en 2013-2014. Cependant, avec le plafond de revenus, les chemins de fer ont du mal à justifier un investissement dans des wagons-trémies neufs, qui coûtent environ 115 000 \$ chacun.

En vertu de la loi, le CN et le CP sont toujours libres de fixer les prix de transport pour les céréales de l'Ouest, à condition de ne pas dépasser le plafond de revenus (qui est rajusté chaque année selon la formule prévue dans la loi). Cependant, il y a de plus en plus d'indices laissant croire que le plafond de revenus, à l'instar du tarif du Nid-de-Corbeau avant lui, freine les investissements et empêche le marché de réagir de façon appropriée en période de forte demande.

## vi. Investissements dans le secteur des CFIL au Canada

Le secteur des CFIL a pris son essor quand des changements réglementaires prévus par la *Loi sur les transports au Canada* en 1996 ont permis aux chemins de fer de classe 1 de se départir des lignes moins rentables.

Bien que les CFIL transportent collectivement plus de 135 millions de tonnes métriques de marchandises au Canada chaque année, leur petite taille et leurs marges extrêmement faibles réduisent leurs chances de réussite et de survie. Ils ont souvent du mal à trouver les capitaux dont ils ont besoin pour moderniser leurs voies, développer leurs réseaux et acheter des locomotives et d'autre matériel roulant. De plus, ils rivalisent directement avec les entreprises de camionnage, qui utilisent une infrastructure financée par les deniers publics : le réseau routier.

Ces dernières années, la conformité aux nouveaux règlements sur l'environnement, la sécurité et l'assurance a été extrêmement coûteuse pour bon nombre de ces compagnies. L'Association des chemins de fer du Canada s'est donc adressée à divers ordres de gouvernement pour trouver des formules de financement qui assureraient la réussite à long terme de ce secteur. À l'heure actuelle, il y a peu de programmes de financement direct. Par exemple, les projets des CFIL peuvent être financés dans le cadre du nouveau Fonds Chantiers Canada et du fonds qui l'a précédé, mais seulement 0,07 % des fonds disponibles ont été consacrés à de tels projets à ce jour.



Le financement de l'État contribuerait à augmenter la compétitivité et la viabilité du secteur des CFIL au Canada.

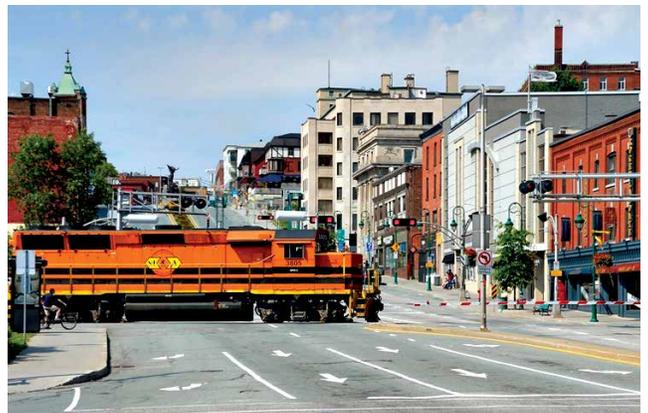
Le secteur des CFIL présente un intérêt certain pour le Canada et pas seulement du point de vue économique. Il faut aussi considérer les bienfaits sociétaux du rail : réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de GES, baisse des taux d'accidents, désengorgement des routes et préservation du réseau routier.

Les gouvernements serviraient l'intérêt collectif en créant des programmes de financement facilement accessibles aux CFIL, des programmes qui augmentent leur niveau de compétitivité et assureront leur viabilité. De telles mesures auront à terme des retombées sur l'économie canadienne et sur notre société dans son ensemble.

## vii. Aménagements à proximité des corridors ferroviaires

La plupart des municipalités canadiennes se sont développées autour des voies ferrées et profitent généralement de la proximité du transport de banlieue et de l'activité économique générée par les chemins de fer.

Toutefois, ce voisinage pose aussi des difficultés. La facilité d'accès au service ferroviaire soulève des enjeux comme le bruit, les vibrations, la sécurité des passages à niveau et la congestion. Dans le cadre de leur initiative conjointe sur les questions de voisinage, l'Association des chemins de fer du Canada et la Fédération canadienne des municipalités ont élaboré les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*. Pour l'avenir, les chemins de fer du Canada espèrent protéger les corridors ferroviaires pour que les voyageurs et les envois des clients puissent continuer de circuler efficacement et en toute sécurité dans les milliers de collectivités canadiennes qui se sont bâties autour des voies ferrées.



Il faut protéger les corridors ferroviaires pour que les voyageurs et les envois des clients puissent continuer de circuler efficacement et en toute sécurité dans les collectivités canadiennes.

---

### viii. Fournisseurs de chemins de fer

Au Canada, les fournisseurs de chemins de fer emploient plus de 60 000 personnes et génèrent des ventes nationales et internationales de plus de 9 G\$ par année. Le rail figure parmi les secteurs les plus capitalistiques en Amérique du Nord et les fournisseurs sont tributaires des importantes dépenses en capital annuelles des chemins de fer. Comme le marché compte bien peu de gros acheteurs et que ceux-ci sont très influents, les marges sur ventes des fournisseurs sont généralement minces.

Deux mesures de politique publique pourraient favoriser la croissance du secteur des fournisseurs de chemins de fer : aligner les taux de déduction pour amortissement et d'amortissement du Canada sur ceux des États-Unis et assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre bien formée et fiable.



Au Canada, les fournisseurs de chemins de fer emploient plus de 60 000 personnes et génèrent des ventes nationales et internationales de plus de 9 G\$ par année.

### ix. Données ferroviaires

C'est quand tous les joueurs ont les données nécessaires pour prendre des décisions éclairées que la chaîne d'approvisionnement par chemin de fer fonctionne le mieux. Les chemins de fer fournissent aux gouvernements, aux régulateurs et à leurs clients plus de données sur leurs activités que tout autre segment du transport au Canada. Ces données doivent être fournies en vertu de la *Loi sur la statistique*.

Les chemins de fer communiquent aussi des données volontairement à des organismes gouvernementaux comme la Table ronde sur la

chaîne d'approvisionnement des produits et l'Office des transports du Canada. Ces données servent à évaluer le rendement et à guider la planification des investissements futurs. Les chemins de fer partagent aussi des renseignements avec leurs clients et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement, comme les exploitants de ports et de terminaux, pour trouver des solutions aux problèmes de service. Les chemins de fer du Canada rendent ces données disponibles dans le but d'augmenter la productivité de la chaîne d'approvisionnement pour toutes les parties intéressées.

---

## x. Passages à niveau

Les chemins de fer du Canada croient que l'administration des passages à niveau est un problème pressant. Transports Canada a le pouvoir de fermer un passage à la suite d'une évaluation des risques pour la sécurité publique, alors que l'Office des transports du Canada a le pouvoir d'ouvrir de nouveaux passages sans procéder à une évaluation des risques.

Étant donné que la plupart des incidents liés à la sécurité se produisent aux passages à niveau, les chemins de fer du Canada croient que c'est Transports Canada qui devrait avoir le pouvoir d'ouvrir de nouveaux passages. De plus, on ne devrait ouvrir de nouveaux passages qu'après une évaluation exhaustive des risques pour la sécurité publique et seulement en l'absence de solution de rechange.



Les chemins de fer croient que l'organisation habilitée à ouvrir des passages à niveau devrait être la même que celle qui peut les fermer, soit Transports Canada.

## xi. Modernisation de VIA Rail par l'instauration d'un service voyageurs intervilles à grande fréquence

Les Canadiens sont de plus en plus nombreux à chercher une solution de rechange durable aux véhicules personnels. Cette tendance risque de s'accroître parce que des villes comme Montréal, Ottawa et Toronto ne cessent de se densifier.

Pour préférer le train à leur voiture, les voyageurs ont besoin d'un service fiable, fréquent, rapide et économique. C'est particulièrement vrai dans le corridor Québec-Windsor où vit plus de la moitié de la population canadienne.

À l'heure actuelle, VIA Rail ne possède que 2 % des voies où elle exerce ses activités. Le reste appartient aux chemins de fer marchandises du Canada. L'engorgement croissant de ces voies se traduit souvent par des limitations de vitesse et une difficulté à programmer des trains ou à ajouter des fréquences, des obstacles qui empêchent VIA Rail de remplir efficacement son mandat. La situation est aussi loin d'être idéale pour les chemins de fer marchandises, puisque VIA occupe des créneaux horaires qui entravent les mouvements de marchandises et a besoin de voies de meilleure qualité que celles qui servent normalement au transport marchandises.

Pour remédier à cette situation, VIA Rail a proposé un projet de train à grande fréquence (TGF) qui, dans un premier temps, reposerait sur l'aménagement d'un réseau ferré réservé au transport voyageurs entre Montréal, Ottawa et Toronto. Ce réseau serait bâti

sur des emprises abandonnées ou disponibles et les tronçons Montréal-Ottawa-Toronto pourraient être aménagés en moins de quatre ans.

Sur un réseau dédié, VIA Rail pourrait faire circuler ses trains à leur plein régime de 160 km/h et faire passer son achalandage de deux à sept millions de voyageurs par année. Les retombées financières prévues couvriraient les coûts du projet, estimés à 3 G\$, et permettraient de subventionner les itinéraires moins rentables de VIA en dehors du corridor Québec-Windsor. Cette solution économique réduirait aussi les coûts environnementaux et les pertes de productivité associées à la congestion dans les grands centres urbains en retirant cinq millions de voitures de nos routes chaque année. Enfin, le projet jetterait les bases d'améliorations futures de la vitesse et de la technologie, ce qui pourrait mener à la coexistence d'infrastructures ferroviaires réservées aux trains de voyageurs à vitesse normale et à grande vitesse.

Les études et analyses portant sur la demande et sur les aspects techniques et financiers du projet de TGF de VIA Rail ont été menées avec l'aide d'experts canadiens et internationaux. Les résultats ont fait l'objet d'un examen par les pairs. VIA Rail a aussi sondé les marchés des capitaux et a confirmé que certaines des plus grandes caisses de retraite au Canada avaient démontré de l'intérêt.

# Regard sur l'avenir



Association des chemins  
de fer du Canada

# Regard sur l'avenir

## i. Examen législatif de la Loi sur les transports au Canada

Le 25 juin 2014, la ministre des Transports de l'époque a annoncé l'examen législatif de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). En vertu de l'article 53 de la LTC, on doit procéder régulièrement à un examen complet de la réglementation économique du secteur des transports au Canada.

Cet examen est dirigé par l'honorable David Emerson, qui est entouré de cinq conseillers. Comme toujours, l'examen est réalisé sans lien de dépendance avec le gouvernement.

Compte tenu des inquiétudes suscitées par les retards de livraison des céréales au cours de la campagne agricole 2013-2014, on s'attend à ce que M. Emerson donne la priorité au transport céréalier dans son rapport. Il devrait aussi déterminer si les cadres législatif et

politique actuels sur les transports sont adéquats et favorisent la compétitivité, les intérêts commerciaux et la croissance économique du pays. Il est aussi probable que M. Emerson se penche sur les moyens de mieux utiliser les portes, corridors et chaînes d'approvisionnement existants.

L'ACFC et ses membres ont soumis quelques mémoires à M. Emerson et à ses conseillers pour les aider dans leur travail. M. Emerson a présenté son rapport définitif au ministre des Transports dans le délai de 18 mois imparti mentionné à son mandat. Au cours des prochains mois, le gouvernement et les parlementaires étudieront ses nombreuses recommandations, et le secteur ferroviaire est prêt à participer activement à ces délibérations.

## ii. Maintien de la pertinence de la législation ferroviaire

Ces dix dernières années, l'ACFC et ses membres se sont associés étroitement au processus législatif du gouvernement fédéral et se sont prononcés, par des mémoires, des comparutions devant des comités et des consultations, sur divers projets de loi, dont les suivants : C-11 (2007), C-8 (2008), S-4 (2012), C-52 (2013) et C-30 (2014).

Le secteur ferroviaire a donné son plein appui à la plupart des réformes législatives des dernières années, surtout celles qui renforçaient la sécurité. Cependant, d'autres dispositions ont marqué un recul par rapport aux gains économiques réalisés dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Par exemple, certaines mesures législatives récentes ont nettement fait pencher la balance en faveur des expéditeurs. Ces changements empêcheront les chemins de fer de gérer efficacement leurs réseaux et nuiront aux efforts d'amélioration de la chaîne d'approvisionnement par chemin de fer dans son ensemble.

Au moment d'étudier le rapport de l'honorable David Emerson sur l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, le gouvernement devrait veiller tout particulièrement à ce que la politique canadienne des transports continue de tenir compte des cadres commerciaux et des solutions axées sur le marché qui assureront la réussite à long terme du Canada. De plus, il est impératif que les décisions futures portant sur la politique ferroviaire reconnaissent que le secteur ferroviaire fonctionne en réseau et qu'il occupe une place importante dans les chaînes d'approvisionnement de notre pays.



Une consultation productive sur la loi sera un gage de réussite pour les chemins de fer et l'économie du pays et pour la société canadienne dans son ensemble.

Chaque année, les chemins de fer du Canada acheminent plus de 380 millions de tonnes métriques de marchandises, ce qui représente une valeur de plus de 280 G\$ pour l'économie canadienne. Leur réussite passe par un dialogue ouvert et transparent avec le gouvernement et les parlementaires. Une consultation productive sera un gage de réussite pour les chemins de fer et l'économie du pays et pour la société canadienne dans son ensemble.

---

### iii. Le rail comme élément de la solution aux changements climatiques au Canada

Parce qu'ils ont un rendement énergétique exceptionnel et qu'ils travaillent depuis longtemps à la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, les chemins de fer marchandises et voyageurs du Canada peuvent contribuer à la lutte aux changements climatiques au pays.

En général, l'efficacité énergétique du rail est cinq fois supérieure à celle du camionnage; un seul train-bloc de marchandises peut éliminer plus de 300 camions de nos routes encombrées. De même, un train de banlieue

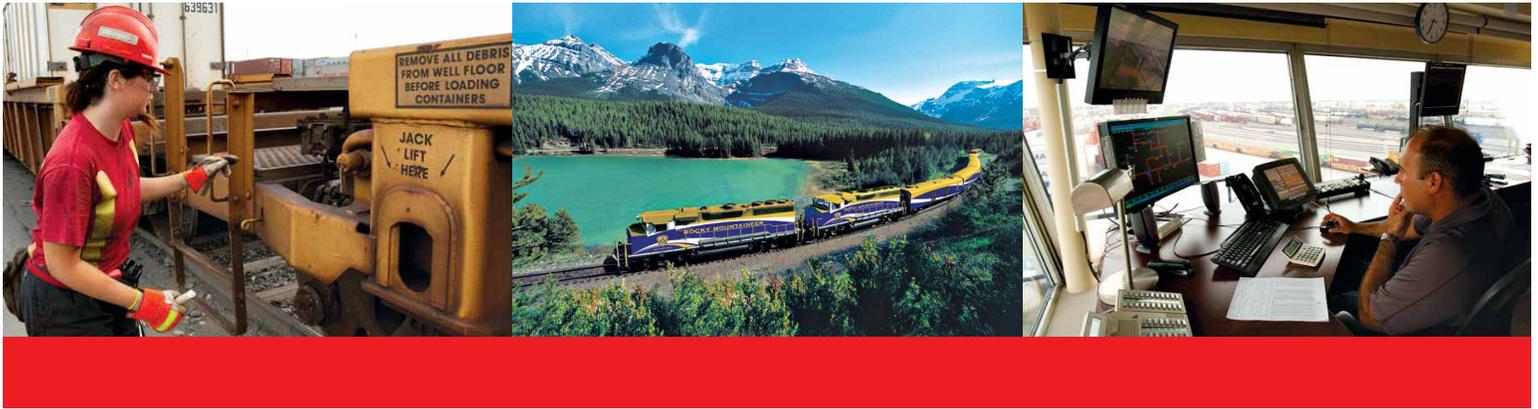
peut retirer des centaines de voitures de nos routes achalandées, tout en réduisant les émissions et la pollution atmosphérique.

À ce jour, peu de programmes nationaux et provinciaux ont offert des incitatifs au transport des gens et des marchandises par train. Les chemins de fer du Canada sont prêts à travailler avec tous les ordres de gouvernement pour réduire les émissions provenant du transport et soutenir la stratégie de développement à faibles émissions de carbone du Canada.



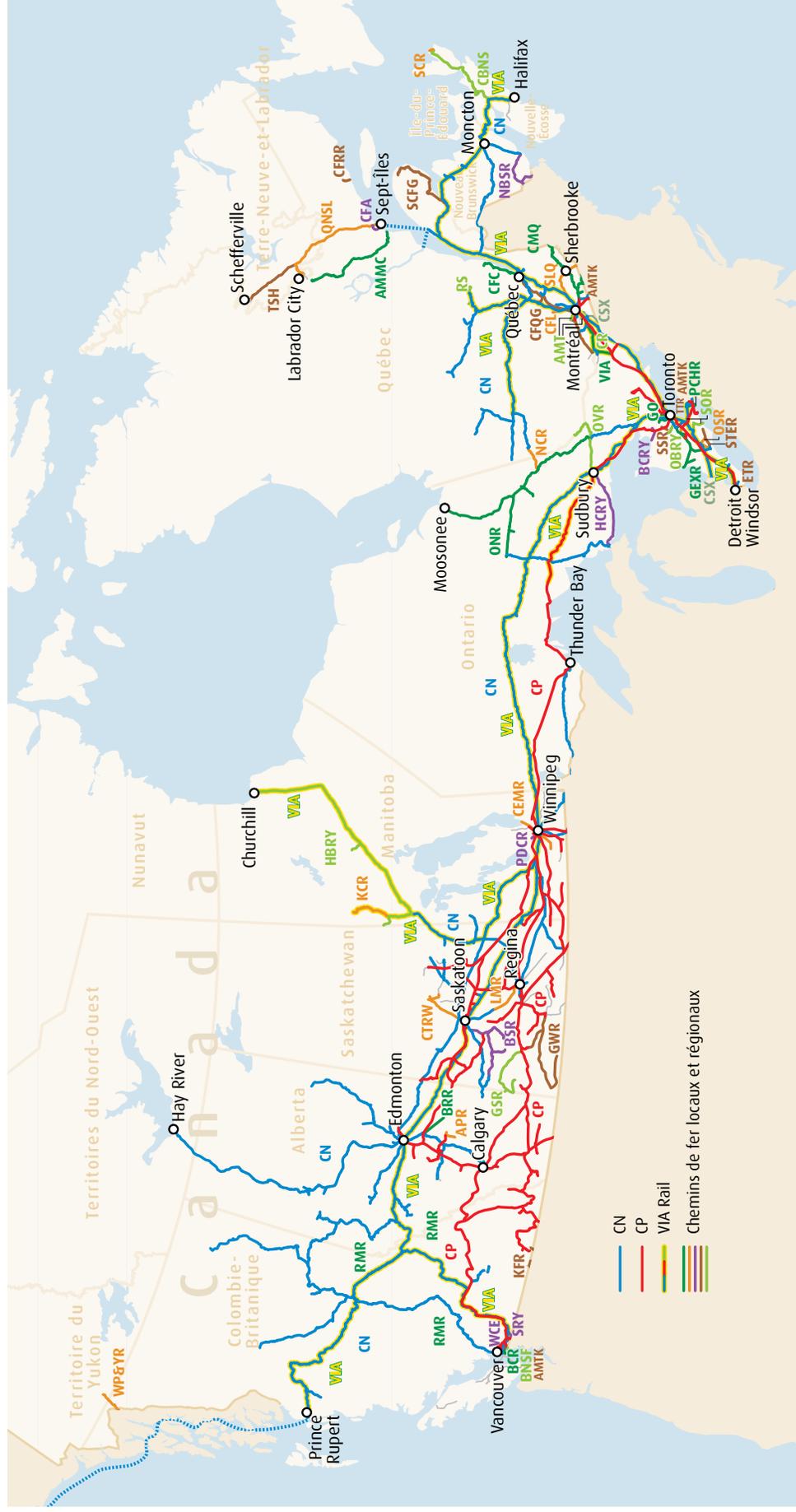
Parce qu'ils ont un rendement énergétique exceptionnel et qu'ils travaillent depuis longtemps à la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, les chemins de fer marchandises et voyageurs du Canada peuvent contribuer à la lutte aux changements climatiques au pays.

# Annexes



# Annexes

## i. Carte du réseau ferroviaire canadien



---

## ii. Liste des membres de l'Association des chemins de fer du Canada

<b>GSR</b> 6970184 Canada	<b>RMR</b> Great Canadian Railtour Company
<b>AMT</b> Agence métropolitaine de transport	<b>GSR</b> Great Sandhills Railway
<b>APR</b> Alberta Prairie Railway Excursions	<b>GWR</b> Great Western Railway
<b>AMTK</b> Amtrak	<b>HBRY</b> Hudson Bay Railway
<b>AMMC</b> ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c.	<b>HCRY</b> Huron Central Railway
<b>BCRY</b> Barrie-Collingwood Railway	<b>KRC</b> Keewatin Railway
<b>BRR</b> Battle River Railway	<b>KFR</b> Kettle Falls International Railway
<b>BCR</b> BCR Properties	<b>LMR</b> Last Mountain Railway
<b>BSR</b> Big Sky Rail	<b>NBSR</b> New Brunswick Southern Railway
<b>BNSF</b> BNSF Railway	<b>NCR</b> Nipissing Central Railway
<b>CP</b> CP	<b>NS</b> Norfolk Southern Railway
<b>CBNS</b> Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	<b>OSR</b> Ontario Southland Railway
<b>CR</b> Capital Railway	<b>OBRY</b> Orangeville Brampton Railway
<b>CTRW</b> Carlton Trail Railway	<b>OVR</b> Ottawa Valley Railway
<b>CEMR</b> Central Manitoba Railway	<b>PDCR</b> Prairie Dog Central Railway
<b>CFRR</b> Chemin de fer de la Rivière Romaine	<b>GO</b> Réseau GO
<b>QNSL</b> Chemin de fer Q.N.S. & L.	<b>SCFG</b> Société du chemin de fer de la Gaspésie
<b>SLQ</b> Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec)	<b>SSR</b> South Simcoe Railway
<b>CMQ</b> Chemins de fer du Centre du Maine et du Québec	<b>SOR</b> Southern Ontario Railway
<b>CFQG</b> Chemins de fer Québec-Gatineau	<b>SRY</b> Southern Railway of British Columbia
<b>CN</b> CN	<b>SSR</b> Stewart Southern Railway
<b>ONTC</b> Commission de transport Ontario Northland	<b>SCR</b> Sydney Coal Railway
<b>CFA</b> Compagnie du chemin de fer Arnaud	<b>TTR</b> Toronto Terminals Railway
<b>CFL</b> Compagnie du chemin de fer Lanaudière	<b>CFC</b> Train Touristique de Charlevoix
<b>RS</b> Compagnie du chemin de fer Roberval-Saguenay	<b>TSH</b> Transport Ferroviaire Tshiuéti
<b>CSX</b> CSX Transportation	<b>PCHR</b> Trillium Railway
<b>EMRY</b> Eastern Maine Railway	<b>VIA</b> VIA Rail Canada
<b>ETR</b> Essex Terminal Railway	<b>WCE</b> West Coast Express
<b>GEXR</b> Goderich-Exeter Railway Company	<b>WP&amp;YR</b> White Pass and Yukon Route Railroad

---

### iii. Liste des lois et règlements applicables aux chemins de fer

#### Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

- Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports

#### Code canadien du travail

- Règlement sur les comités de sécurité et de santé et les représentants
- Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles
- Règlement sur la durée du travail des employés des services roulants dans les chemins de fer
- Règlement du Canada sur les normes du travail
- Règlement du Canada sur les relations industrielles
- Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail
- Règlement sur la sécurité et la santé au travail (trains)

#### Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

- Règlement désignant les activités concrètes

#### Loi sur l'Office national de l'énergie

- Règlement de l'Office national de l'énergie sur le croisement de pipe-lines, partie I
- Règlement de l'Office national de l'énergie sur le croisement de pipe-lines, partie II

#### Loi canadienne sur la protection de l'environnement

- Liste des autorités responsables des déchets dangereux
- Règlement sur les biphényles chlorés
- Règlement sur l'exportation de déchets contenant des BPC (1996)
- Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses
- Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)
- Règlement sur le stockage des matériels contenant des BPC
- Règlement sur les systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés
- Règlement fédéral sur le traitement et la destruction des BPC au moyen d'unités mobiles

#### Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales

- Règlement sur les gares ferroviaires patrimoniales

#### Loi sur la protection de la navigation

- Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables
- Règlement sur les ponts des eaux navigables

#### Loi sur la sécurité ferroviaire

- Normes sur les passages à niveau
- Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires
- Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer
- Règlement sur les opérations minières près des voies ferrées
- Règlement sur les passages à niveau
- Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire
- Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire

---

## Loi sur les transports au Canada

- Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures, 1996
- Décret autorisant certaines personnes à être parties à certains arrangements commerciaux et donnant des directives précises à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser
- Décret autorisant des négociations pour la résolution du conflit causant la perturbation extraordinaire du réseau national des transports en ce qui concerne les mouvements des conteneurs arrivant à certains ports de la Colombie-Britannique ou les quittant
- Décret autorisant les personnes qui y sont visées à être parties à certains arrangements commerciaux et donnant des directives précises à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser
- Décret modifiant certaines ordonnances de l'Office national des Transports concernant des compagnies de chemins de fer
- Ordonnance modifiant les ordonnances de la CCT en abandon de l'exploitation de la sous-division Avonlea du CN entre Parry et Avonlea
- Règlement sur l'abandon de lignes de chemin de fer
- Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer
- Règlement sur les croisements de fils et leur proximité
- Règlement régissant les détails des cartes, plans, profils, dessins, devis et livres de renvoi
- Règlement sur l'emmagasiner en vrac des gaz de pétrole liquéfiés
- Règlement sur l'emmagasiner en vrac des liquides inflammables
- Règlement sur le calcul des frais ferroviaires
- Règlement sur les chaudières de chauffage et de force motrice
- Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience
- Règlement sur la hauteur des fils des lignes de télégraphe et de téléphone
- Règlement sur l'hygiène ferroviaire
- Règlement sur les installations de déchargement des wagons-citernes à chlore
- Règlement sur les installations d'emmagasiner du nitrate d'ammonium
- Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire
- Règlement régissant la manutention de wagons complets d'explosifs sur des voies de chemin de fer
- Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer
- Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires
- Règlement sur la prévention des étincelles électriques sur les chemins de fer
- Règlement sur la protection des devis d'installation et d'essai aux passages à niveau
- Règlement sur les renseignements relatifs au transport
- Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises
- Règlement sur les spécifications 112 et 114 de la C.C.T. Wagons-citernes
- Règlement sur le stockage de l'ammoniac anhydre
- Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers
- Règlement et Règles sur le trafic de l'Algoma Central Railway
- Règlement et Règles sur le trafic du chemin de fer canadien du Pacifique
- Règlement et Règles sur le trafic de la Dominion Atlantic Railway
- Règlement et Règles de la trafic de la Grand River Railway
- Règlement et Règles sur le trafic de la Lake Erie and Northern Railway
- Règlement et Règles sur le trafic de la Quebec Central Railway
- Règlement sur l'usage en commun de poteaux
- Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain
- Règlements nos 6 et 8 de VIA Rail Canada Inc.
- Règlement et Règles sur les voyageurs des chemins de fer nationaux du Canada
- Règlement sur les wagons de matériel de service

## Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

- Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

## Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada

- Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada

---

#### iv. Liste des règlements d'exploitation ferroviaire

- Norme relative aux gabarits ferroviaires
- Norme sur les modules de signalisation à diodes électroluminescentes (DEL) de passages à niveau rail-route
- Normes relatives aux systèmes ferroviaires de signalisation et de contrôle de la circulation
- Prescriptions concernant les canalisations traversant sous les voies ferrées
- Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF)
- Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs
- Règlement relatif à l'inspection et la sécurité des locomotives de chemin de fer
- Règlement concernant l'inspection et la sécurité des wagons de marchandises
- Règles sur l'inspection et la sécurité des voitures à voyageurs
- Règlement concernant l'installation, l'inspection et la vérification des réservoirs d'air (autres que ceux des locomotives)
- Règlement médical pour les postes essentiels à la sécurité ferroviaire
- Règles concernant les normes de compétence minimales des employés ferroviaires
- Règlement concernant les postes essentiels à la sécurité ferroviaire
- Règlement de prévention et de lutte contre les incendies sur les emprises ferroviaires
- Règlement sur la réflectorisation du matériel ferroviaire
- Règlement concernant la sécurité de la voie
- Règlement relatif à la sécurité des voyageurs
- Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire