

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Réseau ferroviaire – Infrastructures et structures de l'industrie

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Septembre 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

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

COLLABORATION À LA RÉDACTION

Jean Bourassa, géographe stagiaire, Service des inventaires et plan, DATNQ

Stéphanie Côté, géographe stagiaire, Service des inventaires et plan, DATNQ

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

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

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

SOUTIEN TECHNIQUE

Grant Bayley, vice-président Northeast Region RailAmerica, OVR

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

François Bruneau, surintendant – Zone Québec Nord, CN /CFILINQ

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

Brian T. Conrad, manager marketing & Pricing, ONR

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

Chantal Girouard, Transport ferroviaire et routier des marchandises, DMT

Hélène Jacquaz, première directrice, Communications externes, Affaires publiques du
Canadien National

André Kawa, Transport ferroviaire et routier des marchandises, DMT

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

Carole Latendresse, adjointe – Exploitation, CN / CFILINQ

Denis Morin, commis général à Rouyn-Noranda, ONR

Martine Rioux, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue

Louise Soulière, Transport ferroviaire et routier des marchandises, DMT

REMERCIEMENTS

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

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

Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord–du-Québec
Service des inventaires et plan
80, avenue Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3237
Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉ	VII
1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Situation de l'étude	1
1.2 Contenu de l'étude	3
2.0 Historique du chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue	5
2.1 Du sud au nord – les premières lignes au Témiscamingue	5
2.2 D'est en ouest, la traversée de l'Abitibi forestière	6
2.3 Les embranchements de l'Abitibi minière	7
2.4 La percée vers le Nord	8
2.5 Le déclin du chemin de fer	8
2.6 Les conséquences sur le réseau ferroviaire témiscabibien	10
2.7 Perspectives	11
2.8 Considérations	23
3.0 STRUCTURES DE L'INDUSTRIE ET RÉSEAU FERROVIAIRE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	25
3.1 Structures de l'industrie ferroviaire	26
3.2 Les services ferroviaires	28
3.3 Catégorisation des transporteurs ferroviaires	29
3.4 Le réseau nord-américain	31
3.5 Réseau canadien	35
3.6 Le réseau québécois	41
3.7 Le réseau régional	45
3.7.1 L'OVR	52
3.7.2 L'ONR	56

3.7.3	LE CFILINQ	59
3.8	Considérations	62
4.0	INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS	69
4.1	Impact sur les services et la sécurité des équipements et des infrastructures	70
4.2	Détermination des normes d'installation et d'entretien des infrastructures	70
4.3	États des voies et des infrastructures en Abitibi-Témiscamingue	73
4.4	Conditions, entretien et coûts des voies	75
4.5	Considérations	78
5.0	CONCLUSION	81
	LEXIQUE	85
	BIBLIOGRAPHIE	91

ANNEXES

1. Le concept de la valeur nette de récupération
2. Fiches signalitiques et adresses des chemins de fer de l'Abitibi-Témiscamingue
3. Terminologie lexico-graphique : Voie ferrée

LISTE DES CARTES, DES FIGURES ET DES TABLEAUX

CARTES

1. Développement de l'axe de peuplement de l'Abitibi rurale le long du chemin de fer transcontinental 15
2. Évolution des aménagements de tronçons ferroviaires en Abitibi-Témiscamingue (1890-1998) 19
3. Lignes ferroviaires opérées et abandonnées 21
4. Localisation du réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue et des régions limitrophes 49

FIGURES

1.	Situation de l'étude dans la démarche de planification des transports du gouvernement du Québec	2
2.	Caractéristiques des compagnies de chemin de fer offrant des services de transport de marchandises aux États-Unis selon la catégorie	32
3.	Caractéristiques des compagnies de chemin de fer offrant des services de transport de marchandises aux États-Unis selon la catégorie	37
4.	Position du réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec .	51
5.	Situation de L'OVR dans l'organisation de RailAmerica	53
6.	Situation du tronçon Témiscaming dans le réseau de L'OVR – fiche technique	55
7.	Situation de l'ONR dans l'organisation de l'Ontario Northland	57
8.	Situation du tronçon Rouyn-Noranda dans le réseau de L'ONR – fiche technique	58
9.	Situation du CFILINQ dans l'organisation du Canadien National.....	60
10.	Situation des tronçons témiscabitiens du CFILINQ	61

TABLEAUX

1.	Développement de l'axe de peuplement de l'Abitibi rurale le long du chemin de fer transcontinental (avant 1930)	13
2.	Évolution des aménagements de tronçons ferroviaires en Abitibi-Témiscamingue (1890 - 1998)	17
3.	Diagnostic transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue – Historique du chemin de fer de l'Abitibi-Témiscamingue	24
4.	Catégorisation des chemins de fer nord-américains	31
5.	Réseaux de chemins de fer en territoire étatsuniens	32
6.	Réseaux de chemins de fer en territoire canadien.....	37
7.	Réseaux de chemins de fer en territoire québécois	42
8.	Effectifs RailAmerica et Ottawa Valley RaiLink.....	54
9.	Effectifs Ontario Northland Railway	57
10.	Effectifs du Canadien National et CFILINQ.....	61
11.	Diagnostic transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue – Structures de l'industrie.....	63
12.	Catégories de voies selon les limites de vitesse de circulation sur les voies ferrées.....	73
13.	Conditions des infrastructures ferroviaires en Abitibi-Témiscamingue.....	74
14.	Entretien des infrastructures ferroviaires	76
15.	Diagnostic transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue – Infrastructures et équipements	79

SIGLES

AAR	Association of American Railroads
ACFC	Association des chemins de fer du Canada
ACR	l'Algoma Central Railway
ASLRA	American Short Lines and Regional Railroads Association
BCR	British Columbia Railway
BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada
CFBC	Chemin de fer Baie-des-chaleurs
CFC	Chemin de fer Charlevoix
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CFILINQ	Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord du Québec
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRDAT	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
DATNQ	Direction territoriale de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec
FNM	Ferrocarriles Nacionales de Mexico
IC	Illinois Central
KCSR	Kansas City Southern Railway
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NS	Norfolk Southern Corporation
ONR	Ontario Northland Railway
OTC	Office des transports du Canada
OVR	Ottawa Valley RaiLink
QNS&L	Quebec North Shore & Labrador Railway
SCFQ	Société des chemins de fer du Québec
SL&H	Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson
SCLT	Société de colonisation du Lac Témiscamingue
STB	Surface Transportation Board
TNOR	Temiscaming and Northern Railway

NOTE AU LECTEUR

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

NOTE

De plus, à moins que le contexte n'indique un sens différent les expressions et les mots suivants signifient :

- | | |
|-----------------------|---|
| « l'État » : | Les instances politiques gouvernementales prises dans un sens général, cette expression inclut le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et leurs mandataires; |
| « le gouvernement » : | Le gouvernement du Québec; |
| « le Ministère » : | Le ministère des Transports du Québec; |
| « l'Office » : | L'Office des Transports du Canada. |

CONVERSION DE CERTAINES UNITÉS DE MESURE

Dans les pages qui suivent certaines conversion ont été effectuées sur les bases suivantes:
1 mille = 1,609 km; 1 pied = 0,3048 mètre; 1 livre = 453,592 grammes.

RÉSUMÉ

Importance du réseau ferroviaire régional et position sur l'ensemble du continent

Le transport ferroviaire a été pendant longtemps le seul moyen de transport en mesure d'assurer la circulation des marchandises lourdes et des voyageurs dans les régions dites éloignées. Dès la fin du XIX^e siècle, plusieurs compagnies ferroviaires bénéficiaient de l'aide gouvernementale et de l'essor économique des régions ressources. Le réseau ferroviaire nord-américain réunit les ramifications des chemins de fer qui parcourent encore aujourd'hui l'ensemble du continent. Plusieurs compagnies ferroviaires offrent les services de transport marchandises et voyageurs. Au Québec, le réseau ferroviaire s'est développé dans la majorité des régions.

En Amérique du Nord, il existe actuellement plus de 500 compagnies de chemin de fer. Une dizaine d'entre-elles peuvent être considérées comme de grandes compagnies (*Catégorie 1*). Ces dernières se partagent l'essentiel des revenus et exploitent la plus grande partie du réseau ferroviaire nord-américain. Les autres sont des compagnies de taille moyenne (*Catégorie 2*) ou de petite taille (*Catégorie 3*) qui assurent surtout les services régionaux et locaux.

Trois compagnies de chemin de fer offrent un service de transport de marchandises sur le territoire témiscabitiien. L'Ottawa Valley RaiLink (OVR) assure la liaison entre Témiscaming et Mattawa (Ontario). L'OVR est une subdivision de RaiLink Canada, elle-même une filiale de la très importante compagnie RailAmerica, qui se spécialise dans l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer d'intérêt local (CFIL). En plus du transport de marchandises, ce tronçon accueille, pendant la saison estivale, le Timber train, un train à vocation touristique.

L'Ontario Northland Railway (ONR) est une compagnie de chemin de fer provinciale de l'Ontario. La compagnie possède un embranchement jusqu'à Rouyn-Noranda. Il s'agit d'un des plus importants chemin de fer régional au Canada.

Enfin, le Canadien National (CN) exploite en Abitibi-Témiscamingue, par l'intermédiaire de sa division du Chemin de fer d'intérêt local du Nord-du-Québec (CFILINQ), un service ferroviaire de marchandises. Ce service permet le transport de marchandises lourdes entre Montréal et la région témiscabitiienne en passant par La Tuque. Quatre tronçons du CFILINQ sillonnent la région. Le tronçon St-Maurice s'étend de Fitzpatrick, près de La Tuque (Mauricie), jusqu'à Senneterre. Le tronçon Val-d'Or relie Senneterre et Rouyn-Noranda. Le tronçon Taschereau fait le lien entre Senneterre et La Sarre. Le tronçon Chapais met en liaison Barraute et Franquet en passant par Lebel-sur-Quévillon (Nord-du-Québec). Le tronçon Matagami reliant la localité du même nom à Franquet (Nord-du-Québec) s'ajoute en amont du réseau ouest du CFILINQ.

En ce qui concerne le transport de marchandises, il existe encore une liaison de train de voyageurs (service VIA Rail) entre Montréal et Senneterre à raison de trois allers-retours par semaine. Il importe de rappeler que les chemins de fer sont avant tout des

entreprises dont l'objectif premier est d'assurer un certain rendement à leurs actionnaires. Les voies ferrées témiscabitiennes sont des *réseaux secondaires* qui alimentent en principe les voies principales des grandes compagnies ferroviaires nord-américaines.

Situation de l'industrie ferroviaire nord-américaine et effet sur les réseaux de transport régionaux

Si l'industrie ferroviaire a bénéficié d'un développement spectaculaire au début du siècle, celle-ci subit toutefois, depuis les quarante dernières années, les contrecoups de la révolution majeure qui s'opère dans le monde du transport. L'industrie ferroviaire au Québec et en Abitibi-Témiscamingue n'échappe pas à la situation. Ainsi, au fil des dernières décennies, plusieurs tronçons ont été abandonnés, certains sont exploités en deçà de leur capacité alors que d'autres restent menacés. Les raisons de ce déclin sont nombreuses, plusieurs facteurs y contribuant :

- le développement de nouvelles technologies dans le secteur des communications et innovations majeures dans le secteur des transports en général;
- l'abandon, par l'État, du financement des *infrastructures* ferroviaires au profit des *infrastructures* routières et autres équipements;
- la transformation de la demande dans le secteur du transport . Cette transformation se matérialise notamment par une augmentation de la demande pour les produits plus légers, plus petits et périssables. Elle se manifeste également par un resserrement des exigences des expéditeurs en matière de flexibilité, de services et de délais de livraison. Enfin, la généralisation des transports individuels et de l'accessibilité à l'automobile finissent par avoir un impact important sur le transport des personnes et de certaines marchandises;
- le déclin des activités dans les secteurs primaires et la concentration des activités industrielles, commerciales et administratives dans les grands pôles urbains; concentration des équipements et des services de transports dans les nouvelles banlieues périphériques des pôles urbains.

De plus, dans les années 80 et 90, la déréglementation importante, la privatisation du CN et la rationalisation des effectifs (notamment chez VIA Rail) par le gouvernement canadien viennent consacrer une partie de ce déclin du secteur ferroviaire. À ces facteurs s'ajoutent le phénomène de mondialisation des marchés. Dans le secteur ferroviaire, cette mondialisation s'est matérialisée par une harmonisation continue de la réglementation à l'échelle de l'Amérique du Nord; une plus grande facilité à exploiter des services ferroviaires au-delà des frontières nationales, un intérêt pour les grandes compagnies à fusionner et à conclure des alliances stratégiques leur permettant d'offrir à certains expéditeurs des accès longs parcours à de nouveaux marchés. Bien établies et bénéficiant de réseaux infrastructurels, voire d'équipements importants, cette

continentalisation des marchés à d'abord favorisé les grandes compagnies ferroviaires. Pour l'industrie ferroviaire, l'ensemble de ces éléments a pour multiples corollaires :

- de soumettre davantage le transport ferroviaire aux lois du marché;
- de permettre une concurrence accrue des autres modes de transport : camionnage, transport aérien et aéroportuaire, transport par pipeline, etc.;
- de favoriser l'abandon des tronçons ferroviaires non rentables, généralement situés dans les régions dites périphériques, une diminution de l'entretien des *infrastructures* et des équipements dans ces régions ainsi qu'une concentration des activités ferroviaires et de nouveaux investissements technologiques, par les grandes compagnies de chemin de fer, sur les voies les plus viables et les plus profitables;
- de faciliter l'émergence de chemins de fer d'intérêt local (CFIL) qui reprennent des tronçons secondaires pour les exploiter à des coûts moindres et alimenter les voies principales exploitées par les chemins de fer de *Catégorie 1*;
- d'obliger une transformation des *pratiques logistiques* et de gestion de la circulation des produits.

Pour les régions comme l'Abitibi-Témiscamingue, cette situation n'est pas sans tirer à conséquence. La population témiscabitiébienne et le gouvernement du Québec craignent notamment que ce désinvestissement et ce ralentissement des activités ferroviaires se traduisent par :

- un transfert modal des marchandises transportées traditionnellement par le rail vers le camionnage. Cette situation pourrait entraîner une diminution de la sécurité routière et contribuerait à la détérioration accélérée du réseau routier et à l'augmentation des coûts sociaux qui y sont liés;
- une diminution de la concurrence qui s'exerce généralement en présence de plusieurs modes de transport sur un territoire donné;
- un abandon de services ferroviaires aux passagers. Ce service est jugé essentiel pour certaines communautés et constitue un outil de développement majeur pour le développement économique et récréatif régional;
- une diminution de la qualité des services de transport offerts aux expéditeurs. Cette situation pourrait contribuer à limiter les occasions, pour les demandeurs de transport régionaux, d'accéder à de nouveaux marchés et au transport de marchandises sur de longs parcours.

Pour le Ministère, de nombreuses actions doivent être entreprises afin de faciliter, à moyen terme, les actions concertées avec les partenaires régionaux et extrarégionaux dans les domaines de l'industrie ferroviaire et du transport de marchandises. Toute

intervention et implication du MTQ dans ce dossier passe par une connaissance éclairée de l'actualité et des transformations qui s'opèrent dans cette industrie; des coûts d'intervention, voire d'exploitation des *infrastructures* et des équipements de chemin de fer; ainsi que de l'état et des conditions des voies. Or, à l'heure actuelle, même si ces efforts de documentation et d'évaluation ne doivent pas nécessairement relever du gouvernement du Québec, plusieurs de ces éléments mériteraient d'être analysés. L'évaluation des voies régionales date de quelques années. Les coûts d'interventions infrastructurels demeurent plus ou moins précis et l'inventaire des ressources matérielles nécessaires à l'offre de service ferroviaire de qualité est mal connu. Ces données permettraient aux acteurs régionaux de mieux se mobiliser quant aux actions à réaliser dans le domaine.

Défis régionaux liés au développement de l'industrie ferroviaire régionale

Considérant l'ensemble des enjeux liés à l'industrie ferroviaire régionale, le Ministère considère que les principaux défis que doit relever la région de l'Abitibi-Témiscamingue sont les suivants :

- La capacité du réseau ferroviaire régional à intégrer le réseau de transport de base (tous modes de transport confondus) et à assurer, dans un souci de concurrence, la sécurité sous tous ses aspects, la qualité des services, le développement économique ainsi que des services de transport de marchandises et des personnes.
- La capacité d'assurer des services ferroviaires concurrentiels et de qualité pour le déplacement des marchandises et des personnes. Toute diminution des activités ferroviaires et de l'entretien des équipements et *infrastructures* de chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue, ainsi qu'en aval et en amont de ce réseau, risquent d'avoir des conséquences importantes sur la sécurité, le développement économique, l'aménagement du territoire et les autres équipements collectifs.
- L'intérêt de défendre les services de transport ferroviaire de voyageurs comme services essentiels à certaines populations de l'Abitibi-Témiscamingue, comme occasion de développement économique et récréatif, et comme solution de rechange concurrentielle de transport des personnes.
- La pertinence de prendre rapidement connaissance des événements et des activités qui affectent l'industrie du transport ferroviaire, du transport de marchandises et de l'*intermodalité*, et ce, à l'échelle du continent. Cette connaissance est essentielle afin de connaître la position des acteurs exploitant le réseau, d'établir les liens entre les divers réseaux et les marchés nord-américains qu'ils desservent ainsi que d'évaluer la capacité de la région témiscabitiébienne à profiter de ces réseaux. La connaissance des activités et des structures de l'industrie ferroviaire ne peut plus se limiter au seul contexte québécois.

- La nécessité pour l'Abitibi-Témiscamingue de rassembler tous les intervenants concernés par le transport ferroviaire et de se doter d'une stratégie d'intervention en cas de cession ou d'abandon de tronçons. Une telle stratégie devrait permettre de déterminer les outils permettant d'associer d'autres transporteurs et divers intervenants économiques qui ont un intérêt à maintenir la connexion des réseaux ferroviaires régionaux aux *lignes principales* du continent.
- La réunion des acteurs régionaux afin de maximiser le potentiel offert par les compagnies de chemin de fer présentes en région.
- La nécessité de se faire une idée claire de l'état du *réseau secondaire* de chemin de fer régional, des *infrastructures* ferroviaires en aval et en amont de celui-ci, des embranchements et autres *voies industrielles*. La nécessité de se faire une idée claire des coûts d'entretien, voire d'intervention sur les *infrastructures* et équipements ferroviaires. La nécessité de mettre continuellement à jour cette évaluation.

1.0 INTRODUCTION

L'industrie ferroviaire comme toute industrie, possède ses spécificités, ses modes et ses conditions de fonctionnement. L'industrie ferroviaire relève en somme d'entreprises offrant des services de transport qui, comme de nombreuses entreprises, se doivent d'être concurrentielles et efficaces. Ainsi, les compagnies de chemin de fer se doivent également d'être sécuritaires et respectueuses de l'environnement. La présence de chemins de fer sur un territoire devient parfois un atout non négligeable du développement économique d'une région. L'une des particularités de cette industrie et sa façon d'occuper l'espace. En se développant, les compagnies ferroviaires ont tracé, sur l'ensemble du continent nord-américain, des réseaux importants de transport. Ces réseaux se matérialisent sous forme d'*infrastructures* et d'équipements.

Dans une région dite « ressource » comme l'Abitibi-Témiscamingue, le transport ferroviaire joue historiquement un rôle de premier plan. Il a longtemps été considéré comme condition essentielle au déplacement des personnes et des marchandises. Encore aujourd'hui, les *convois* transportent, à origine ou destination de la région, différentes marchandises : minerais, copeaux de bois, bois d'œuvre, acide sulfurique, pâte et papier, produits pétroliers. Les trains passagers permettent à certaines populations locales, pourvoyeurs, touristes et chasseurs de se déplacer en des lieux qui seraient autrement d'accès difficiles.

Le développement de l'industrie ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue laisse, derrière elle et devant nous, un certain nombre d'équipements et d'*infrastructures*. De surcroît, les compagnies ferroviaires œuvrant en région ont accès à un vaste réseau extrarégional qui leur permet d'offrir leurs services. Il existe un lien premier entre l'organisation et le fonctionnement des compagnies de chemin de fer (les structures) et les équipements qui leur permettent d'offrir les services (les *infrastructures*). Le présent document qui a justement pour titre « *Transport ferroviaire : Infrastructures et Structures de l'industrie* », a notamment pour objectif de démystifier ce lien. Il s'agit en somme de faire le point sur notre connaissance des compagnies de chemin de fer présentes en région; de l'état des voies et équipements régionaux ainsi que de la situation de l'industrie ferroviaire régionale par rapport à l'ensemble de l'industrie ferroviaire nord-américaine.

1.1 Situation de l'étude

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

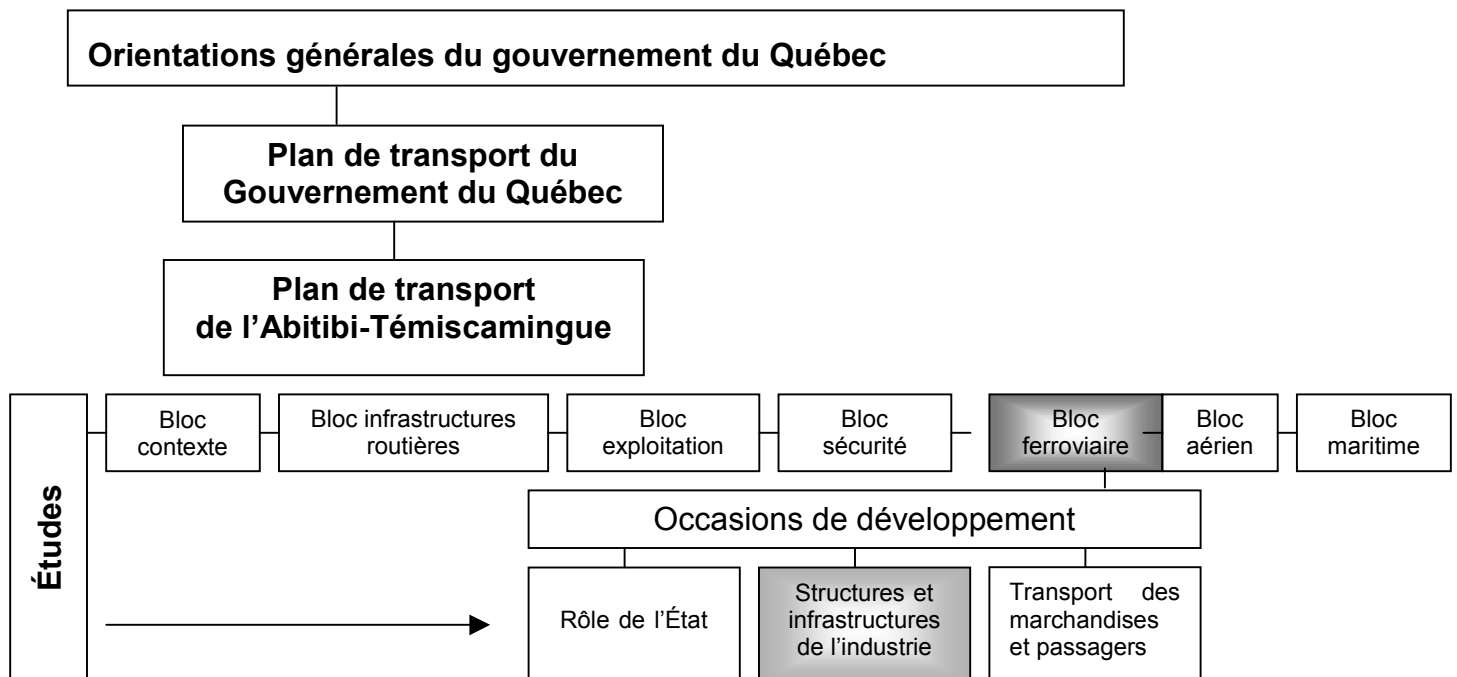
1 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports – Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, *Vers le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue : programme de travail*, p. 17.

gouvernement du Québec s'est données². Le plan de transport est conçu comme « instrument privilégié pour identifier les grandes priorités d'intervention en vue de répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises de la région »³.

La présente étude technique est l'une des deux études techniques s'intéressant au transport ferroviaire en région. Liées les unes aux autres, ces études entendent tracer un portrait de la situation du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue. Elles permettront de situer la problématique ferroviaire par rapport à l'ensemble de la problématique du transport régional. Il importe de noter que cette étude ne constitue pas une étude d'opportunité pas plus qu'elle ne prétend être une recherche appliquée ou fondamentale. En plus d'alimenter le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, le document représente un premier effort de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du MTQ afin de s'impliquer dans le complexe dossier du transport ferroviaire régional.

FIGURE 1

SITUATION DE L'ÉTUDE DANS LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



2 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, *Vers le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue : programme de travail*, p. 7.

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

1.2 Contenu de l'étude

Dressant l'historique du transport ferroviaire régional, la première partie de l'étude (chapitre 2) expose les tendances et limites du développement de l'industrie du chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue. Le chapitre trois brosse pour sa part un portrait de l'industrie ferroviaire nord-américaine. Elle prend soin de positionner l'industrie du chemin de fer régionale dans son contexte nord-américain. Enfin, l'étude s'intéresse à l'état des voies et aux conditions de circulation sur les *infrastructures* régionales (chapitre 4). À ce sujet, l'étude fait ressortir qu'il existe actuellement peu d'indicateurs récents et précis des conditions dans lesquelles se trouve le réseau ferroviaire régional. Il serait pertinent que le Ministère ait, dans un avenir rapproché, une idée plus claire de ces conditions.

À chacun des chapitres, l'étude fait ressortir une série de constats sur l'industrie et les *infrastructures* ferroviaires régionales. Certains de ces constats concernent l'état de la connaissance que la DATNQ a acquise dans les dossiers ferroviaires. D'autres constats concernent le niveau de préparation de la communauté régionale quant à d'éventuelles interventions dans le secteur ferroviaire. À chacun de ces constats, se rattache une série d'enjeux et de défis régionaux qui attendent l'industrie ferroviaire, les expéditeurs et autres demandeurs de transport, le MTQ ainsi que les partenaires locaux.

2.0 Historique du chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue

Le développement du chemin de fer et du transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue s'articule en plusieurs étapes. D'abord, l'implantation entre 1890 et 1920 d'un réseau de chemin de fer au Témiscamingue et en Abitibi permet aux entreprises forestières et à l'État d'assurer l'exploitation et la colonisation de la région. Puis, entre 1925 et 1940, de nouveaux embranchements viennent s'ajouter aux tronçons déjà existants en région. Ces lignes de chemin de fer fournissent à l'Abitibi minier le réseau de transport nécessaire au développement des localités minières. C'est dans cet esprit que l'on étend entre 1950 et 1963, le réseau ferroviaire abitibien au Nord-du-Québec. Ces dernières implantations du CN sur son *réseau secondaire* au nord de la jonction de Garneau, surviennent toutefois à l'époque où le chemin de fer entame son déclin. Ce déclin se matérialise dans un premier temps par un ralentissement des activités du transport ferroviaire dans les années 60 et 70. Il se perpétue dans les années 80 et 90 alors que l'on assiste à une déréglementation et une rationalisation en règle dans le domaine du transport ferroviaire. En dépit des initiatives locales et régionales pour assurer la sauvegarde des lignes de chemin de fer, l'Abitibi-Témiscamingue voit son réseau ferroviaire largement altéré par une diminution de services, une détérioration des voies et un abandon de lignes. Suffisamment inquiétée par l'avenir du transport ferroviaire, les conséquences de l'abandon des lignes sur le développement régional et les répercussions d'une diminution des services sur la sécurité et l'environnement, les acteurs régionaux poursuivent leur efforts pour assurer le développement du transport intermodal en Abitibi-Témiscamingue.

2.1 Du sud au nord – les premières lignes au Témiscamingue

En Abitibi-Témiscamingue, l'histoire du chemin de fer débute dans les années 1880 lorsque la Société de colonisation du Lac Témiscamingue (SCLT) met en place un système de voies ferrées artisanales répondant aux besoins des colons du territoire. L'inauguration des 61 kilomètres de chemin de fer le long des rapides la Cave, les Érables, la Montagne et Long-Sault, au nord de Mattawa, se fait en 1888. La même année, 15 kilomètres de voies ferrées sont ajoutés de Long-Sault à Kipawa. Une fois arrivée à Kipawa, un bateau se charge d'effectuer le transport des voyageurs aux villages situés plus au nord.

En 1891, l'industrie forestière est en plein essor, ce qui incite le Canadien Pacifique à acheter les *infrastructures* de la SCLT. Quelques années plus tard, les anciennes *infrastructures* artisanales sont remplacées par des nouvelles, conformes aux normes. On en profite pour relier de façon continue Mattawa à Lumsden's Mill, puis à Kipawa. En 1896, la ligne du Canadien Pacifique atteint désormais le sud du lac Témiscamingue.

Au début des années 1900, l'Interprovincial & James Bay Railway est fondée. La compagnie désire prolonger la ligne de Lumsden's Mill à la rivière des Quinze, puis au lac Abitibi et à la Baie-James. Grâce à diverses subventions des gouvernements fédéral et provincial, les travaux de prolongement de la voie ferrée débutent en 1912. Ainsi,

Témiscaming est relié à Ville-Marie par 80 kilomètres de chemin de fer. En même temps, on construit un tronçon qui permet d'atteindre Angliers au sud du lac des Quinze. Les travaux sont toutefois interrompus durant la première Guerre Mondiale et jamais le chemin de fer ne sera prolongé plus au nord.

2.2 D'est en ouest, la traversée de l'Abitibi forestière

Le peuplement blanc de l'Abitibi débute trente ans après celui du Bas-Témiscamingue. Ce retard est principalement attribuable à la ligne de partage des eaux qui traverse le territoire d'est en ouest, ce qui rend très difficile l'accès à la région plus au nord. À l'époque, la mise en place d'un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique par la compagnie Grand Trunk Pacific Railway et la Commission du National Transcontinental est un projet de plus en plus envisagé. Une fois officialisée, la construction du National Transcontinental (aujourd'hui le Canadien National), dont les travaux débutent en 1909 en Abitibi, ouvre définitivement la région à la colonisation.

À ce moment, l'arrivée des colons abitibiens est assistée et encouragée par les sociétés diocésaines de colonisation et le ministère de la Colonisation. Le tracé du chemin de fer à travers la Haute-Mauricie et l'Abitibi est appuyé par le gouvernement québécois. En 1912, la section Taschereau-Senneterre est terminée par l'équipe qui construit le tronçon ouest à partir de Winnipeg. En 1913, les entrepreneurs qui mettent en place la portion est du chemin de fer à partir de Moncton arrivent à Senneterre. Ainsi, la jonction des tronçons est et ouest rend la voie ferrée entièrement praticable pour la traverse de l'Abitibi. Avant ces travaux, les colons abitibiens en provenance du sud du Québec devaient effectuer un long détour par North Bay (Ontario) sur les rails du Canadien Pacifique, puis emprunter le Temiscaming and Northern Ontario Railway (TNOR) avant d'accéder finalement à l'Abitibi par le National Transcontinental à Cochrane. À lui seul, ce voyage représente près de 1 500 kilomètres de parcours entre Québec et Amos. En 1914, grâce au National Transcontinental, le trajet ne compte plus maintenant que 640 kilomètres.

Suite à l'avènement du Transcontinental, la colonisation de l'Abitibi rurale s'accomplit à un rythme époustouflant. On remarque que les hameaux de population se concentrent autour des 14 gares, ce qui explique en même temps l'origine des municipalités situées le long du chemin de fer. Entre 1910 et 1930, la région accueille 23 000 nouveaux habitants. Environ 25 paroisses sont formées suivant l'axe linéaire qui longe la voie ferrée du Transcontinental sur près de 180 kilomètres entre La Reine et Senneterre. De nos jours, cet axe de peuplement est considéré comme étant celui de l'Abitibi rurale (voir le tableau 1 et la carte en annexe).

Autour des années 1915 et 1916, le train qui accusait de nombreux retards et même des interruptions de services offre maintenant un service fiable et régulier. Le trajet de Québec à Amos s'effectue à ce moment en 20 heures. Jusqu'à la fin des années 20, le National Transcontinental est le seul lien qui relie la région à la province. De plus, il est le moyen le plus efficace pour voyager entre les localités à l'intérieur même de l'Abitibi. D'ailleurs, toutes les marchandises expédiées en Abitibi arrivent par train : outils, provisions, moulées, semences, bétail, équipements et machineries pour les scieries,

etc. Tout ce qui est produit et non consommé en Abitibi est également acheminé par train vers les marchés extérieurs. Au début, il s'agit surtout de bois à papier, de bois de construction et de produits agricoles. Le rapport du ministère des Terres et Forêts datant de 1918-1919 rapporte que le Transcontinental du secteur de l'Abitibi a expédié 2 910 wagons de bois de sciage, 1 540 wagons de traverses de chemin de fer et 3 500 wagons de bois à papier⁴. À ce moment, La Sarre, Macamic, Amos et La Reine sont par ordre d'importance les principaux lieux d'expédition de bois de sciage. Amos, Barraute et Macamic sont les chefs-lieux des exportations de bois à papier⁵. La distance qui sépare les usines de sciage des marchés du sud de l'Ontario et du Québec rend les entreprises régionales très dépendantes du transport ferroviaire.

2.3 Les embranchements de l'Abitibi minière

De 1925 à 1940, l'industrie minière est en plein développement sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Les mines se concentrent principalement le long de la faille de Cadillac située au sud de la ligne du Transcontinental. Pour effectuer leurs activités, elles ont besoin d'un système de transport lourd permettant l'approvisionnement en matières de toutes sortes et l'expédition du minerai. Ainsi, dans cette période, plusieurs nouveaux tronçons sont construits reliant les villes minières au Transcontinental : l'embranchement Taschereau – Rouyn-Noranda, l'embranchement Senneterre – Val-d'Or et l'embranchement Val-d'Or – Rouyn-Noranda. En 1927, le train est déjà utilisé pour approvisionner les villes minières naissantes de Rouyn et de Noranda, et pour évacuer la production de la fonderie de cuivre Horne. En moyenne, de 30 à 40 wagons de marchandises et 70 à 80 passagers arrivent à chaque jour à Noranda par le transcontinental⁶. Ceci démontre bien la prospérité générale que connaît la ville à cette époque. Tous les hôtels sont remplis et plusieurs des nouveaux arrivant s'installent définitivement dans la région. L'arrivée de la compagnie Ontario Northland Railway permet de desservir encore mieux ce secteur par l'Ouest à partir de Kirkland-Lake. Dès lors, la construction d'un embranchement ferroviaire vers Montréal est soutenue par le gouvernement du Québec afin de limiter les exportations vers l'Ontario. Les usines de transformation de la Noranda Mines Limited s'établissent d'ailleurs à Montréal.

4 Asselin, Maurice et Gourd, Benoît-Beaudry, *La naissance de l'Abitibi rural*, VINCENT Odette, et al. *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, *Institut québécois de recherche sur la culture*, n°. 7, p. 226. Les auteurs citent le Rapport du Ministère des Terres et Forêts pour 1918-19, Document de la Session du Québec, vol. 53, No 2, app.13, 1919, p. 27.

5 Asselin, Maurice et Gourd, Benoît-Beaudry, *La naissance de l'Abitibi rural*; VINCENT, Odette, et al. *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, *Institut québécois de recherche sur la culture*, n°. 7, p. 226; et Groupe de Communication Pat, *La gare de Macamic, recherche d'interprétation historique*, Rouyn-Noranda, Les productions Abitibi-Témiscamingue inc. et Pat Communications inc., Février 1990, p. 49.

6 *Bref historique de la ligne de chemin de fer du Canadien National - embranchement Taschereau-Rouyn*, (Le journal La Gazette du Nord – extraits).

2.4 La percée vers le Nord

À partir de 1950 le réseau ferroviaire du Canadien National (Transcontinental) développe d'autres lignes vers les nouvelles villes minières du nord. On construit alors l'embranchement Barraute – Chibougamau. Ce tronçon permet dès lors l'affinage du cuivre à Noranda et établit le lien entre l'Abitibi et Chibougamau. Dans ces années, toute l'expédition des concentrés de minerais s'effectue par chemin de fer. Plus tard, un autre embranchement vers le centre minier de Matagami est mis en place. Ce tronçon donne aussitôt un accès aux réserves de bois de l'Abitibi et contribue à la relance de l'industrie forestière régionale. Ces investissements s'inscrivent toutefois tardivement, à une époque où plusieurs équipements du réseau infrastructurel (système de canalisation et de cabotage, chemin de fer, etc.) hérités du siècle précédent, arrivent à leur maturité⁷. À moyen terme, leur remplacement et leur entretien ne font pas partie des priorités du gouvernement.

2.5 Le déclin du chemin de fer

En fait, à l'aube des années 60, l'État québécois prépare sa révolution tranquille et s'apprête à investir massivement dans les nouveaux réseaux d'hydroélectricité et de communication. L'État investit également de façon importante dans les secteurs de la santé, de l'éducation, le développement des ressources humaines. Enfin, il se porte garant de l'établissement d'équipements collectifs dans les centres urbains et les banlieues qui se multiplient. Amorcée dans les années 50 en région montréalaise, la construction du réseau routier se généralise à l'ensemble des régions du Québec. La prise en charge par l'État du réseau autoroutier n'est pas sans répondre aux requêtes des municipalités et communautés locales qui voit là une occasion de moderniser leur réseau de transport. C'est ainsi qu'au début des années 60, le transport routier apparaît plus avant-gardiste et flexible vis-à-vis la demande de transport. Il s'avère même plus approprié pour répondre au transport des ressources forestières et minières⁸. Dans le sillage du financement des chemins miniers du nord et du pavage de l'ensemble des routes de la région, les témiscabitiens assistent à la naissance des premières flottes régionales de camions. Dès lors, la popularité grandissante du transport routier va de pair avec la perte de croissance du réseau ferroviaire⁹.

Il faut dire que la fin des années de 70 et les années 80 sont marquées par un retrait financier progressif de l'État. Les investissements substantiels de la décennie précédente rendent de plus en plus difficile la sauvegarde et le financement des vieilles *infrastructures* industrielles. Les voies de chemin de fer seront sacrifiées au profit des routes qui parcourent les banlieues et qui ont leur embranchement dans toutes les régions de la province et du pays. Mais plus que les chemins de fer, ce sont les régions qui écopent lorsqu'une partie importante des investissements de l'État se concentrent

7 Beaudet, Gérard, *Terroirs et territoires de l'économie marchande au Québec de 1608 à aujourd'hui*, Trame, N° 11, Université de Montréal, 1996, p. 22.

8 Ibid.

9 Sabourin, Cécile, *De territoire exploité à région : les activités économiques à partir de 1950*, Vincent, Odette, et al. *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, n° 7, p. 430.

dans les régions peuplées situées le long de la vallée du Saint-Laurent. Alors que l'aide à l'établissement des personnes et des commerces s'intensifient dans la banlieue montréalaise, l'Abitibi-Témiscamingue, qui avait bénéficié moins d'un demi-siècle plus tôt des plans de colonisation Gordon, Vautrin, Bégin et Roger-Auger, doit composer avec la rationalisation qu'entreprend l'État.

À cette rationalisation, il faut ajouter les dures conséquences économiques qu'entraînent la montée du prix du pétrole et la fermeture de nombreuses mines et entreprises du secteur primaire au seuil du dernier quart de siècle¹⁰. C'est donc l'ensemble de ces facteurs qui préside petit à petit au dépérissement des lignes régionales de chemin de fer. Difficiles à soutenir et à rentabiliser, longtemps maintenues par le biais de compensations financières du gouvernement, les lignes de chemin de fer entrent alors dans une phase de démantèlement. Seul les *lignes principales* (entre Montréal et Toronto) semblent résister et garantir aux propriétaires de compagnies de chemin de fer le rendement escompté. En dépit de la création de VIA Rail par l'État en 1977, dans le but de combler les diminutions de services ferroviaires en matière de transport des personnes, les événements qui matérialisent ce déclin se succèdent : perte de passagers, décroissance du transport des marchandises, surcapacité des *infrastructures*, déréglementation, négligence d'*entretien des voies* ferrées, abandon de services, démantèlement des réseaux, réutilisation des emprises ferroviaires en parcs linéaires. Le CN et le CP accumulent au cours des années 90 un déficit de 1,5 milliard de dollars¹¹. La nécessité pour ces compagnies d'être rentable entraînent des coupures importantes de personnels et menace la survie des réseaux régionaux¹².

C'est ainsi que l'on vote en 1987, la *Loi sur les Transports nationaux*. Cette loi prévoit un processus d'abandon des chemins de fer qui nuira considérablement au transport ferroviaire dans les régions. Plusieurs compagnies arrêtent en effet d'entretenir sur leur réseau en espérant faciliter et justifier le processus d'abandon de lignes. Certaines modifications seront apportées en 1996 avec la *Loi sur le transport au Canada*. Cette loi aura pour objectif de faciliter l'acquisition des lignes par les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) que l'on croit plus en mesure de répondre aux besoins des expéditeurs régionaux¹³. La sanction de la Loi est en quelque sorte contemporaine de la privatisation du CN¹⁴. Le gouvernement fédéral a en effet choisi de vendre cette société d'État nationalisée 75 ans plus tôt. Suit, les coupures de plus de 100 millions de dollars chez Via Rail. Ces coupures échelonnées entre 1995 et 1998 obligent la société d'État à réviser ses priorités. Cette rationalisation progressive des vingt dernières années a des conséquences lourdes sur le transport en région.

10 Sabourin, Cécile, *De territoire exploitée à région : les activités économiques à partir de 1950*, VINCENT, Odette, et al. *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, n° 7, p. 474 - 475.

11 Doyle, Louis, *La nouvelle Loi sur les transports au Canada : conséquences sur les chemins de fer d'intérêt local et sur la société Via Rail*, Recherches transport, N° 10, Avril 1997, p. 13.

12 CANATRANS Inc., Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Rapport synthèse sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue*, Canatrans Inc., Juillet 1987, p. 4.

13 Soulière, Louise, *Portrait du réseau ferroviaire québécois*, *Bulletin économique du transport au Québec*, mars 1998, p. 12.

14 *Loi sur la commercialisation du CN*, S.R.C. C-0.2 — (1995, ch. 24).

2.6 Les conséquences sur le réseau ferroviaire témiscabitién

Il faut dire que le ralentissement de l'exploitation minière et la fermeture de mines en Abitibi contribuent au ralentissement des expéditions de minerai par chemin de fer. Les petits tronçons Dupuy – Normétal et Taschereau – Rouyn-Noranda ferment successivement en 1976 et 1978. Toutefois, bien que la mine Horne ferme ses portes en 1976, l'usine de smeltage de Minéraux Noranda continue ses opérations grâce aux réseaux canadiens et américains de chemin de fer. Au Témiscamingue, on abandonne d'abord les lignes entre Kipawa – Ville-Marie et Kipawa – Angliers en 1986. On réserve ces lignes, quelques années plus tard, au développement récréotouristique et à la création d'un parc linéaire. Le tronçon quasi-centenaire entre Témiscaming et Kipawa est hors d'activité en 1989. Quatre années plus tard, le tronçon entre Chapais et Franquet sur la ligne Barraute – Chibougamau est abandonné à son tour. L'Abitibi-Témiscamingue se voit privée d'une ligne d'accès entre sa région est celle du moyen nord, voire privée d'une ligne interrégionale qui la liait depuis les années 50 au Saguenay – Lac-St-Jean. Enfin, démantelant la ligne entre La Sarre et Cochrane, le CN condamne en 1997 une partie du tronçon qui avait présidé à la naissance de l'Abitibi forestier¹⁵. Du transport passager autrefois étendu à toute la région, il ne reste aujourd'hui que quelques liaisons hebdomadaires entre Montréal et Senneterre¹⁶. (Voir le tableau 2 sur l'évolution des tronçons ferroviaires en Abitibi-Témiscamingue).

En dépit de la tendance de rationalisation des réseaux régionaux et à l'intérieur du cadre juridique prévu par la *Loi sur les transports au Canada*, le CN prend toutefois une entente avec les travailleurs du rail en région. Cette entente intervenue le 15 mai 1995 permet la création d'une division semi-autonome du CN et garantit en partie la continuité des services ferroviaire sur le territoire abitibien pour la période 1995 - 2000. Bien que le réseau demeure de compétence fédérale, l'entente favorise l'administration de ce dernier sous la forme d'un CFIL, le chemin de fer d'intérêt local interne du Nord-du-Québec (CFILINQ)¹⁷. Le CFILINQ doit toutefois faire face à la concurrence significative du camionnage. Ce dernier s'avère plus flexible et plus apte à répondre aux nouvelles exigences dans la demande de transport¹⁸. La sanction récente de la loi québécoise favorisant la circulation de trains routiers est perçue comme une menace sérieuse à la survie de certaines lignes de chemins de fer en région¹⁹.

Considérant l'ensemble de son évolution, le réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue est beaucoup moins développé qu'il ne l'était. Trois compagnies ferroviaires demeurent présentes sur le territoire : le Chemin de Fer d'Intérêt Local Interne du Nord du Québec (CFILINQ), l'Ontario Northland (ONR) et l'Ottawa Valley RailLink (OVR). Au sud de la région, l'OVR est actif seulement sur le tronçon Matawa –

15 Audet, Yvon, « Un pan d'histoire de l'Abitibi disparaît, Le Canadien National démantèle la voie ferrée Cochrane – La Sarre, dans *L'Echo Abitibien* », 10 septembre 1997, p. 10.

16 Le Citoyen, VIA Rail propose de nouveaux wagons et un nouvel horaire, dimanche 5 mai 1996.

17 CN, Le CFILINQ du Canadien National, dépliant d'information.

18 Bigras, Yvon et Fallu, Donald, « La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : Caractéristiques et perspectives, dans *Routes et transport* », Québec, Hiver 1995 - 1996, p. 23 - 33.

19 Chartier, Jean, « Le réseau ferroviaire du nord est menacé, dans *Le Devoir* », jeudi 23 avril 1998, Cahier B. p. 1.

Témiscamingue. L'ONR se limite à la ligne Rouyn-Noranda – Kirkland Lake et dessert la région vers l'Ontario. Le CFILINQ, filiale du Canadien National, gère le réseau situé sur le territoire de l'Abitibi et du Nord-du-Québec et assure la liaison avec le sud de la province. Ce dernier a connu un démantèlement important au cours de la deuxième moitié de ce siècle. Les lignes de chemins de fer mises en place entre 1925 et 1940 qui desservaient les mines à l'époque, ne sont plus en utilisation. Le train sert uniquement au transport des marchandises. La compagnie CFILINQ expédie à l'extérieur de la région principalement des produits forestiers (bois d'œuvre, papier, pâte) et miniers (minerai). Elle contribue également à l'approvisionnement du territoire en produits chimiques et pétroliers. Le service de transport des passagers est à toute fin pratique inexistant en raison de la lenteur de ce mode de transport. Il faut environ 20 heures pour effectuer le trajet Montréal – Senneterre, la même durée qu'en 1920. La gare de Senneterre est considérée comme étant la plaque tournante du transport ferroviaire en région. De cet endroit, les trains peuvent emprunter les tronçons vers La Sarre à l'ouest, vers Parent et La Tuque à l'est et vers Rouyn-Noranda et l'Ontario au sud-ouest. En fait, Senneterre joue le rôle de centre de *triage* du réseau de l'Abitibi-Témiscamingue²⁰.

2.7 Perspectives

En dépit de la concurrence du camionnage et d'un désinvestissement patent des chemins de fer dans les régions, les grandes compagnies ferroviaires rivalisent ces dernières années sur l'implantation de technologies intermodales, l'achat de nouvelles locomotives, l'acquisition de matériel facilitant le transport de conteneurs, la construction de tunnels et d'*infrastructures* afin d'accélérer et d'améliorer le flux d'activités aux frontières canado-américaines²¹.

À cet effet, les déplacements nord-sud et la croissance des importations et exportations entre le Québec et les États-Unis semblent se confirmer²². Les fusions et les alliances stratégiques entre compagnies de chemin de fer nord-américaines, le renforcement de liens existants et l'établissement de nouveaux liens avec les compagnies de camionnage canadiennes et étasuniennes, sont autant d'efforts concrétisés dans de nouveaux investissements qui montrent l'intérêt des compagnies ferroviaires pour les activités de transport à l'ensemble de l'échelle nord-américaine. Toutefois ces efforts se concentrent sur les *réseaux principaux* qui relient les plus importants nœuds intermodaux²³. En marge de ces réseaux, la multiplication des chemins de fer d'intérêt locaux (CFIL) est un phénomène important²⁴. Leur position et leur pérennité restent toutefois à être confirmées. L'incertitude dans laquelle est plongée la région

20 Canatrans Inc, Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Rapport synthèse sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue*, Canatrans Inc., Juillet 1987, p. 4 - 5.

21 Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, 1998, p. 9 - 10; Canadien national, *Le Guide de l'investisseur* 1999, 1999, p. 50 - 61; Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, les conditions favorables à l'*intermodalité rail-route*, 1999.

22 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Exposé de la situation et tendances du transport dans les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis 1989-1998*, 1999, p. 11 - 14, 51 - 52.

23 Canadien national, *Le Guide de l'investisseur* 1999, 1999, p. 3 - 22.

24 Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, 1998, p. 10; voir aussi les analyses au chapitre 3 du présent document.

témiscabitiennne quant à l'avenir des chemins de fer régionaux préoccupe grandement les intervenants locaux qui observent :

« Le contexte des échanges commerciaux s'est beaucoup transformé et il est clair que le trafic ne se fait plus est-ouest mais bien nord-sud. Les récentes acquisitions du CN dans l'Illinois nous confirment le positionnement stratégique de l'entreprise sur les marchés américains. La place du CFIL Nord-du-Québec est somme toute assez marginale. »²⁵.

En somme, même si le transport ferroviaire ne revêt plus la même importance qu'au début du siècle, il importe de se rappeler qu'il a été l'instrument essentiel de la conquête du moyen nord québécois et que son retrait graduel implique de nouvelles répercussions sur le système de transport régional.

25 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Compte-rendu de la rencontre annuelle sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue et dans le Nord-du-Québec tenue le 7 avril 1999*, au Motel Senabi de Senneterre, 1999.

TABLEAU 1

DÉVELOPPEMENT DE L'AXE DE PEUPLEMENT DE L'ABITIBI RURALE LE LONG DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL (AVANT 1930)

Cantons	Paroisses (25)	Gares(14)
Desmeloizes	Saint-Lambert	
Desmeloizes	La Reine	Okiko
La Reine	Dupuy	Lule
La Reine	Clerval	
La Sarre	La Sarre	Wabakin
Palmarolle	Palmarolle	
Royal-Rousillon	Macamic	Hatherly
Royal-Rousillon	Saint-Mathias	
Poularies	Sainte-rose	
Languedoc	Authier	Kakameo
Privat	Taschereau	O'Brien
Launay	Launay	Kino
Trécesson	Villemontel	Cook
Villemontel	Sainte-Gertrude	
Dalquier	Dalquier	
Figuery	La Ferme	Spirit Lake
Figuery	Amos	Harricana
Figuery	Saint-Mathieu	
Figuery	Saint-Marc	
La Motte	La Motte	
Landrienne	Landrienne	Larry
La Morandière	La Morandière	
Barraute	Barraute	Natagan
Courville	Belcourt	Goulet
Senneterre	Senneterre	Nottaway

Source : Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue, 1995, p 229. et La gare de Macamic, recherche d'interprétation historique, 1990, p 16.

Pour de plus amples détails, voir la carte 1 à la page suivante.

L'axe de peuplement de l'Abitibi rurale
(Le transcontinental en 1930)

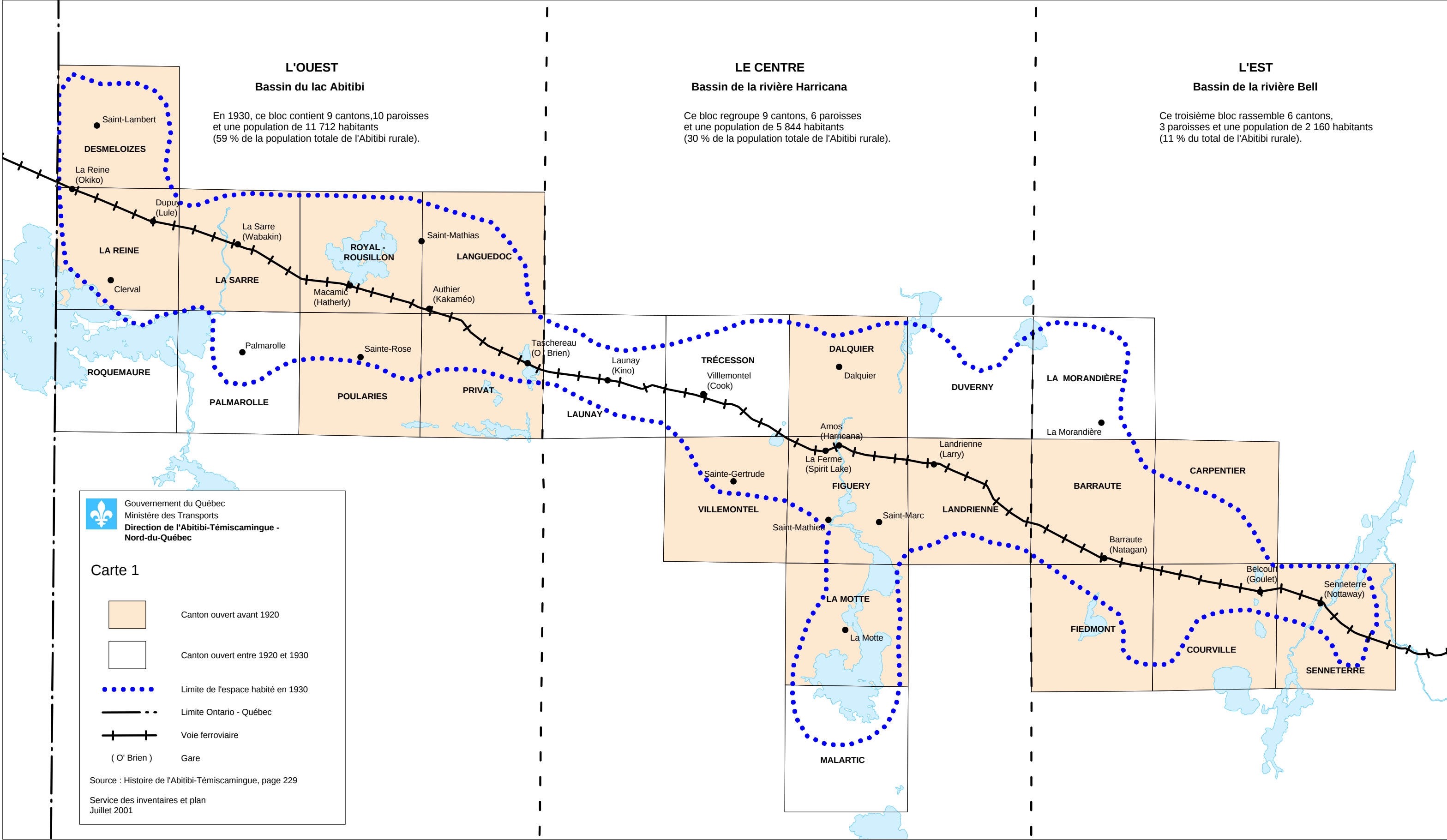
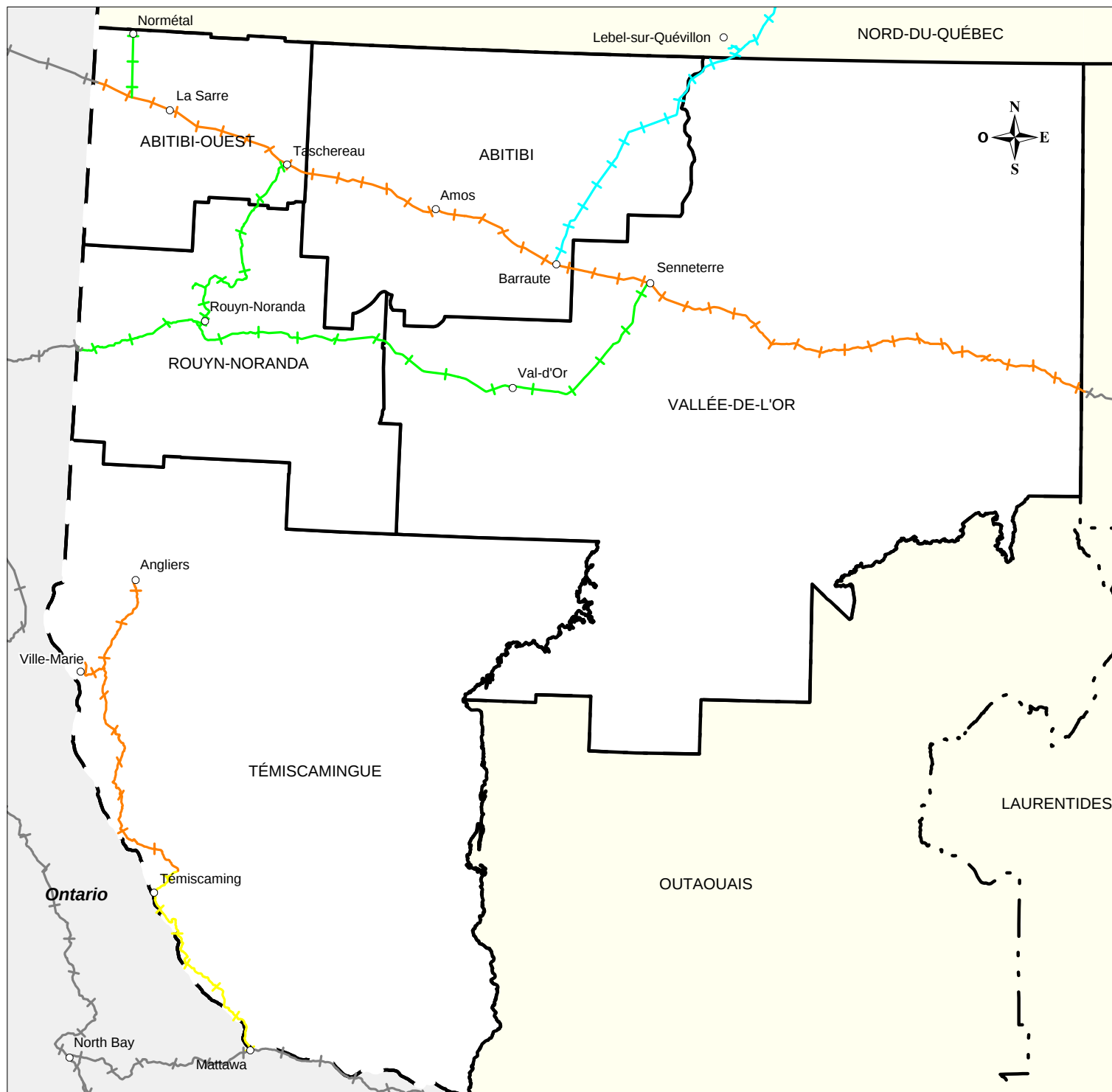


TABLEAU 2
ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS DE TRONÇONS FERROVIAIRES EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE (1890-1998)

Tronçons		Entrée en fonction	Fermeture du tronçon
Tronçons Mattawa - Ville-Marie / Angliers			
Mattawa (Ontario)	Témiscaming	1894	-
Témiscaming	Kipawa	1894	1989
Kipawa	Dozois	1913	1986
Dozois	Ville-Marie	1923	1986
Dozois	Angliers	1923	1986
Tronçons Sud du Québec – Senneterre – Cochrane (Ontario)			
Cochrane	La Sarre	1912	1997
La Sarre	Taschereau	1912	-
Taschereau	Amos	1912	-
Amos	Barraute	1912	-
Barraute	Senneterre	1913	-
Senneterre	La Tuque	1913	-
Tronçons Senneterre – Val d’Or – Rouyn-Noranda – Frontière de l’Ontario			
Senneterre	Val-d’Or	1937	-
Val-d’Or	Rouyn-Noranda	1938	-
Frontière de l’Ontario	Rouyn-Noranda	1928	-
			-
Rouyn-Noranda	Taschereau	1928	1978
Dupuy	Normétal	1937	1976
Tronçons Barraute – Beattyville – Franquet * **			
Barraute	Beattyville	1949	-
Beattyville	Franquet	1955	-
Franquet	Matagami	1963	-
Tronçons de Franquet – Matagami / Chapais-Chibougamau**			
Franquet	Chapais	1956	1993
Chapais	Chibougamau	1957	-

* Tronçon faisant partie de l’Abitibi-Témiscamingue avant le re-découpage administratif de 1987.

** Bien que ces tronçons ne soient pas situés entièrement sur le territoire de la région 08, leur lien avec la région est patent en ce qu’ils participent à l’établissement des *infrastructures* régionales de transport. Ils sont également intégrés au réseau du CFILINQ.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue -
Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

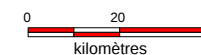
Ferroviaire

Carte 2
Évolution des aménagements de tronçons
ferroviaires en Abitibi-Témiscamingue

- Avant 1900
- 1900 - 1925
- 1926 - 1940
- 1941 - 1965

- Limite des MRC
- - - Limite des régions administratives
- - - Limite des provinces

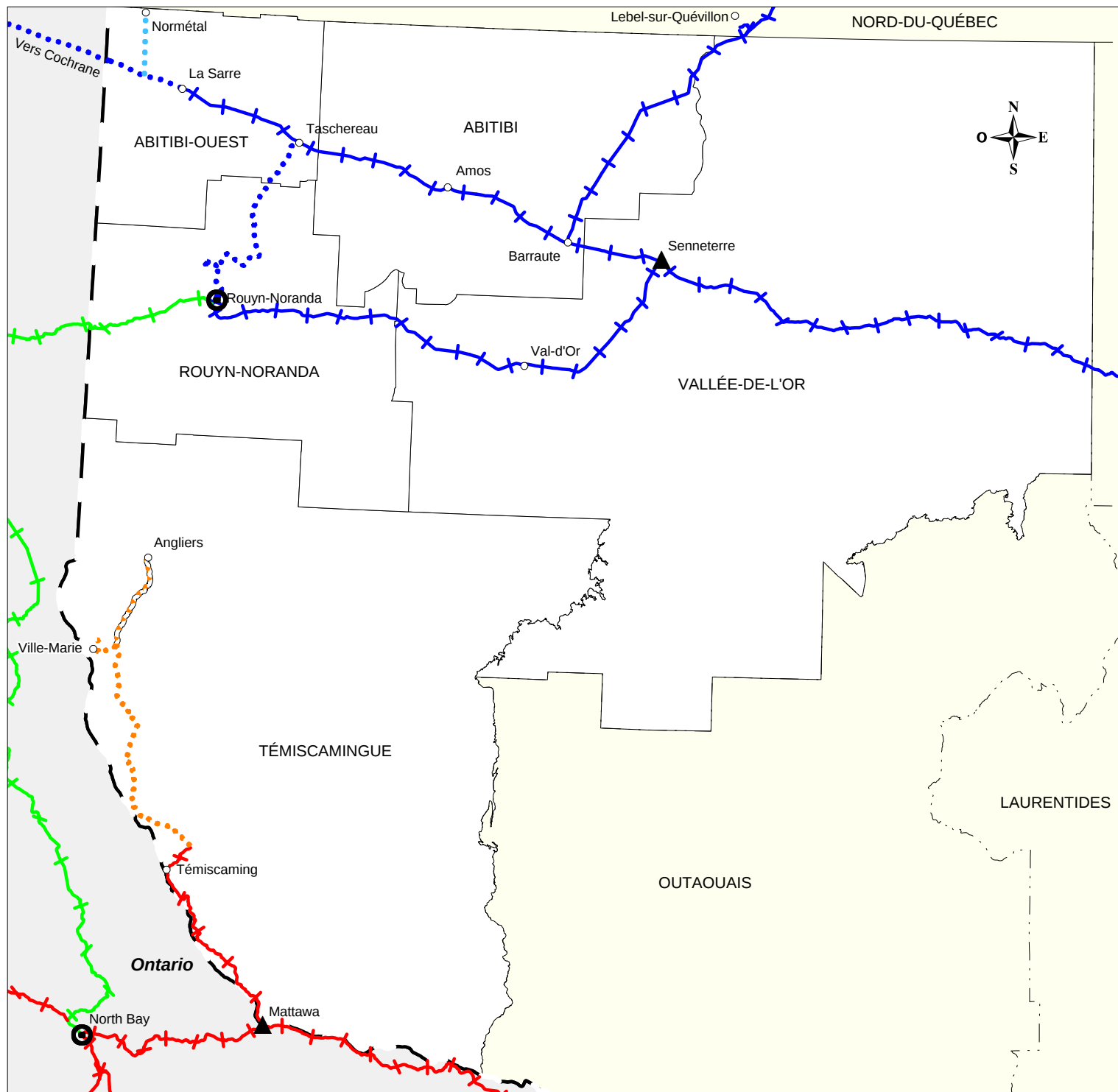
Échelle 1 : 1 650 000



Source :
- An Atlas of Railway and Waterway History in Canada,
Erin, Ontario The Boston Mills Press, 1997

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

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Juillet 2001



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue -
Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Ferroviaire

Carte 3
Lignes ferroviaires opérées et
abandonnées

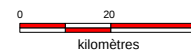
Compagnie de chemin de fer

- Canadien National (CFILINQ)
- Ontario Northland Railway
- Ottawa Valley RailLink
- Canadien Pacifique
- Normetal Railway Co.

Vocation

- + Ligne en opération
- . Ligne abandonnée
- Parc linéaire
- ▲ Principale gare de triage
- Interconnexion
- Limite des MRC
- Limite des régions administratives
- Limite des provinces

Échelle 1 : 1 650 000



Source :
- Ministère des Transports du Québec,
carte du réseau ferroviaire, 1998
- An Atlas of Railway and Waterway History in Canada,
Erin, Ontario The Boston Mills Press, 1997

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

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Juillet 2001

2.8 Considérations

Avant d'entreprendre toute action dans le dossier du transport ferroviaire, le MTQ doit donc prendre en considération une série de facteurs qui influenceront les orientations du Ministère et du gouvernement dans la planification des transports. Ces considérations constituent autant de limites, d'incertitudes, d'occasions et de défis avec lesquels le MTQ doit composer dans l'exercice de la planification. Ces considérations visent à situer la problématique ferroviaire dans l'ensemble de la problématique du transport et du développement de la région. Ainsi, à cette étape, il convient de constater ce qui suit :

TABLEAU 3

DIAGNOSTIC TRANSPORT FERROVIAIRE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE – HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les tendances profondes du transport ferroviaire régional, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :
1 Bien que le chemin de fer ait historiquement contribué de façon prépondérante au développement régional et à la mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire, plusieurs événements sont venus limiter ce rôle joué par les chemins de fer initialement. Considérant l'ensemble de son évolution, le réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue est beaucoup moins développé qu'il ne l'était. Le service de transport ferroviaire des passagers est limité par la lenteur de ce mode de transport. Même si le transport ferroviaire ne revêt plus la même importance qu'au début du siècle, rappelons-nous qu'il fut l'instrument essentiel de la conquête du moyen nord québécois et que son retrait graduel implique de nouvelles répercussions sur le système de transport régional. Par ailleurs, le développement de nouveaux marchés, le redéploiement des réseaux et les alliances stratégiques des grandes compagnies ferroviaires, l'émergence des CFIL, le développement de nouvelles technologies ferroviaires et intermodales laisse croire que le chemin de fer demeure encore un moyen de transport dont l'avenir est prometteur.	La capacité du réseau ferroviaire régional à intégrer le réseau de transport de base (tous modes de transport confondus) et à assurer dans un souci concurrentiel, la sécurité, la qualité des services, le développement économique, des services de transport de marchandises et des personnes.

3.0 STRUCTURES DE L'INDUSTRIE ET RÉSEAU FERROVIAIRE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

Tel que mentionné en introduction, la capacité pour chaque transporteur ferroviaire à s'établir sur un territoire demeure l'un des facteurs déterminants de la présence de services ferroviaires en région. Or, cette capacité est derechef, déterminée par deux aspects : les structures de l'industrie ferroviaire et les *infrastructures* et équipements.

Les structures de l'industrie correspondent aux modalités et principes de fonctionnement de l'industrie ferroviaire. Comme dans beaucoup de secteurs d'activités économiques, les compagnies ferroviaires doivent être concurrentielles. Comme entreprises de transport elles sont liées à la réglementation sur le transport, la sécurité, la concurrence et le commerce. Les chemins de fer doivent, comme dans plusieurs secteur de pointe, être à l'affût du développement technologique. Les compagnies ferroviaires ont également certaines contraintes et occasions que ne connaissent pas d'autres secteurs d'activités.

Comme toute industrie, l'industrie ferroviaire est donc initialement lié aux aléas de l'offre et de la demande. La présence de services ferroviaires varie également en fonction du transporteur et de l'organisation de son réseau. L'étendue du réseau d'une compagnie, sa position sur le marché, sa capacité concurrentielle, l'accès aux *infrastructures* nord-américaines, l'acquisition d'équipements favorisent certaines compagnies plus que d'autres. Les catégories de transporteurs constituent des indicateurs souvent significatifs de la mobilité des transporteurs ferroviaires. Enfin, l'industrie ferroviaire doit composer avec la présence participative de plusieurs intervenants. Outre les compagnies de chemin de fer elles-mêmes, plusieurs acteurs interviennent dans le secteur du transport ferroviaire. Ainsi les compagnies ferroviaires demeurent liées aux instances gouvernementales, à leurs clients, aux autres entreprises ferroviaires et aux associations de chemin de fer.

Les *infrastructures* ferroviaires et équipements constituent la pierre angulaire de tous les services de transport par chemin de fer. Les équipements et *infrastructures* ferroviaires ont largement évolué depuis plus d'un siècle. D'autres équipements sont venus s'ajouter (équipements intermodaux, de sécurité, de visibilité, de détection de chaleur, etc.). Certains de ces équipements et *infrastructures* offrent des avantages sur les autres modes de transport. Parfois, offrent-ils un niveau de contrainte plus élevé : coûts de réparation, coûts d'*entretien du matériel*, captivité des *infrastructures*, etc.

Il existe évidemment un lien important entre les *infrastructures* et les structures de l'industrie ferroviaire. La capacité pour les compagnies de chemin de fer d'assumer une présence (c'est-à-dire des services) sur un territoire dépend de sa capacité à assumer (financer ou faire financer) l'entretien et l'installation d'équipements et d'*infrastructures* ferroviaires. Inversement, la présence et la localisation d'un réseau ferroviaire sur un territoire, les nouvelles *pratiques logistiques*, la présence de nœuds intermodaux, la position du réseau ferroviaire vis-à-vis l'ensemble du réseau nord-américain, la présence d'*infrastructures* concurrentes, le développement technologique, l'existence de

contraintes géographiques et géopolitiques obligent les compagnies de chemin de fer à repenser leurs stratégies et priorités d'investissement.

3.1 Structures de l'industrie ferroviaire

Il importe de rappeler que les compagnies de chemin de fer qui furent longtemps considérées comme des outils de développement régional, sont généralement et avant tout des entreprises à but lucratif. Comme toute entreprise, l'objectif premier des compagnies de chemin de fer, est d'abord la rentabilité et la génération de profits pour les actionnaires. Cette situation prévaut également pour les compagnies de chemin de fer d'État comme VIA Rail ou l'ONR en Ontario, considéré comme une société commerciale²⁶. En somme, les compagnies ferroviaires proposent des services de transport à des clients (expéditeurs, industries, commerces, voyageurs, autres compagnies de transport, gouvernements, etc.). Il appartient donc aux compagnies de chemin de fer d'évaluer la nature des services qu'ils souhaitent offrir et de considérer la demande de service des clients. La nature de ces services leur permettra de définir les priorités d'investissements, les normes de vitesse ainsi que le niveau d'entretien de l'emprise et des voies ferroviaires nécessaires pour répondre aux attentes de la demande. Comme entreprises privées et commerciales, les compagnies ferroviaires sont assujetties à la *Loi sur la concurrence*²⁷ et la *Loi sur les sociétés par actions au Canada*²⁸.

Pour pouvoir exploiter les chemins de fer, chaque compagnie doit obtenir une charte du gouvernement qui a autorité sur les *voies exploitées*. Cette charte est délivrée sous certaines conditions (preuve de solvabilité, assurance responsabilité, etc.). Un chemin de fer sera de responsabilité provinciale s'il exploite un chemin de fer à l'intérieur des limites d'une province. Le chemin de fer sera de compétence fédérale s'il traverse les frontières d'une province, s'il traverse les frontières du pays ou s'il est considéré « être à l'avantage du Canada ». Ces dispositions relèvent de la *Loi constitutionnelle canadienne*. Il existe de nombreuses compagnies de chemin de fer aux États-Unis, leur incorporation relève de la réglementation américaine. Les compagnies américaines et canadiennes traversent toutefois les frontières. À cet effet, de nombreuses normes (vitesse, sécurité, etc.) sont standardisées afin de faciliter la circulation et les échanges ferroviaires (ou intermodaux) nord-américains. Enfin, ajoutons que les compagnies de chemin de fer ne peuvent disposer de leurs voies comme elles l'entendent. Elles doivent, avant de procéder à l'abandon ou la vente des tronçons, respecter le processus réglementaire prévu par la loi²⁹.

26 Une étude commandée par le CRDAT dans les années 1980 rappelle d'ailleurs cet état de fait à propos du CN alors que la compagnie était encore une société d'État. L'étude établit : « contrairement à une croyance générale, le CN n'a pas pour vocation le développement régional; c'est une entreprise commerciale qui doit fonctionner comme une compagnie privée et, au minimum, équilibrer ses dépenses et ses revenus et, dans le meilleur des cas, réaliser des profits. » Canatrans Inc., *Rapport Synthèse sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue*, étude effectuée pour le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, Juillet 1987.

27 *Loi sur la concurrence*, S.R.C. 1985, c.C-34

28 *Loi sur les sociétés par action au Canada*, S.R.C. 1985, c.C-44

29 Cf. l'étude technique sur le rôle de l'État dans le transport ferroviaire : Ministère des Transports, DTATNQ, Réseau ferroviaire – Rôle de l'État, 2000.

Les compagnies ferroviaires sont en principe propriétaires de leurs *infrastructures*, de leur équipement et du sol sur lequel reposent leurs voies et *ouvrages*. Comme propriétaires terriens, les compagnies de chemin de fer paient donc des taxes foncières. Elles doivent entretenir leurs voies et équipements et s'assurer que l'environnement contigu à l'emprise soit protégé. Les compagnies ont en principe accès au terrain contigu à la voie ferrée à tout moment en cas d'incendie, pour modifier les installations ou l'entretien des installations ferroviaires³⁰. Les compagnies de chemin de fer peuvent louer et céder des droits de passages à d'autres compagnies ferroviaires pour que celles-ci puissent circuler sur les voies des premières. Bien que certains tarifs de transport soient réglementés afin de protéger les expéditeurs, les compagnies ferroviaires peuvent en général prendre des ententes confidentielles avec les expéditeurs.

Afin de défendre les intérêts des compagnies ferroviaires et d'assurer une certaine conformité dans l'industrie, plusieurs organisations nord-américaines regroupant des chemins de fer assurent la représentation des différentes compagnies auprès des instances décisionnelles. Parmi les plus influentes retenons :

- Association of American Railroads (AAR) qui regroupe les principaux chemins de fer nord-américain;
- American Short Lines and Regional Railroads Association (ASLRA) qui regroupe les chemins de fer locaux et régionaux étatsuniens
- Association des chemins de fer du Canada (ACFC) qui regroupe les chemins de fer nord-américain exploitant des lignes au Canada.

Ces organismes jouent un rôle important dans l'industrie ferroviaire. Elles ont également une influence significative sur l'établissement des règles de sécurité ferroviaire au pays. Ces règles assujetties à la législation ferroviaire canadienne sont généralement établies par les compagnies ferroviaires et approuvées par le législateur. Les normes sont standardisées sur le plan nord-américain. Au Québec, les règles de sécurité ferroviaire respectent les normes du gouvernement fédéral.

De plus en plus, le transport ferroviaire doit composer avec l'*intermodalité*. Si historiquement chaque mode de transport semble se partager les types de marchandises, il en est autrement aujourd'hui. La demande de transport a sensiblement changé au fil des années. Avec le temps, le train a perdu une part importante de sa clientèle. La concurrence du camionnage, de l'aviation, de la voiture force l'industrie ferroviaire à repenser ces services. L'*intermodalité* permet aux transporteurs ferroviaires de maintenir auprès des expéditeurs, des services concurrentiels de transport par train en partageant les services avec d'autres transporteurs. Les compagnies ferroviaires continuent donc de développer et de se tourner vers les technologies intermodales.

30 Loi sur la sécurité ferroviaire, S.R.C. 1989, c-32 25 (1).

3.2 Les services ferroviaires

Le transport ferroviaire offre deux types de services. Des services de transport de marchandises et des services voyageurs. Les services voyageurs peuvent être regroupés en trois catégories :

- d'abord les services de trains voyageurs qui offrent les liaisons traditionnelles pour la clientèle souhaitant se déplacer d'une région à une autre. Ces services sont offerts partout au pays bien que l'offre de services se concentrent avant tout sur les *lignes principales* qui unissent les grands centres. Certains services de trains voyageurs sont maintenus pour les régions éloignées en vertu de l'intérêt public qu'ils représentent et en l'absence d'alternative. Au Canada, c'est VIA Rail qui a la responsabilité majeure du réseau de transport ferroviaire voyageur. D'autres compagnies de chemin de fer assument toutefois des services de trains voyageurs, c'est le cas de l'Ontario Northland. Aux États-Unis c'est l'AMTRAK qui est chargée du transport voyageurs. L'AMTRAK offre également des liaisons entre le Canada et les États-Unis;
- certains trains voyageurs se veulent à vocation touristique. Ces derniers offrent des liaisons vers des lieux de villégiature, de loisirs et d'activités spécifiques pendant certaines périodes de l'année, particulièrement l'été;
- on considère également dans une catégorie à part, les trains urbains. Cette catégorie inclut les trains de banlieues et les métros. On retrouve généralement ceux-ci dans les pôles métropolitains comme Montréal, Toronto.

En matière de transport de marchandises, les *convois* transportent les matières premières (bois, métaux, produits agricoles, etc.) et les produits transformés (plaque métallique, papier, produits synthétiques, etc.). Certains *convois* assurent aussi le transport de bétail, de matières dangereuses, de machineries, de sable, etc. En fait, la catégorisation des *convois* varie selon le critère que l'on utilise : caractéristiques des marchandises, segment de marché, exigence de transport. C'est cette dernière catégorie que retient Transport Canada dans son rapport annuel de 1997. Il distingue ainsi - arguant que cette catégorisation reflète les « exigences spécifiques de transport »³¹ :

- le transport en vrac qui inclut le transport de marchandises telles le charbon, le grain, les céréales;
- le transport de marchandises industrielles qui concernent les produits forestiers, pétroliers, chimiques, miniers;
- le transport intermodal comprend le transport de conteneurs ou de remorques sur des wagons plats.

31 Gouvernement du Canada, Transport Canada, *Rapport annuel 1997*, p. 168.

3.3 Catégorisation des transporteurs ferroviaires

Les transporteurs ferroviaires nord-américains sont généralement divisés en catégories. Ces catégories sont établies sur la base de la longueur des réseaux exploités ou les revenus. Les catégories varient selon que l'on se situe au Canada et aux États-Unis. Aux États-Unis, c'est le Surface Transportation Board (STB) qui catégorise les compagnies de chemin de fer en trois classes. Pour ce faire, elle se base sur les revenus d'opération³². Ces catégories varient d'une année à l'autre. En 1996, les critères étaient les suivants: *classe 1*, les chemins de fer ayant des revenus de plus de 255 millions de dollars; *classe 2*, les compagnies ayant des revenus entre 20,4 et 255 millions de dollars; *classe 3*, les compagnies de chemin de fer ayant des revenus de moins de 20,4 millions de dollars³³.

Notons néanmoins que l'Association of American Railroads (AAR) préfère retenir une autre catégorisation qui tienne davantage compte des caractéristiques des petits chemins de fer. De l'avis de l'AAR, ces caractéristiques ne sauraient se résumer aux revenus d'opération. L'influente AAR regroupe ainsi les chemins de fer qui ne font pas partie de la *classe 1* en chemins de fer régionaux et chemins de fer locaux. Les chemins de fer régionaux sont ceux qui opèrent au moins 350 milles de voie et ont des revenus supérieurs à 40 millions de dollars mais inférieurs aux revenus des chemins de fer de *classe 1*. Les chemins de fer locaux sont ceux qui opèrent moins de 350 milles de voies et ont des revenus inférieurs à 40 millions.

Le Canada retient quant à lui, trois catégories de chemins de fer³⁴ :

- *Catégorie 1* : cette catégorie regroupe les deux plus importantes compagnies de chemin de fer au Canada : le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) ainsi que Via Rail, la société d'État chargé du transport de trains voyageurs. Ces compagnies roulent essentiellement sur les voies principales qui longent d'est en ouest le Canada et parcourent les principales villes du pays;
- *Catégorie 2* : cette catégorie couvre les autres transporteurs ferroviaires opérant les lignes secondaires qui ont leurs ramifications avec les *lignes principales* du CN et du CP. Il s'agit le plus souvent de chemins de fer régionaux ou CFIL exploitant des services sur des distances de moins de 500 kilomètres;

32 Aux États-Unis, la réglementation ferroviaire oblige les compagnies de chemin de fer à obtenir des revenus adéquats, c'est-à-dire les revenus qui leur permettent d'entretenir les voies, les équipements et d'offrir les services. Ces revenus adéquats donne beaucoup de latitude aux compagnies ferroviaires pour déterminer sur chacun des tronçons, les tarifs. Sans ces revenus adéquats, les lignes doivent être soumises au processus d'abandon prévu par le Stagger Act. Cf. l'étude technique de la DATNQ portant sur le réseau ferroviaire - Rôle de l'État.

33 Association of American Railroads, Railroad Facts - 1997 Edition, Washington, Septembre 1997, p. 3.

34 Gouvernement du Canada, Transport Canada, Rapport annuel 1997, p. 165.

- *Catégorie 3* : cette catégorie regroupe les autres compagnies de chemin de fer qui se consacrent au transport ferroviaire sur les têtes de lignes et exploitent les gares, les ponts, les tunnels, les compagnies minières.

Bien que cette catégorisation semble construite sur des critères relatifs, elle joue un rôle d'indicateur en regroupant d'une part dans la *catégorie 1*, les compagnies de chemin de fer les plus établies et dans les *catégories 2 et 3*, les chemins de fer régionaux et d'intérêt local. Les premiers desservant en principe, les grandes agglomérations, les nœuds intermodaux tels les ports majeurs, les *lignes principales* sur lesquelles on retrouve les circulations et les tonnages les plus importants. Ces lignes sont généralement les moins menacées de l'ensemble du réseau. Les lignes secondaires des *catégories 2 et 3* sont les lignes principalement dites régionales et locales qui alimentent les premières. Pendant la période de rationalisation qui a touché les chemins de fer ces vingt dernières années, plusieurs grandes compagnies ont abandonné ou vendu des lignes secondaires dont le flux de transport, la masse critique de marchandises, est moins important. Celles-ci furent rachetées ou récupérées par les CFIL. L'abandon de ces réseaux par les grandes compagnies ferroviaires permettait de diminuer les coûts de la main d'œuvre et les contraintes liées à la spécificité des tâches des employés. L'avantage qu'offrent les CFIL est celui d'opérer les mêmes réseaux avec un personnel restreint qui acceptent néanmoins d'effectuer plus de tâches et d'occuper plusieurs fonctions. De plus, les CFIL n'ont pas à investir de façon massive dans l'achat coûteux de *matériel roulant* et d'*infrastructures*. Le matériel et les *infrastructures* demeurent, le plus souvent, à la charge des expéditeurs ou des compagnies ferroviaires qui exploitent les *lignes principales*. Ainsi, certaines lignes secondaires appartenant à des compagnies de *classe 1*, font encore aujourd'hui l'objet de demandes d'abandon ou sont susceptibles d'être abandonnées.

Parallèlement, afin de s'assurer un avenir concurrentiel, plusieurs entreprises ferroviaires relativement importantes ont misé sur les fusions. Ces fusions permettent aujourd'hui d'arrimer différents tronçons et d'offrir d'est en ouest, du sud au nord, des services de transport de marchandises intercontinentaux, c'est-à-dire sur de longues distances et sur les *lignes principales*, là où le transport ferroviaire s'avère le plus avantageux pour les expéditeurs. Ces fusions spectaculaires qui ont facilité la prise de contrôle des réseaux les plus importants ont permis de creuser les écarts entre les différentes catégories de transporteurs ferroviaires. Ainsi, au fil des années, les critères américains pour le classement des chemins de fer se sont sérieusement resserrés diminuant ainsi le nombre de compagnies de *classe 1*. Le tableau 4 propose une synthèse de ces classements.

TABLEAU 4

CATÉGORISATION DES CHEMINS DE FER NORD-AMÉRICAINS

Catégories	Critères STB	Critères AAR	Caractéristiques Canada
Catégorie 1 :	Revenus de plus de 255 millions de dollars	Opère plus de 350 milles de voie et ont des revenus $\geq$ 255 millions de \$	CN, CP, VIA Rail et leurs services connexes.
Catégorie 2 : régionaux	Revenus entre 20,4 et 255 millions de dollars	Opère au moins 350 milles de voie et ont des revenus $\geq$ 40 millions \$ < 255 millions de \$	Ceux qui opèrent les autres lignes dites secondaires.
Catégorie 3 : locaux	Revenus de moins de 20,4 millions de dollars	Opère moins de 350 milles de voie et ont des revenus < 40 millions de \$	Ceux qui opèrent et exploitent les têtes de lignes, les ponts, les tunnels, les compagnies minières.

Sources : Association of American Railroads, Railroad Facts - 1997 Édition, Washington, Septembre 1997, p.3; Gouvernement du Canada, Transport Canada, Rapport annuel 1997, p.165.

3.4 Le réseau nord-américain

On compte en Amérique du Nord plus de six cents compagnies de chemin de fer offrant des services de transport de marchandises. Celles-ci exploitent pas moins de 335 000 kilomètres de voies. En fait près, de 280 000 kilomètres de voies (173 896 milles) sont exploitées aux États-Unis alors que les compagnies ferroviaires en sol canadien exploitent plus de 55 893 kilomètres de voies (34 732 milles).³⁵ Quant au Mexique, on y comptabilise 26 622 kilomètres de rail. L'ensemble des voies est essentiellement opéré par les grandes compagnies ferroviaires.

C'est ainsi qu'en 1996, aux États-Unis seulement, les 10 plus grandes compagnies de chemin de fer, (moins de 2 % des compagnies) offrant des services de transport de marchandises exploitent à elles seules, plus de 70 % des voies, emploient 88 % du personnel de l'industrie et retirent 91 % de tous les revenus d'opération. Inversement, 92 % des compagnies de chemin de fer (les CFIL - les compagnies de classe 3) exploitent moins de 16 % de l'ensemble des voies et retirent 4,21 % des revenus d'opérations. Les grandes compagnies possèdent également un nombre important d'équipement qui permet d'assurer les services de transport de marchandises. Les dix plus grandes compagnies étatsuniennes possèdent plus de 46 % du parc de wagons alors que les chemins de fer régionaux et locaux se partagent 7 % de ce parc³⁶. Les

35 Association of American Railroads, Railroad Facts - 1997 Edition, Washington, Septembre 1997, pp. 3, 66 et Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, Ottawa, Juin 1998, p. 42-43.

36 Les dix plus grandes compagnies offrant des services de transport ferroviaire aux États-Unis en 1996 : The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company; Consolidated Rail Corporation; CSX Transportation; Grand Trunk Western Railroad Inc.; Illinois Central Railroad Company; Kansas City Southern Railway Company; Norfolk Southern Corporation; Soo Line Railroad Company; Southern Pacific Transportation Company et Union Pacific Railroad Company.

industries clientes des compagnies ferroviaires et diverses entreprises de transports spécialisées dans les expéditions possèdent également une partie du *matériel roulant*, soit 47 % des wagons.

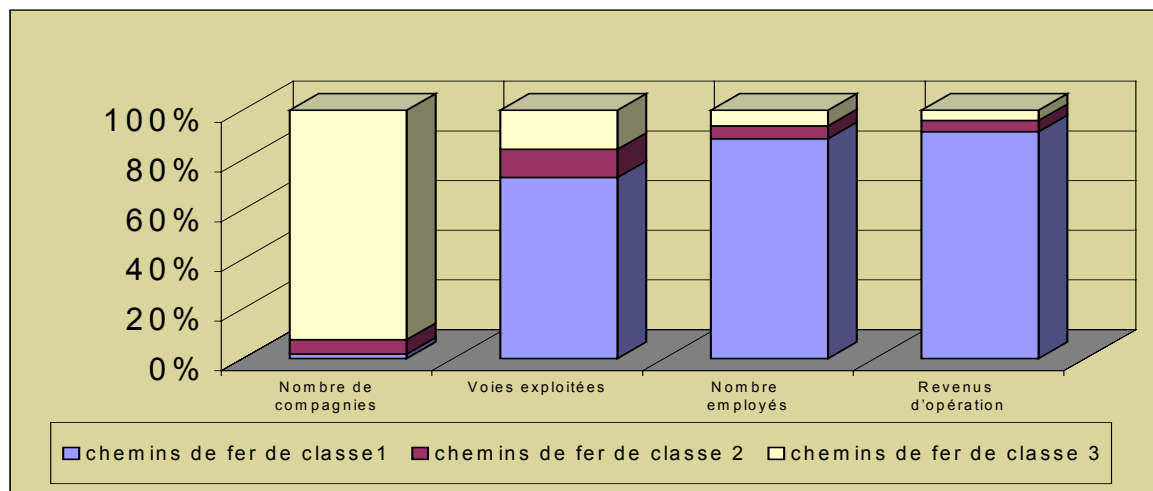
TABEAU 5
RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER EN TERRITOIRE ÉTATSUNIENS

	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Total Classes 2/3	Total	Amtrak	Total
Nombre de compagnies	10	32	511	543	553	1	554
Voies exploitées (km)	203 831	31 633	44 334	75 967	279 799	39 421	319 219
Wagons*	570 865	-	-	87 364	1 240 573**	1 506*	1 242 079**
Nombre d'employés	181 809	10 491	13 030	23 521	205 330	23 278	228 608
Revenus d'opération***	31 888	1 542	1 471	3 013	34 901	1 339	36 240

Sources : Association of American Railroads, *Railroad Facts - 1997 Edition*, Washington, Septembre 1997, pp.3, 44, 50, 65, 78.
État de la situation le 1^{er} Janvier 1996.

Notes : * Excepté pour l'Amtrak, il s'agit ici de wagons de marchandises. **Il faut ajouter 582 344 wagons appartenant à des entreprises clientes des compagnies de chemins de fer et à différents expéditeurs. *** En milliard de dollars américains.

FIGURE 2
CARACTÉRISTIQUES DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER OFFRANT DES SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AUX ÉTATS-UNIS SELON LA CATÉGORIE



L'importance relative des grandes entreprises ferroviaires étatsuniennes tend à se faire sentir sur l'ensemble du continent. Si, initialement, seule les compagnies canadiennes (le CN et le CP) traversent le continent de l'Atlantique au Pacifique, d'importantes compagnies américaines se partagent aujourd'hui de grands pans du réseau. Les fusions des compagnies étatsuniennes du Burlington Northern et du Santa Fe (BNSF), de l'Union Pacific et Southern Pacific, puis l'acquisition et le partage d'une partie

importante du réseau de Conrail par Norfolk Southern (NS) et CSX témoignent de la prépondérante position de ces compagnies. Dans un rapport de 1997 produit pour le compte de la direction générale de l'industrie des transports d'Industrie Canada, le Research and Traffic Group indique que « Ces regroupements changeront en fin de compte les relations de travail avec les chemins de fer canadiens et pourraient réduire le pouvoir de négociation des entreprises canadiennes en matière de déplacements à destination et en provenance des portes d'entrée américaines. »³⁷.

Quoi qu'il en soit, en 1996, les entreprises américaines opèrent en sol canadien un peu plus de 1 000 kilomètres (625 miles)³⁸. Il s'agit essentiellement de liens avec les chemins de fer canadiens. Les Lignes du NS, du BNSF, du CSX pénètrent alors jusqu'aux principaux noeuds modaux ferroviaires canadiens que sont Montréal, Windsor, Winnipeg, Nelson et Vancouver³⁹. Quelques sociétés américaines comme OmiTRAX et certains holdings tels que RailTex et Iron Road se sont fait les spécialistes de l'exploitation de lignes secondaires et locales tant au Canada qu'aux États-Unis⁴⁰. Quant aux compagnies canadiennes, le CN et le CP, ils sont bien implantés en territoire nord-américain. En plus de leur réseau pan-canadien, les filiales américaines de ces compagnies permettent au CN et au CP de pénétrer davantage le continent vers le sud⁴¹. La fusion récente du CN avec l'IC, son regroupement attendu avec le BNSF et son alliance stratégique avec le Kansas City Southern Railroad confirme cette omniprésence du CN sur l'ensemble du réseau nord-américain. Un réseau qui couvre aujourd'hui une partie importante du Canada, des États-Unis et du Mexique⁴².

C'est justement ce dernier pays qui complète le réseau infrastructurel ferroviaire nord-américain. Les accords de l'Aléna émergeant sur le fond de déréglementation des marchés et une plus grande mobilisation des entreprises ferroviaires établies vers de nouveaux clients facilitent l'accès au territoire mexicain. On compte au Mexique, en 1996-1997, 26 622 kilomètres de voies dont 20 687 kilomètres de voies principales (78 % du réseau), 4 380 kilomètres de *voies secondaires* (16 % du réseau) et 1 555 kilomètres d'embranchements connexes (6 % du réseau)⁴³. Depuis dix ans, la longueur du réseau ferroviaire mexicain s'est vu augmenter de 400 kilomètres.

37 Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, 1997, p. 4. À noter qu'à cette époque, le BNSF n'a pas encore fusionné avec le CN.

38 Association of American Railroads, *Railroad Facts - 1997 Edition*, Washington, Septembre 1997, pp. 44.

39 En ce qui concerne le BNSF même remarque que la note précédente.

40 Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, 1997, p. 12.

41 Le CP exploite les filiales du Soo Line Railroad et Delaware and Hudson Railroad. Le CN possède le Grand Trunk Western et Duluth, Western and Pacific.

42 La fusion du CN avec l'Illinois Central date du 1^{er} juillet 1999. La demande de regroupement du CN avec le BNSF pourrait se concrétiser au milieu de l'année 2001 après approbation des autorités politiques en la matière et des actionnaires des deux compagnies.

43 Cette information provient de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes du Mexique : www.sct.gob.mx et plus précisément www.sct.gob.mx/infrasestructura/io_ferro_1.htm, Février 2000.

Initialement, l'ensemble du réseau ferroviaire mexicain est desservi par le Ferrocarriles Nacionales de Mexico (FNM – Chemin de fer nation du Mexique) qui voit le jour en 1873. Celui-ci est nationalisé en 1937. Les années 90 mobilisent le gouvernement mexicain qui travaille à la proposition de son Plan de développement national 1995-2000. Suite à ce plan, le gouvernement mexicain décide de privatiser plusieurs sociétés d'État. Se faisant, le Mexique procède en 1997, à la commercialisation de la première de quatre subdivisions régionales du FNM, soit la Northeast Railway. Cette dernière devient la Transportacion Ferroviaria Mexicana (TFM) dont les actionnaires sont le gouvernement mexicain (24,5 %), la Transportacion Maritima Mexicana (38,5 %) et la société américaine du Kansas City Southern Industries (37 %) opèrent un réseau ferroviaire qui s'étend sur plus de 4 200 kilomètres (environ 20 % du réseau ferroviaire mexicain mais 40 % des cargaisons ferroviaires du pays). Ce réseau constitue le plus cours réseau ferroviaire entre les États-Unis et le Mexique. Il dessert un territoire ayant un accès sur les plus importants et peuplés pôles industriels et centres de services mexicains dont ceux de la capitale, Mexico.

Il importe peut-être de rappeler que le Kansas City Southern Industries est la société-mère et l'unique actionnaire de la KCSR avec qui le CN a entrepris une alliance stratégique de Marketing. Quant à la Transportacion Maritima Mexicana, l'une des plus importantes compagnies de transport maritime international et la plus importante en Amérique latine, elle offre à ces clients et partenaires des ouvertures importantes en matière de transport intermodal.

De l'ensemble de ce portrait de l'industrie ferroviaire nord-américaine, nous retiendrons l'importance de ne pas perdre de vue la composition des réseaux ferroviaires, non plus uniquement sur une base nationale, mais sur une base internationale. L'harmonisation de la réglementation et la dénationalisation des actifs dans ce secteur (notamment au Mexique et au Canada) nous obligent à considérer le transport ferroviaire dans une perspective qui dépend de plus en plus d'une géographie des réseaux et dont les enjeux se jouent hors des politiques nationales de transport. Dans la même lignée, il importe également de bien suivre l'ensemble des alliances entre compagnies ferroviaires mais aussi entre l'ensemble des transporteurs. Les nombreux regroupements, les multiples fusions et alliances de toutes natures qui se succèdent à un rythme effarant depuis ces dernières années, débouchent sur une reconfiguration successive des réseaux et la prise du contrôle de la mobilité des réseaux infrastructurels : exploitation de lignes, droit de passages, privilèges, etc. En dépit d'une meilleure connaissance des enjeux intercontinentaux, il demeure encore difficile de connaître l'impact de ces transformations sur le transport ferroviaire régional, particulièrement sur les lignes secondaires comme celles que desservent le CFILINQ, l'OVR et l'ONR. Il importe néanmoins d'assurer une meilleure connaissance de cette situation afin que les expéditeurs, clients, transporteurs et partenaires du gouvernement du Québec dans la planification des transport régionaux puissent faire des choix qui amélioreront la qualité des services notamment dans le transport sur longue distance.

3.5 Réseau canadien

En dépit de l'internationalisation des enjeux touchant les réseaux et les structures de l'industrie ferroviaire, les problématiques ferroviaires ayant une envergure pan-canadienne gardent leur actualité. Ces problématiques relèvent essentiellement des aspects juridiques et politiques de l'industrie : subventions aux entreprises exploitant les *infrastructures* et équipements ferroviaires, financement des *infrastructures* de transport et arbitrage des conflits entre les différents modes de transport, enquête en matière de sécurité des transports, accès aux communautés isolées et services essentiels, droit de passage, processus de vente, de cession ou d'abandon des lignes, contrôle des impacts en matière d'environnement et de sécurité, recherche et développement, etc. Principalement orienté d'est en ouest, le réseau ferroviaire canadien est essentiellement desservi par deux compagnies ferroviaires : le Canadien National (CN) et Le Canadien Pacifique (CP). La concurrence particulière qui s'exerce au fil des décennies entre ces compagnies alors que le CN est une société d'État et le CP une compagnie privée, n'empêche pas l'émergence de plusieurs petites compagnies ferroviaires desservant des *réseaux secondaires*. La commercialisation du CN en 1995 et les modifications apportées à la *Loi sur les transports* facilitent la vente, la cession ou l'abandon de tronçons secondaires aujourd'hui opérés par les chemins de fer de *catégorie 2 et 3*.

C'est ainsi qu'en plus des deux grandes compagnies de chemin de fer que sont le CN et le CP, le Canada compte près d'une cinquantaine de chemins de fer locaux et régionaux. Ces derniers exploitent surtout au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique. Dans son Rapport annuel de 1997, Transport Canada dénombrait 54 chemins de fer de *catégories 2 et 3* en précisant toutefois que ce chiffre devrait être ramené à 46 si l'on écarte de ce nombre les petites compagnies qui ne sont en fait que les filiales du CN et du CP⁴⁴. Pour sa part Industrie Canada considérerait qu'il n'existait que trois compagnies ferroviaires à vocation véritablement régionale au pays, soit : l'Algoma Central Railway (ACR), l'Ontario Northland Railway (ONR) en Ontario et le British Columbia Rail (BCR) en Colombie-Britannique.⁴⁵

L'ensemble du réseau ferroviaire canadien s'étend sur 77 387 kilomètres de voies. Selon Statistique Canada, en 1996 : 67 % des voies étaient des premières voies principales; 5,4 % des deuxièmes lignes ou autres voies principales et 27,6 % des *voies industrielles* ou autres. Si l'on exclut les *triaux*, les *voies d'évitement* et les *voies industrielles* opérées par les compagnies de chemins de fer, l'ensemble des voies principales se ramènent à près de 56 000 kilomètres⁴⁶. Bien qu'ils aient abandonné de nombreuses lignes et cédé plusieurs d'entre elles à des CFIL, le CN et le CP dominent le transport ferroviaire canadien. À elles seules, les deux compagnies exploitent plus de

44 Gouvernement du Canada, Transport Canada, Rapport annuel 1997, p. 165. Ces chiffres ressemblent quelque peu au dénombrement qu'en fait l'ACFC qui dans un document interne recensait 47 chemins de fer régionaux et locaux en date du 15 janvier 1999. Le document comptabilise toutefois seulement trente-deux (32) chemins de fer de catégorie II et III avant 1997. Pour le Tableau 5 : Réseaux de chemins de fer en territoire canadien, les chiffres concernant le nombre de chemins de fer de catégorie II et III ont été tirés du rapport annuel de Transport Canada.

45 Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, 1997, p. 9.

46 Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, Ottawa, Juin 1998, p. 42.

85 % des voies, emploient près de 90 % de la main d'œuvre du secteur et se partagent plus de 90 % des revenus d'opérations. Les deux compagnies comptent également dans leur actif un nombre important de *matériel roulant*, soit 88 % des wagons de marchandises détenus par des compagnies ferroviaires ⁴⁷. En incluant l'ensemble de ces voies, c'est-à-dire les quelque 77 000 kilomètres exploités au pays, 84,5 % d'entre-elles (65 403 kilomètres) étaient exploités en propriété. Le reste constituait des *voies exploitées à bail*, à droit de réseau ou propriété partagée. À lui seul, le CN opère plus de la moitié des voies au pays et possèdent près de 58 % des *infrastructures* ferroviaires (37 704 kilomètres en excluant les *voies industrielles*, les *voies d'évitement* et de *triaux*). Le CP exploitait 30,7 % de celles-ci (environ 25 750 kilomètres) alors que les CFIL se partageaient 11,5 % des voies (près de 10 500 kilomètres). La société d'état VIA Rail ne détient que 0,1 % des voies, soit 92 kilomètres. Le tableau 6 dresse un portrait du réseau ferroviaire canadien.

En matière de transport ferroviaire de passagers, VIA Rail demeure le principal offreur de service. Bien que VIA Rail ne possède que 92 kilomètres de voies, la société d'État offre un service qui s'étend sur plus 12 953 kilomètres de voies sur un réseau qui emprunte essentiellement les *infrastructures* du CN et dans une moindre mesure le CP⁴⁸. Le corridor Québec – Windsor demeure le réseau le plus sollicité de la Société et aussi le plus rentable; à lui seul, il rapporte à VIA Rail pas moins des deux tiers de ses revenus. Il existe d'autres chemins de fer offrant des services voyageurs au pays, parmi les plus importants notons le BCR, l'ONR, l'ACR et le Quebec North Shore & Labrador (QNS&L⁴⁹). Les services ferroviaires passagers de types interurbain et inter-régional sont essentiellement subventionnés soit par le gouvernement fédéral, soit par les gouvernements provinciaux. Il est parfois nécessaire d'offrir des trains mixtes (marchandises et passagers) pour assurer le déplacement de voyageurs en régions éloignées. Quant aux trains à vocation touristique, leur rentabilité semble un peu plus assurée. Le nombre de trains à vocation touristique a connu une croissance au cours des dernières années. Quoi qu'il en soit, il semble que l'ensemble des services ferroviaires aux voyageurs soit à la remorque du transport ferroviaire de marchandises⁵⁰. Aussi, depuis plus d'une décennie, l'abandon de lignes par le CN et le CP oblige souvent VIA Rail à repenser ses parcours et à remettre en question ses services dans certaines régions. Dans ces circonstances, il devient également pertinent de questionner la capacité des compagnies de chemin de fer passager et touristique à entretenir à long terme les *infrastructures* et équipements ferroviaires sur les anciens tronçons abandonnés par le CN ou le CP.

47 Ces chiffres excluent les wagons qui appartiennent aux entreprises clientes des compagnies de chemins de fer et à différents expéditeurs.

48 Statistiques Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, Ottawa, Juin 1998, p. 41.

49 Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, 1997, p. 23-24.

50 Ibid., p. 23-26.

TABLEAU 6

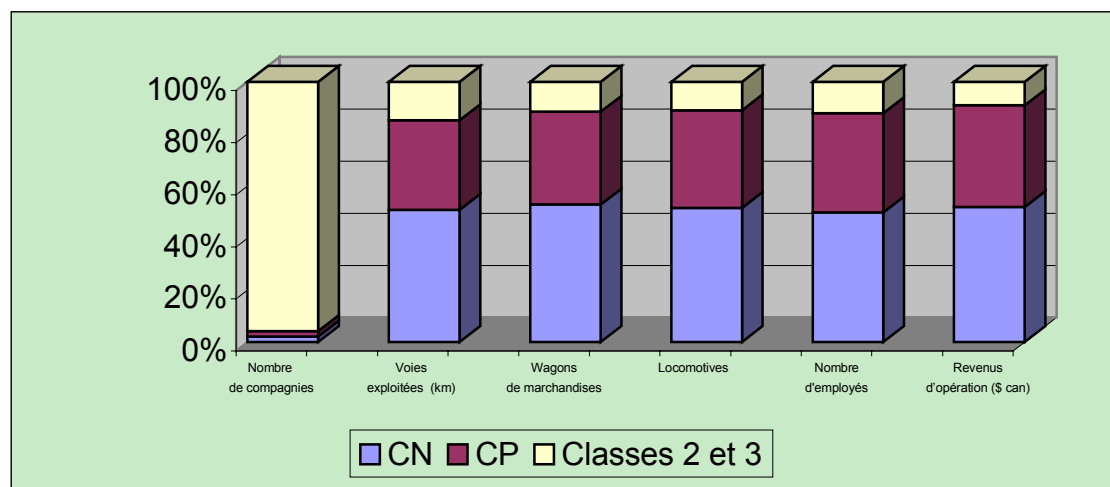
RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER EN TERRITOIRE CANADIEN

	CN	CP	CN/CP Catégorie 1	Total Catégories 2/3	Total	VIA Rail	Total
Nombre de compagnies	1	1	2	46	48	1	49
Voies exploitées (km)	28 434	19 215	47 649	8 244	55 893	92	55 985
Wagons - marchandises	57 430	39 655	97 085	12 493	109 578	-	109 578
Wagons - passagers	10	-	-	112	122	344	366
Locomotives	1658	1203	2861	352	3213	80	3293
Nombre d'employés	22 364	17 065	39 429	5 405	44 834	3 204	48 038
Revenus d'opération marchandises (000 \$ can)	3 316 156	2 492 860	5 809 016	577 588	6 386 604	-	-

Sources : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, Ottawa, Juin1998, pp.26-27,42-43,55,58; Gouvernement du Canada, Transport Canada, Rapport annuel 1997, p.165. Les données ne tiennent compte que des premières, seconde et autres voies principales.

FIGURE 3

CARACTÉRISTIQUES DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER OFFRANT DES SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU CANADA SELON LA CATÉGORIE



Les aléas et bouleversements que connaît l'industrie ferroviaire canadienne depuis quelques années sont nombreux. Bien que le transport ferroviaire soit initialement

subventionné par le gouvernement fédéral depuis 1897, ces subventions sont réduites massivement depuis 1995. La vente du CN en 1995, le déménagement du siège social du CP de Montréal à Calgary, puis l'abandon en 1990 de la moitié des services de VIA Rail afin d'assurer sa restructuration sont quelques-uns de ces bouleversements qui affectent le secteur du transport ferroviaire⁵¹. Ainsi « la dépendance du secteur ferroviaire à l'égard du financement public a diminué environ du tiers »⁵² note les analystes de Statistique Canada. Les efforts de rationalisation des grandes compagnies comme le CN et le CP afin de diminuer les dépenses d'exploitation se sont quant à eux notamment concrétisés par une réduction des effectifs et par la vente ou l'abandon de voies non rentables notamment sur les *réseaux secondaires* qui desservaient les régions. En somme, c'est l'ensemble des dépenses d'exploitation que les compagnies tentent de diminuer au cours de la dernière décennie. Néanmoins, les nouveaux investissements financiers et humains engagés par les compagnies ferroviaires donnent quelques indications des tendances qui s'actualisent et ont un impact sur le réseau ferroviaire canadien :

- D'abord, l'importance de plus en plus prépondérante des activités ferroviaires dans l'axe nord-sud et sur les réseaux déjà consolidés, c'est-à-dire des *lignes principales*. Ainsi le CN et le CP ont réduit considérablement la longueur de leur réseau au pays depuis dix ans. Celui-ci est passé de 81 732 kilomètres en 1988 à 62 182 kilomètres en 1997, soit une réduction de près du quart⁵³. Les grandes compagnies ont pu ainsi assurer une partie plus importante de leur investissement dans les *infrastructures* et équipements qui lient le réseau ferroviaire canadien au reste du réseau nord-américain. Le Ministère de l'industrie et du commerce du Canada notait que les « embranchement avec chemins de fer américains ...sont devenus de plus en plus importants au cours des dernières années. » Ainsi si le transport de marchandises par train entre les États-Unis et le Canada représentait 21,5 % du transport effectué par les compagnies canadiennes en 1991, il représente en 1994 26,4 %⁵⁴. L'intérêt pour le marché étatsunien s'est également concrétisé par les deux compagnies canadiennes par la réalisation d'investissements majeurs au cours de la dernière décennie. La construction par le CN d'un tunnel sous la Rivière Ste-Claire entre l'Ontario et le Michigan permet aujourd'hui le transport de wagons plats porte-voitures à trois niveaux et de wagons permettant la superposition de conteneurs. Le CP a également entrepris les travaux majeurs afin de faciliter le transport de conteneurs superposés entre Windsor et Détroit⁵⁵. La multiplication des fusions, des regroupements et des alliances stratégiques comme ceux engagées par le CN avec l'IC, le BNSF et le KCSR constituent enfin un indice supplémentaire du développement de réseau nord-sud couvrant l'ensemble du continent.

51 Statistiques Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, Ottawa, Juin 1998, p. 9-12.

52 Ibid., p. 12.

53 Ces statistiques ne comprennent que des données sur les tronçons de voies qui appartenaient avant au CN et CP et qui sont maintenant exploités par des CFIL. Ces données proviennent de l'Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 1998*, p. 3 et 9. Elles peuvent être différentes des données que l'on retrouve chez statistiques Canada, Op. cit.

54 Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, 1997, p. 5.

55 Statistiques Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, Ottawa, Juin 1998, p. 9 et 10.

- Ce recours de plus en plus fréquent aux conteneurs constitue également une tendance marquée. Il semble en effet que le parc de wagons couverts vieillit et que la fabrication de ceux-ci diminue. Les compagnies ferroviaires tendent à remplacer ces derniers par les conteneurs⁵⁶. Les investissements du CN dans le tunnel du sud ontarien afin d'améliorer le transport des conteneurs semblent d'ailleurs se vérifier par une augmentation du trafic de conteneurs entre Halifax et Chicago⁵⁷. De plus, il appert qu'un nombre croissant d'expéditeurs acquiert leur parc de conteneurs. La perte de popularité des wagons standards ne semble toutefois pas concerner tous les types de wagon. De plus, certains wagons appartiennent ou sont loués par les expéditeurs, c'est notamment le cas, de façon générale, des wagons utilisés pour le transport des matières dangereuses⁵⁸.
- Une troisième tendance remarquée de l'industrie ferroviaire apparaît être, en dépit de la concurrence que se livre le chemin de fer et le camionnage, la complémentarité qui lie parfois les deux secteurs. Il arrive en effet parfois que les alliances stratégiques soient conclues entre ces deux industries afin d'offrir des prix concurrentiels aux expéditeurs. Le développement de *technologie rail-route* mais également l'utilisation des conteneurs semblent favoriser cette collaboration. Il est probable que la déréglementation, l'harmonisation des normes et des technologies ainsi que l'établissement de réseaux sur l'ensemble du continent favorisent la multiplication des alliances de ce type.
- Enfin, il est vrai qu'un nombre croissant de CFIL ont été constitués et mis en opération sur les *réseaux secondaires* canadiens ces dernières années. Un document de l'ACFC dénombre 14 CFIL constitués avant 1988, une douzaine obtiennent leur charte d'exploitation au pays pendant la période de la *Loi des transports* de 1987 (entre janvier 1988 et juin 1996) et 21 nouveaux CFIL seront constitués pendant la *Loi des transports du Canada* depuis 1996 (entre juillet 1996 et janvier 1999)⁵⁹. Si le CN et le CP ont réduit le nombre de voies de façon considérable de 10 à 14 % entre 1991 et 1996, les CFIL ont quant à eux augmenté le nombre de leur acquisition infrastructurelle de 3 %⁶⁰. Certaines entreprises ont pu se faire les spécialistes de l'exploitation des CFIL en Amérique du Nord, c'est notamment le cas Railtex et de RaiLink America. On évoque souvent pour expliquer le succès de certains CFIL que ceux-ci ont pu reprendre, à moindres coûts d'exploitation, les anciennes lignes cédées par les grandes ferroviaires. Une plus grande flexibilité des employés qui peuvent exécuter dans un régime moins strictement conventionné (comme c'est le cas pour les grands chemins de fer) plusieurs tâches et une plus grande disponibilité (services à la clientèle, marketing) aux entrepreneurs locaux

56 Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie du Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, p. 14.

57 Ibid., p. 11. Le document cite un article de Terry Brennan, *Halifax Midwest Volume* dans *Traffic World*, 9 septembre 1996, p. 27.

58 Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie du Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, p. 14-15

59 D'après un document fourni par l'ACFC.

60 Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, Ottawa, Juin 1998, p. 12.

permettent à ces compagnies d'acheminer à moindres coûts le matériel de leur client jusqu'au lignes des *réseaux principaux*. Les grandes compagnies ferroviaires peuvent dès lors prendre le relais en menant à destination le matériel. L'importance des CFIL est aujourd'hui telle que l'ACFC a publié son « *Guide d'initiation à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local* ».

Encore une fois, l'une des plus grandes difficultés qu'éprouvent les intervenants des régions quant aux interventions à faire dans le secteur ferroviaire relève d'une méconnaissance qui porte sur la capacité des transporteurs régionaux à intégrer les nouveaux marchés et les réseaux intermodaux et infrastructurels. Comme les réseaux ferroviaires relèvent majoritairement des intervenants du secteur privé, les intervenants régionaux et le gouvernement peuvent parfois éprouver du mal à bien connaître les investissements nécessaires sur les réseaux qui permettraient d'améliorer les services et de mieux contrôler l'impact du transport sur le développement, questions qui, quant à elles, relèvent de l'intérêt public. Ainsi, concernant les tendances ferroviaires actuelles, il n'est pas toujours loisible de bien connaître :

- les stratégies (publiques ou en partenariat avec les compagnies de chemin de fer) à adopter afin d'assurer un arrimage entre les lignes régionales et les *lignes principales* du CN ou du CP qui permettraient de développer des occasions dans l'axe nord-sud, c'est-à-dire dans l'axe même où les grandes compagnies investissent;
- l'offre de matériel, de technologie et d'équipement (notamment les conteneurs) qui garantirait aux expéditeurs, transporteurs et entrepreneurs locaux de meilleurs accès sur les réseaux où circulent les marchandises et favoriserait une diminution des coûts sociaux et des inconvénients liés aux transports lourds de marchandises;
- l'intérêt d'intervenir afin de favoriser le développement et la consolidation des CFIL lors de la vente d'*infrastructures* et de services par les grandes compagnies. L'intérêt d'intervenir afin de favoriser le développement d'embranchements industriels et l'établissement de liens entre transporteurs routiers et ferroviaires.

De plus, l'établissement de stratégies d'intervention dans le secteur ferroviaire dépend souvent de la réalisation d'études d'opportunité ayant pour objet des espaces géographiquement très localisées qui ne sont que très rarement mis à jour. Sur cette base, il est difficile pour les directions territoriales du Ministère d'informer le public des régions sur les enjeux, les scénarios de développement possibles et les occasions de développement en matière de transport ferroviaire.

3.6 Le réseau québécois

En excluant les trains urbains et les embranchements mineurs, le réseau ferroviaire québécois s'étend sur plus de 6 500 kilomètres⁶¹. On y compte une vingtaine de compagnies de chemin de fer offrant des services de transport de marchandises. Onze de ces compagnies sont sous l'autorité fédérale et exploitent 4 314 kilomètres, soit plus des deux tiers du réseau ferroviaire au Québec. Douze compagnies de chemin de fer ont une charte québécoise et se partagent 2 198 kilomètres de voies, soit presque le tiers des *infrastructures*. L'industrie ferroviaire au Québec offre un emploi direct à près de 8 000 personnes. Les chemins de fer de *catégorie 1* emploient 6 000 personnes. Plus de 80 % d'entre-eux (environ 5 000 personnes) travaillent à Montréal. Au Québec, 1 250 personnes sont à l'emploi dans les CFIL. Le nombre de personnes travaillant dans les services connexes est estimé à 1 500⁶².

Le Canadien National (CN) demeure le plus grand exploitant de voies au Québec. À lui seul, il exploite 48 % des voies ferrées en territoire québécois. Le Canadien Pacifique, autrefois plus présent sur le territoire, n'exploite aujourd'hui que 3,9 % du réseau par le biais de sa division du Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H). La société américaine Conrail constitue la troisième compagnie de chemin de fer de *catégorie 2* à exploiter les lignes au Québec avec son tronçon de 89 kilomètres (1,4 % des voies).

En marge de l'abandon massif de lignes au cours des dernières années, la vente de tronçons appartenant initialement au CP et au CN se poursuit encore aujourd'hui. L'appropriation de ces lignes par les chemins de fer d'intérêt local apparaîtra important à en juger les 2 200 kilomètres de voies opérées par celles-ci, soit 38 % du réseau. Parmi les compagnies de chemins de fer, il est intéressant de noter que la Société des chemins de fer du Québec (SCFQ), RailAmerica et Iron Road Railways se montrent particulièrement actives et agressives dans l'achat et l'exploitation de CFIL ces dernières années. Il n'est pas improbable que ces compagnies s'intéressent éventuellement à l'exploitation d'autres CFIL. Il importe donc pour les intervenants régionaux dans le secteur du transport de connaître ces transporteurs comme investisseurs potentiels. Le SCFQ exploite plusieurs CFIL en province et au Canada, parmi ceux-ci : le chemin de fer Charlevoix (CFC), le Chemin de fer Baie-des-chaleurs (CFBC). L'Iron Road Railways ainsi que la compagnie RailLink America détenteurs d'une partie importante des actions de la SCFQ et société mère de l'OVR au Témiscamingue ont des embranchements majeurs avec plusieurs compagnies de *catégorie 1* sur l'ensemble du continent.

Quant aux compagnies assurant le transport aux fins de leur propre entreprise ou exploitation industrielle, elles détiennent un réseau ferroviaire qui représentent plus de 12 % des *infrastructures* ferroviaires québécoises. Il s'agit généralement d'une subdivision d'entreprise qui effectue le transport de marchandises lourdes pour le

61 Les calculs ne concernent ici que les premières voies et excluent les *voies parallèles*, les *voies d'évitement*, les voies de *triages*.

62 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Le Transport des marchandises : Problématique et enjeux*, 1999, p. 22.

compte d'une entreprise mère dédiée essentiellement à l'exploitation d'une ressource ou d'un service d'appoint. On retrouve dans cette catégorie, les compagnies minières qui se sont dotées de leur propre réseau de transport. Outre les chemins de fer des compagnies minières, nous pouvons également joindre à celles-ci, le chemin de fer Lanaudière (CFL) dont la société mère est Bell-Gaz Ltée, le chemin de fer Roberval Saguenay (CFRS) qui est une filiale de la Société d'électrolyse et de chimie Alcan et le Port de Montréal qui par le biais du Conseil des Ports Nationaux (CPN) exploite les *infrastructures ferro- portuaires*.

TABEAU 7RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER EN TERRITOIRE QUÉBÉCOIS ⁶³

Compétence	Compétences fédérales							Compétences provinciales				Réseau
Catégories	1			2		3		1	2	3		
Nombre	3			5		3	11	0	8	4	16	
Compagnies	CN	SL&H	Conrail	ONR	CFIL	Cies*	Total		CFIL	Cies	Total	Total
Lignes principales	651	102	89	-	-	-	842	-	-	-	-	842
Lignes locales et régionales	2 473	154	-	40	496	-	3 163	-	1 664		1 664	4 827
Lignes/compagnies minières	-	-	-	-	-	309	309	-	-	534	534	843
Total	3 124	256	89	40	496	309	4 314	-	1 664	534	2 198	6 512
	48,0 %	3,9 %	1,4 %	0,6 %	7,6 %	4,7 %	66,2 %	0 %	25,6 %	8,2 %	33,8	100 %
	66 %							34 %				100 %

Sources : Adapté de Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Carte du réseau ferroviaire du Québec 1998; Soulière, Louise, *Portrait du réseau ferroviaire québécois, Bulletin économique du transport au Québec*, mars 1998. pp.11-14; * Il s'agit d'exploitation industrielle. Cette catégorie inclut les chemins de fer de compagnies minières et les autres chemins de fer de type industriel pour lesquels une compagnie fait du transport pour son propre compte, La catégorie inclut également le Port de Montréal (Conseil des ports nationaux).

En quelques années, le réseau ferroviaire québécois s'est vu amputé d'un nombre important de voies. Plus de 2 600 kilomètres de voies ont été abandonnés entre 1982 et 1997⁶⁴. Quant à VIA Rail, si la société étend ses services en sol québécois sur 4 019

63 Des changements ont pu survenir depuis la publication de ce tableau. Les informations dressent un portrait général de la situation en juin 1999.

64 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires*, 1997, p.1; Gouvernement du Québec, Ministère des transports du Québec, *Mémento statistique ayant pour source Statistique Canada*, Cf. www.intranet/dot/SIC/BMDS/infrastructuc/voieferr_aban.htm, février 2000.

kilomètres en 1987, elle ne roule que sur 2 340 kilomètres en 1996⁶⁵. Les abandons de voies par le CN et le CP ainsi que la rationalisation qui a touché de plein fouet la Société sont en partie responsables de la diminution des *voies exploitées* par VIA Rail. Il existe d'autres services de transport passager au Québec. Le QNS&L offre des services passagers entre Sept-Iles – Schefferville et Labrador City. Quelques trains touristiques offrent des liaisons en saison.

Le maintien du réseau ferroviaire québécois ainsi que l'amélioration de la capacité concurrentielle des chemins de fer font partie des préoccupations du Ministère. Ces préoccupations s'inscrivent dans la logique des objectifs du plan stratégique ministérielle⁶⁶. L'avènement de CFIL peut-être regardé comme l'une des solutions permettant à l'industrie ferroviaire et au rail d'assurer une concurrence dans l'offre de transport. Il peut également contribuer à amenuiser la sollicitation des réseaux routiers lors du transport des marchandises lourdes. Évoquant le rôle prépondérant que joue l'industrie ferroviaire dans le transport de conteneurs, de produits manufacturés et de marchandises sur une base extra-régionale, le document sur les orientations pour le maintien des *infrastructures* ferroviaires affirmait ce qui suit :

« L'économie du Québec s'appuie sur les *infrastructures* ferroviaires pour assurer aux régions un débouché sur les réseaux transcontinentaux. Le transport ferroviaire en *intermodalité* avec le transport maritime et/ou routier est également essentiel à notre économie puisqu'il permet la desserte de marchés autrement inaccessibles économiquement ou physiquement. »⁶⁷

Déjà en 1991, le Ministère procède à la désignation du réseau ferroviaire de base du Québec. Ce réseau inclut alors les lignes considérées comme essentielles dans la demande de service de transport parce qu'elles desservent des industries qui dépendent du transport ferroviaire en raison des produits transportés ou parce que le train représente l'accès unique à la source d'approvisionnement; sillonnent un territoire dont le potentiel minier et/ou forestier est vérifié; offrent une alternative intermodale et économique au transport par un seul mode; remplissent leur rôle en l'absence d'autres installations de transport adéquates sur le territoire desservi par la train; évitent l'abandon d'un tronçon, ce qui causerait des répercussions notables sur le territoire desservi ou aux expéditeurs⁶⁸.

En somme, c'est 85 % du réseau ferroviaire québécois qui est dès lors considéré comme faisant partie du réseau de base. Parmi ces lignes, 10 % sont présumées, dans le rapport, comme non rentables par le Ministère. Le réseau ferroviaire de base du Québec inclut :

65 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Mémento Statistique : longueur des voies ferrées abandonnées*. Cf. www.intranet/dot/SIC/BMDS/infrastructuc/voieferr_VIA.htm, Février 2000.

66 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires*, 1997, p. 1.

67 Ibid.; p. 2.

68 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, 1991, p. 21-22.

- lignes interrégionales qui traversent d'est en ouest le Québec et qui permettent le transport de marchandises lourdes d'une province à l'autre;
- lignes régionales qui transportent surtout des marchandises en transit et qui proviennent ou sont destinées au Québec;
- le réseau Roberval – Saguenay;
- le réseau Matane et du Golf;
- les lignes locales jugées nécessaires pour la desserte des régions périphériques⁶⁹.

De ces lignes, le rapport de 1997 détermine celles qui sont le plus à l'abri d'une rationalisation. Il s'agit d'un réseau s'étendant sur plus de 4 600 kilomètres et qui inclut :

- les *lignes principales*;
- les lignes de la Côte-Nord;
- les tronçons du CFILINQ;
- les lignes des CFIL déjà constitués;
- les lignes déjà en lien avec le *réseau principal*⁷⁰.

Parmi les conclusions que l'on peut tirer de l'état de situation du réseau ferroviaire au Québec, l'étude de 1991 en retient une dizaine dont les plus importantes sont celles qui confirment que :

- la rationalisation du réseau ferroviaire est inévitable et que la détérioration du réseau dans les régions périphériques s'accroîtra;
- les principales difficultés qui risquent de nuire à l'exploitation des tronçons par les CFIL relèvent de la mauvaise perception et d'une méconnaissance de ce type d'entreprise tant chez les entrepreneurs québécois que chez les communautés financières; de l'inadaptation de la *Loi sur les chemins de fer du Québec* pour faciliter l'avènement de CFIL; de l'absence de programmes gouvernementaux cherchant « à établir un meilleur équilibre concurrentiel entre les modes de transport »; de lacunes en ce qui a trait à la connaissance des plans de rationalisation des compagnies ferroviaires;
- il est nécessaire d'établir d'étroites collaborations entre les compagnies ferroviaires et les gouvernements afin d'asseoir en territoire québécois un réseau de base. Il s'agit ici de déterminer les lignes à inclure, à préserver et de se doter d'un plan qui permettra d'atteindre cet objectif⁷¹.

69 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, 1991, p. 23.

70 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires*, 1997, p. 6 et annexe 2. La longueur des réseaux indiquée dans le rapport peut varier légèrement par rapport aux chiffres indiqués dans la présente étude technique.

71 Gouvernement du Québec, Ministère des transports du Québec, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, 1991, p. 51-52.

Pour favoriser l'établissement de ce réseau ferroviaire de base, le Gouvernement du Québec met de l'avant depuis plus d'une décennie plusieurs actions. En plus des travaux réalisés afin de définir le réseau ferroviaire de base 1991, le Ministère a organisé un colloque en 1992 pour sensibiliser le milieu d'affaire à l'avènement des CFIL. De plus, des modifications ont été apportées à la *Loi sur les chemins de fer* afin d'ajuster les dispositions corporatives et commerciales qui désavantageaient les CFIL. Le Ministère joue depuis, un rôle de soutien technique non négligeable en faveur de la création de CFIL à vocation touristique et multiplie auprès du gouvernement fédéral ses représentations afin d'éviter l'abandon de lignes sur son territoire⁷².

Le Gouvernement du Québec par le biais du ministère des Transports est aujourd'hui doté d'orientations pour maintenir les *infrastructures* ferroviaires essentielles et pour assurer la revitalisation du mode ferroviaire⁷³. Grâce à ces orientations, le Gouvernement bénéficie d'un guide pour ses interventions dans le domaine ferroviaire. Ces interventions pouvant prendre plusieurs formes visent notamment les lignes susceptibles de faire l'objet d'une rationalisation et qui répondent à certains critères comme ceux établis pour déterminer le réseau ferroviaire de base ou certains objectifs du Ministère comme la récupération de trafic lourd ou hors norme, le développement de trafic ferroviaire sur une ligne démontrant un potentiel de croissance pour un CFIL, etc. Les aides nécessaires consenties par le Gouvernement doivent être complémentaires à la co-participation financière d'autres organismes régionaux ou d'investisseurs privés⁷⁴. C'est sur la base de ces orientations que le gouvernement participe en 1998-1999 à la réhabilitation d'*infrastructures* ferroviaires de certains CFIL ainsi qu'à la construction d'un embranchement⁷⁵.

Dans le même ordre d'idée, un plan quinquennal de 19 millions de dollars permettra d'intervenir lors de réhabilitation et restructuration de lignes ferroviaires secondaires. Ce montant pourra également servir pour la réalisation d'*infrastructures* sur les lignes porteuses de potentiel en matière d'*intermodalité*. Ce programme est prévu pour l'année 2000.

3.7 Le réseau régional

Tel que déjà mentionné, quatre compagnies ferroviaires offrent des services de transport en Abitibi-Témiscamingue. D'abord, l'Ottawa Valley Railink (OVR) dessert une partie du sud du Témiscamingue. L'Ontario Northland (ONR) parcourt le nord-est ontarien et étend l'un de ces embranchements jusqu'à Rouyn-Noranda. Le Canadien National (CN) par le biais de sa filiale, le Chemin de Fer d'Intérêt Local Interne du Nord

72 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires*, 1997, p. 6.

73 Ibid., p. 12-16

74 Ibid., p. 14-15.

75 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Rapport annuel 1998-1999*, p. 58. Il s'agit d'aide accordée essentiellement à la réhabilitation de ponts sur les voies du Chemin de fer de la Gaspésie inc. (CCFG) et du Chemin de fer Québec-Sud (CFQS). Une subvention est accordée à la municipalité de Larouche pour la construction d'un embranchement.

du Québec (CFILINQ), possède un réseau qui couvre les principaux axes d'établissement humain de l'Abitibi. VIA Rail qui offre des services voyageurs exploite les *infrastructures* du CN de Montréal à Senneterre. Enfin, le Timber Train est un train à vocation touristique qui offre un service estival entre Témiscaming et Matawa (Ontario) sur le tronçon Témiscaming de l'OVR.

On retrouve à Senneterre sur le réseau du CN et à Mattawa (Ontario) à proximité de la frontière québécoise et sur le réseau de l'OVR les gares de *triaux*. Il n'existe qu'une station d'échange régionale entre les compagnies ferroviaires sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Il y a en effet connexion entre le CFILINQ et le l'ONR à Rouyn-Noranda. Néanmoins, les expéditions et les importations de la régions transitent par Montréal, Toronto et North Bay. De là, le matériel peut être acheminé vers Détroit, Chicago, Winnipeg, Halifax. Ces points constituent des nœuds intermodaux et pôles d'*interconnexions* majeurs. Les compagnies ferroviaires les plus importantes en terme de tonnage transporté concentrent une bonne partie de leurs activités dans les grands centres d'activité ferroviaire. Le schéma qui suit positionne le réseau témiscabitibien vis-à-vis l'ensemble des grands centres ferroviaires du nord-est américain. La carte 4 illustre l'ensemble des structures ferroviaires du réseau de l'Abitibi-Témiscamingue.

En regard à l'établissement d'un réseau ferroviaire de base au Québec, le rapport préparé en 1991 considère les lignes suivantes comme faisant partie de ce réseau essentiel dans la région du Nord-Ouest québécois⁷⁶ :

- la ligne du CN de Senneterre à Rouyn-Noranda;
- la ligne du CN de Senneterre à La Sarre;
- la ligne du CN entre Matagami et Barraute;
- la ligne de CN entre Franquet et Chibougamau;
- la ligne de L'OVR entre Mattawa et Témiscamingue;
- la ligne de l'ONR qui rejoint le réseau ontarien à partir de Rouyn-Noranda.

En dépit de ces désignations, le tronçon entre Chibougamau et Franquet a été abandonné dans la seconde moitié des années 1990. Il faut dire que le trafic ferroviaire repose généralement dans les régions dites périphériques sur des revenus plus ou moins stables pour les transporteurs. Comme l'indique le rapport mentionné plus haut et d'autres études, le trafic ferroviaire dans les régions comme l'Abitibi-Témiscamingue est sensible à plusieurs facteurs :

- la dépendance des transporteurs et des expéditeurs à des produits dont la demande fluctue dans le temps et selon le rythme des cycles économiques;
- la présence de la concurrence du camionnage qui bénéficie également d'un réseau infrastructurel développé;

76 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, 1991, p. 25; 33. La ligne de l'ONR n'est pas spécifiée dans le texte mais apparaît sur la carte de la page 34. Le tronçon St-Maurice entre La Tuque et Senneterre est évidemment inclus comme faisant partie du réseau de base.

- la complexité logistique (échange, suivi et disponibilité du matériel) et nécessité de partager ses revenus avec les compagnies américaines et autres chemins de fer lors d'expéditions en direction des États-Unis⁷⁷.

Les services de VIA Rail entre Senneterre et Cochrane (Ontario) ont déjà été abandonnés. De plus, les trains voyageurs circulent à des vitesses qui sont loin de concurrencer le service voyageur d'autobus. L'abandon des services entre Montréal et Senneterre est depuis plusieurs années une source d'inquiétude pour les citoyens des régions qui accueillent le tronçon. Les services sont en effet essentiels pour de nombreuses communautés et familles vivant le long de la ligne St-Maurice. La ligne profite également à plusieurs pourvoies et constitue un moyen de transport privilégié pour de nombreux chasseurs et amateurs de la nature⁷⁸. Encore une fois, même si ces aspects regardent l'exploitation ferroviaire, les services voyageurs par train semblent à la remorque des structures et *infrastructures* de l'industrie.

D'autres circonstances contribuent à accentuer l'incertitude qui touche le transport ferroviaire en région. Cette incertitude ne laisse pas uniquement planer le spectre de l'abandon de lignes ferroviaires, elle laisse également miroiter certains espoirs de développement. La multiplication des CFIL, le dynamisme de certains d'entre-eux (Société des chemins de fer du Québec, RailAmerica), le développement des technologies intermodales, les nombreuses fusions et alliances stratégiques ayant contribué à la reconfiguration des réseaux sont tant d'aspects qui peuvent jouer en faveur ou en défaveur du transport ferroviaire régional. Les dernières années et derniers mois ont particulièrement été significatifs et actifs pour les compagnies ferroviaires. Les lignes suivantes tracent le portrait des compagnies ferroviaires en territoire témiscabibien.

77 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, 1991, p.11 et Canatrans Inc., *Le Transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue*, juillet 1987.

78 Comité de Sauvegarde de VIA Rail Montréal – Abitibi., *Pour le maintien et la consolidation de la ligne ferroviaire Montréal – Abitibi* mémoire déposé à VIA Rail, 19 avril 1994, p.1-2.

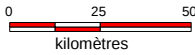
Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Ferroviaire

Carte 4 Localisation du réseau ferroviaire de l'Abitibi-Témiscamingue et des régions limitrophes

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

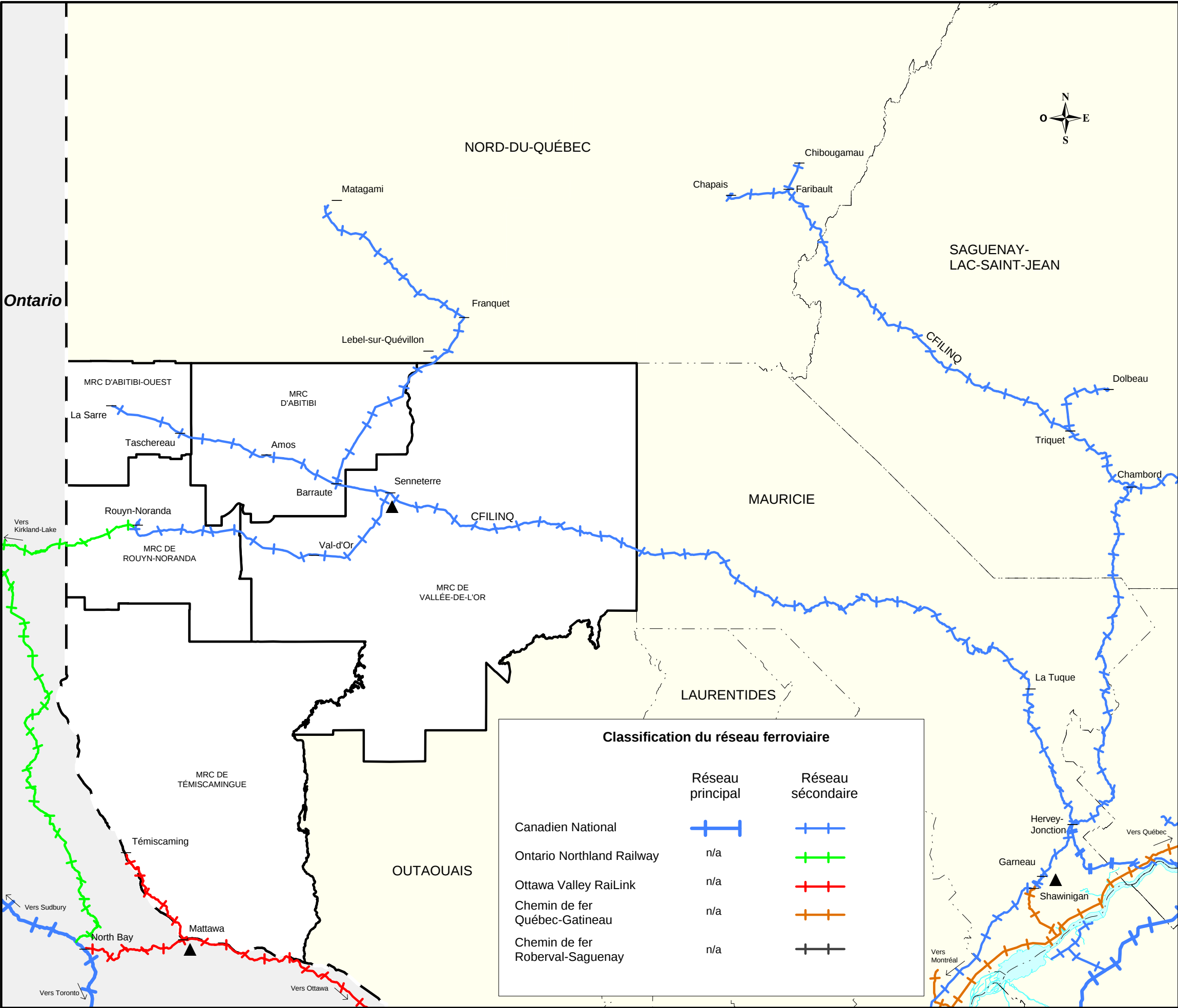
Échelle 1 : 2 000 000



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

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

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Juillet 2001

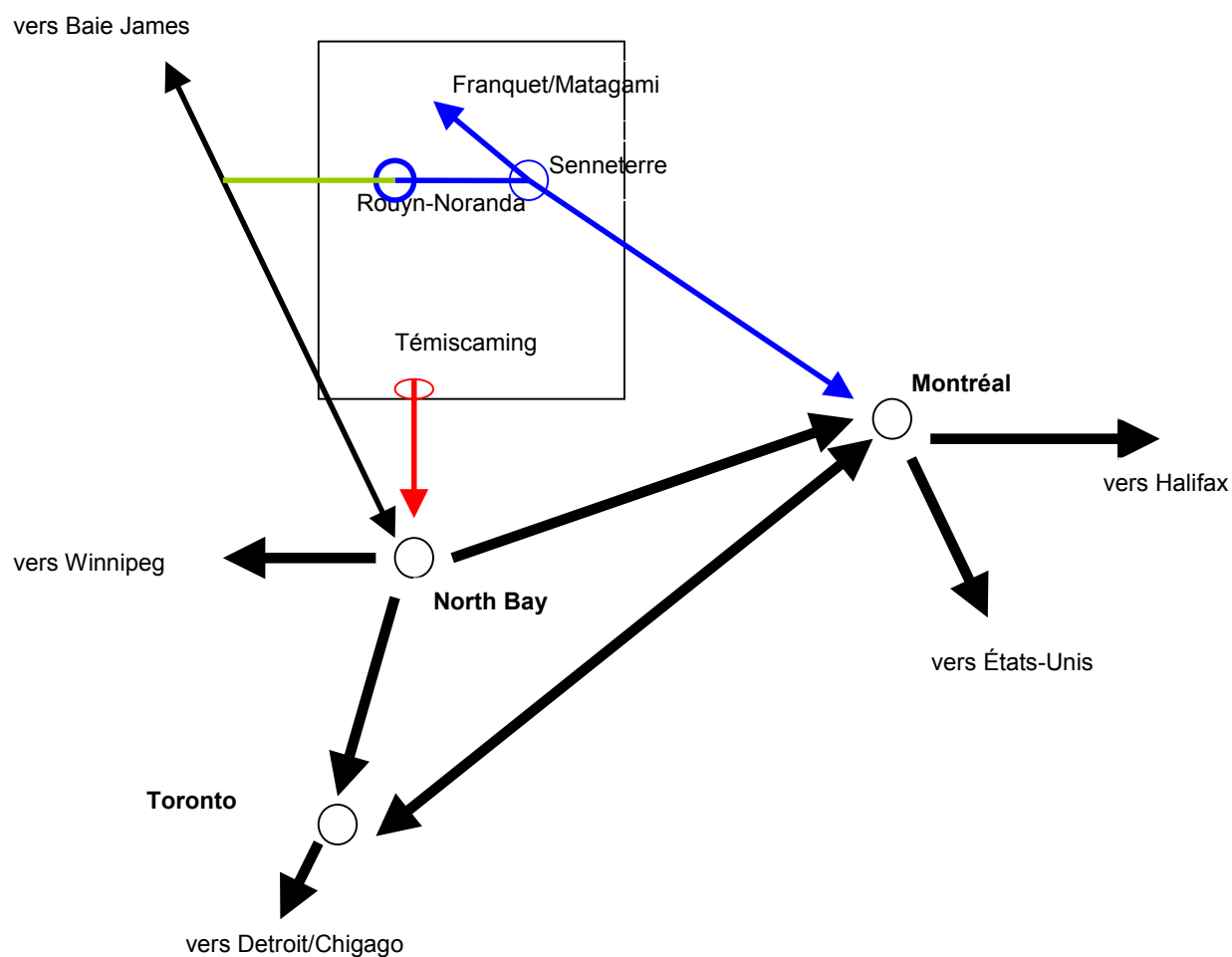


Classification du réseau ferroviaire

	Réseau principal	Réseau secondaire
Canadien National		
Ontario Northland Railway	n/a	
Ottawa Valley RaiLink	n/a	
Chemin de fer Québec-Gatineau	n/a	
Chemin de fer Roberval-Saguenay	n/a	

FIGURE 4

POSITION DU RÉSEAU FERROVIAIRE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE—NORD-DU-QUÉBEC



3.7.1 L'OVR

Anciennement exploitée par le CP, le tronçon entre Témiscaming et Mattawa (Ontario) est aujourd'hui exploité par l'OVR. Le CP a en effet vendu le service à ce CFIL en 1996. L'OVR est l'une des divisions de la compagnie de RailLink Ltd. Celle-ci possède deux compagnies de chemin de fer : RailLink Canada Ltd qui a une charte d'opération de chemin de fer en vertu de la réglementation fédérale et Central Western Railway Corporation qui possède une charte provinciale de l'Alberta. RailLink Canada Ltd opère trois divisions dont celle de l'Ottawa Valley RailLink. La Central Western Railway Corporation gère quant à elle, deux divisions. De plus, RailLink détient plus du quart (26,7 %) des actions de la Société des chemins de fer du Québec (SCFQ). Suite à une entente conclue avec le CN, la SCFQ opère depuis décembre 1998, sur les lignes du CN, les services de trains de marchandises entre Coteau Jonction (Québec) et Pembroke (Ontario).

Depuis juillet 1999, RailLink Ltd appartient à la compagnie américaine de transport RailAmerica. Cette compagnie basée à Boca Raton en Floride se spécialise également dans les CFIL et a des activités dans quatre pays (Australie, Canada, Chili et États-Unis). Depuis février 2000, RailAmerica est également propriétaire de RailTex. Avec cette acquisition, RailAmerica devient le plus important exploitant de chemin de fer régional au monde avec plus de 20 000 kilomètres de voies opérées (dont pas moins de 12 700 kilomètres en territoire nord-américain) et des intérêts dans plus de 50 chemins de fer. Quant à RailLink Ltd, la division constitue le troisième plus grand chemin de fer au Canada. Exploitant et ayant des intérêts dans onze chemins de fer régionaux et plus de 4 000 kilomètres de voies opérées, la compagnie exploite le plus important réseau de chemin de fer régional au Canada.

Comme subdivision de RailLink, l'OVR comprend quatre tronçons qui s'étendent sur près de 600 kilomètres (Chalk River, Cartier, North Bay et Témiscaming). En plus des connexions avec le CP à Sudbury, Romford, Cartier, le tronçon croise également les lignes du CN à North Bay et Pembroke, les lignes du St-Lawrence and Hudson Railway à Smiths Falls ainsi que la ligne de l'ONR à North Bay. Le tronçon compte six stations. La division se consacre essentiellement au transport de produits forestiers, des pâtes, des papiers et des produits chimiques. L'OVR compte notamment, parmi ses clients, l'entreprise Tembec Inc. à Témiscaming. Il s'agit d'ailleurs du seul client sur le tronçon Témiscaming.

C'est sur le tronçon Témiscaming que circule le train à vocation touristique Timber train. Ce projet est le fruit de la participation de plusieurs intervenants, notamment RailLink qui prête son tronçon et une locomotive, l'ONR qui fournit les wagons-voyageurs et Tembec l'un des principaux commanditaires du projet. Le Timber train entend transporter, pendant la saison touristique, plusieurs milliers de touristes⁷⁹. Un échange de correspondance entre le ministère des Transports et l'Ottawa Valley RailLink a permis d'apprendre qu'environ 20 000 personnes ont emprunté le Timber train en 1999. Les

79 Withhouse, Michael, *Timber Train on tracks, Mattawa-area tourist attraction to open in spring draws as many as 50,000 riders a year*, dans Northern Business, 3 novembre 1997.

promoteurs espèrent transporter 30 000 à 40 000 personnes entre juillet et octobre 2000.

FIGURE 5

SITUATION DE L'OVR DANS L'ORGANISATION DE RAILAMERICA

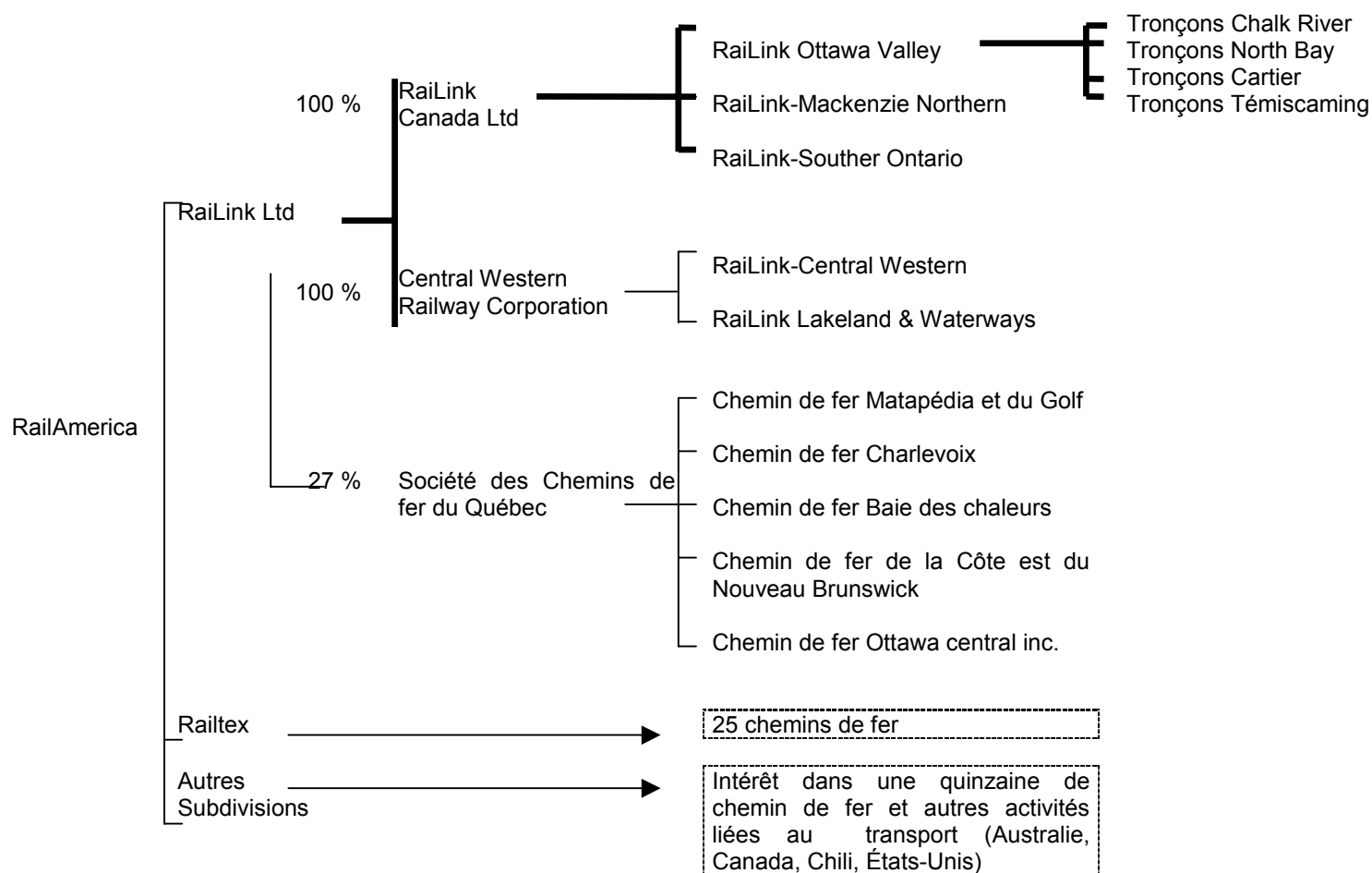


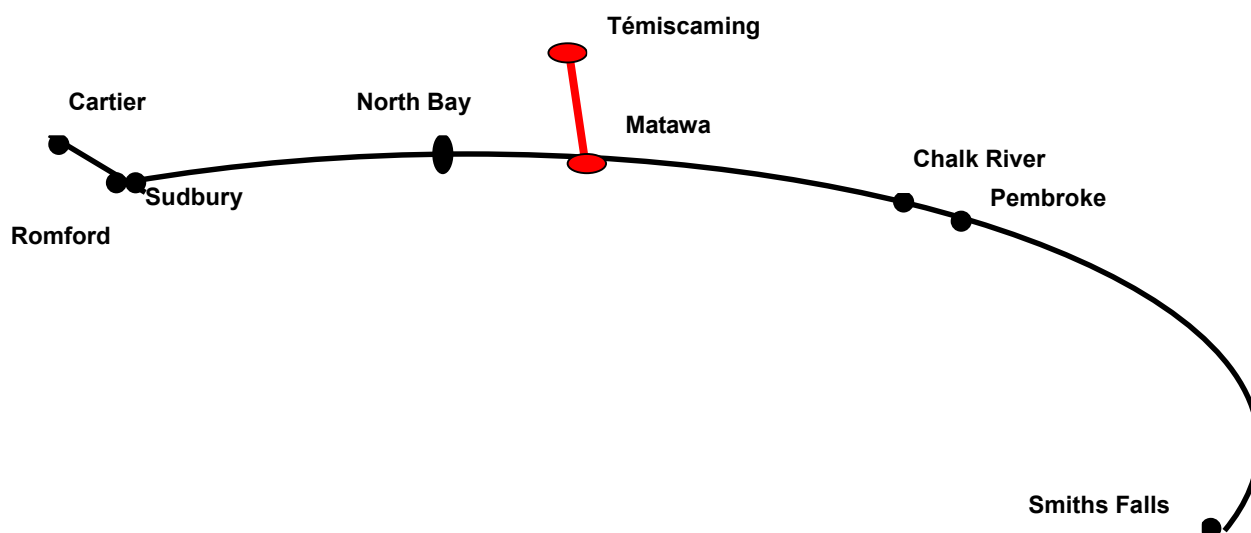
TABLEAU 8
EFFECTIFS RAILAMERICA ET OTTAWA VALLEY RAILINK

Effectifs	RailAmerica	OVR	Tronçon Témiscaming
Kilomètres de voies opérées	*11 681	565	63
Nombre de wagons	8 200	20	nd
Nombre de locomotives	515	7	nd
Employés	2 700	125	15

* Voies opérées en Amérique du Nord.

FIGURE 6

SITUATION DU TRONÇON TÉMISCAMING DANS LE RÉSEAU DE L'OVR – FICHE TECHNIQUE

**TABLEAU 9**

TRONÇONS DE L'OTTAWA VALLEY RAILINK

Cies	Subdivision	Provenance	Destination	Longueur (km)
OVR	Cartier	North Bay	Sudbury	127
	Chalk River	Smiths Falls	Chalk River	186
	North Bay	Chalk River	North Bay	189
	Témiscaming	Matabwa	Grimmer	63
	Total			565

Échanges

Cartier (CPR)	Vers Winnipeg
Sudbury (CPR)	Vers Détroit - Winnipeg - Toronto
Pembroke (CN)	Vers Winnipeg - Montréal
Romford (CP)	Vers Toronto – North Bay
Smith Falls (CPR)	Vers Toronto – Montréal
North Bay (CN, ONR)	Vers Toronto

3.7.2 L'ONR

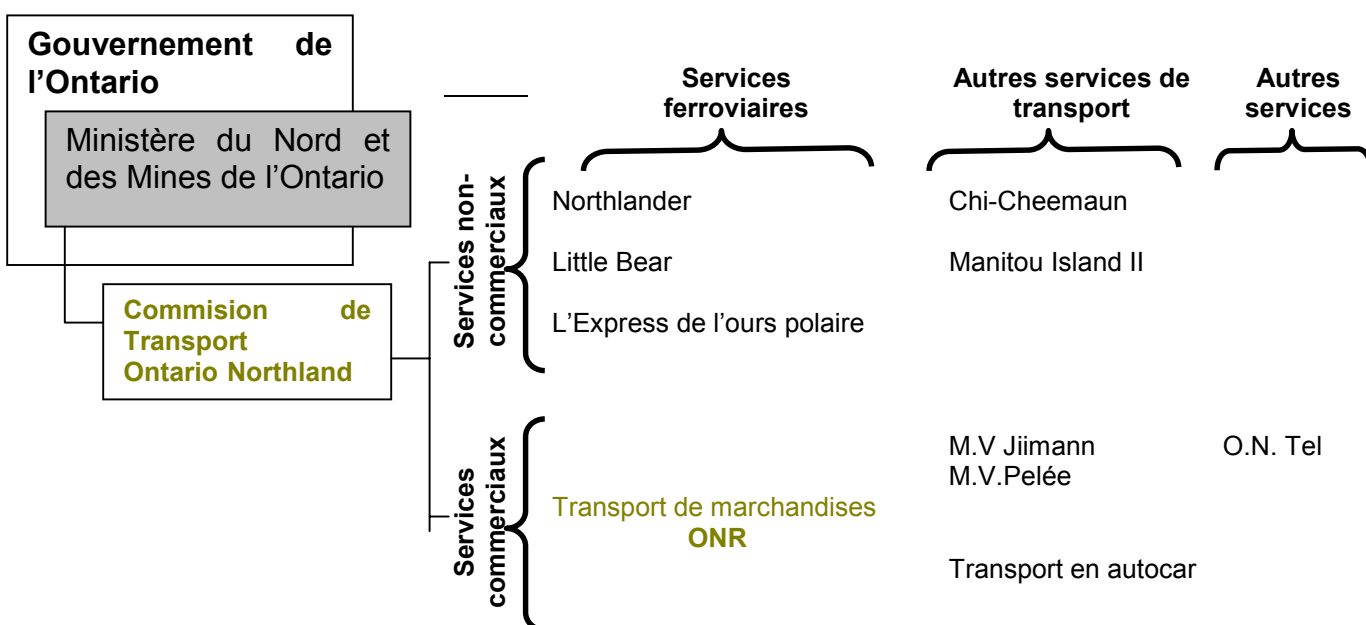
Née en 1902 sous le nom de Témiscaming and Northern Ontario Railway, la société ferroviaire changera son nom en 1946. Elle est connue depuis sous l'appellation de la Commission de Transport Ontario Northland (CTON). Depuis le début du siècle, la société a permis de doter le nord de l'Ontario d'un réseau ferroviaire de marchandises et de passagers. La CTON ne limite toutefois pas ses activités au transport ferroviaire. Il s'agit d'une véritable agence de la province ontarienne vouée au service de télécommunication et des transports en général. La CTON offre notamment des services de traversier, d'autobus voyageurs, de téléphonie, de télécommunication dans le secteur des technologies de l'information et même d'hébergement grâce à son auberge (le Cochrane Station Inn). Les services de transport incluent les services de messagerie, le transport de marchandises et de passagers. Lié au ministère ontarien du développement du nord et des mines, la CTON offre deux types de services : les services non commerciaux et les services dits commerciaux.

Parmi les services commerciaux, la division des services de transport ferroviaire des marchandises se consacre au transport de matières premières et de produits transformés : produits minéraux, forestiers, chimiques, pétroliers, déchets solides. Le réseau ferroviaire de l'ONR s'étend sur plus de 700 kilomètres. La division des Services ferroviaires marchandises comprend aussi un atelier qui effectue pour le compte d'autres CFIL, la remise en état de *matériel roulant*.

Le tronçon entre Rouyn-Noranda et la frontière ontarienne s'étend sur 40 kilomètres. Le tronçon se poursuit en territoire ontarien jusqu'à Swastika. L'ONR échange ses *convois* avec le CP et le CN à Notrh Bay, avec le CN à Cochrane et avec l'Algoma Central Railway Inc.(ACRI) à Hearst. Il y a échange de wagons entre le CFILINQ et l'ONR à Rouyn-Noranda. De plus , l'ONR offre trois services ferroviaires voyageurs soit le *Service Northlander* entre Toronto et Cochrane qui offre également des correspondances en provenance ou à destination de Timmins et Hearst, le Little Bear, un train mixte (marchandises et passagers) entre Cochrane et Moosonee et l'Express Ours polaire, un train qui propose des excursions estivales de juin à septembre, également entre Cochrane et Moosonee.

FIGURE 7

SITUATION DE L'ONR DANS L'ORGANISATION DE L'ONTARIO NORTHLAND

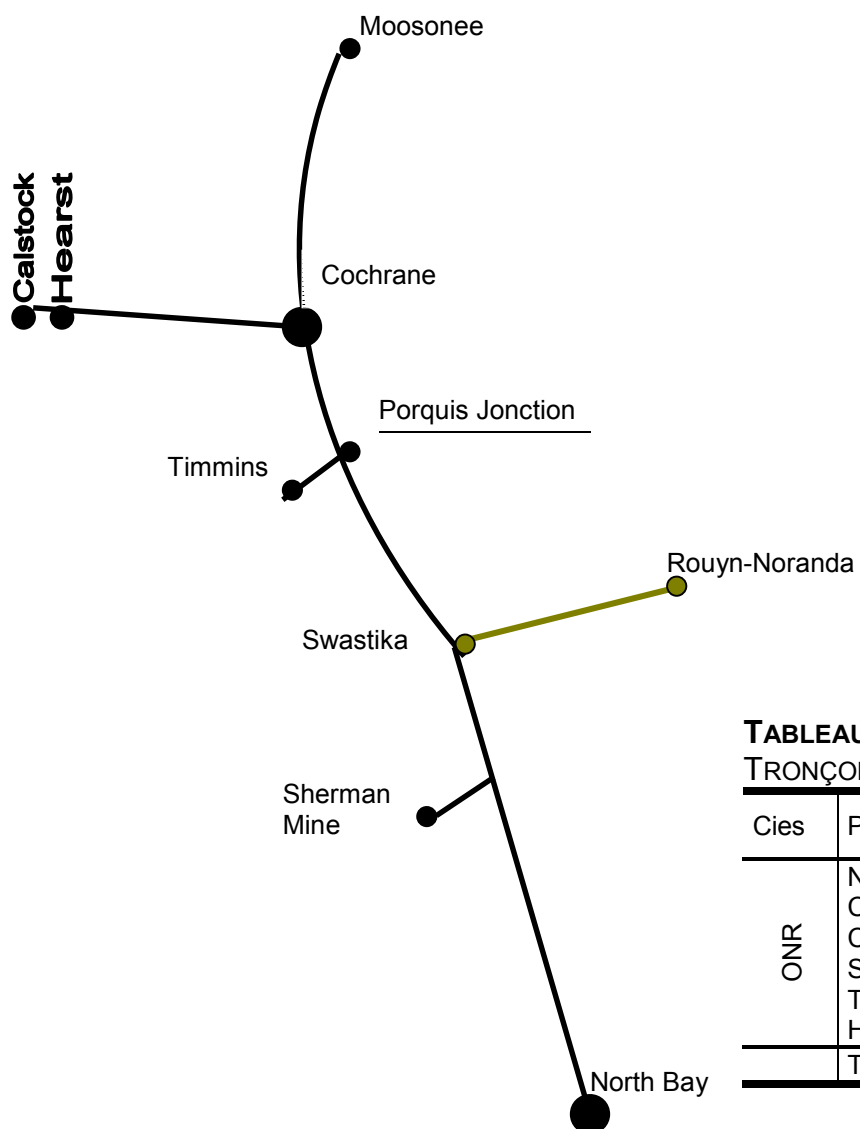
**TABLEAU 10**

EFFECTIFS ONTARIO NORTHLAND RAILWAY

Effectifs	ONR	Tronçon Rouyn-Noranda
Kilomètres de voies opérées	1 054	109
Nombre de wagons	765	1
Nombre de locomotives	24	5
Employés	630	7 (Rouyn-Noranda)

FIGURE 8

SITUATION DU TRONÇON ROUYN-NORANDA DANS LE RÉSEAU DE L'ONR – FICHE TECHNIQUE

**TABLEAU 11**

TRONÇONS DE L'ONTARIO NORTHLAND RAILWAY

Cies	Provenance	Destination	Longueur (km)
ONR	North Bay	Cochrane	406
	Cochrane	Moosonee	300
	Cochrane	Hearst	208
	Swastika	Rouyn-Noranda	97
	Timmins	Porquis Jonction	36
	Hearst	Calstock	36
TOTAL			1083

Connexions

Rouyn-Noranda (CN)
 North Bay (CN, OVR, CP)

Hearst (ACR)

vers Montréal
 vers Winnipeg, Sudbury, Smith
 Falls, Toronto, Montréal
 vers Sault Ste-Marie

3.7.3 LE CFILNQ

Le Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord du Québec (CFILNQ) constitue le chemin de fer le plus étendu sur le territoire témiscabiti-bien. Une entente entre la compagnie du Canadien National et les employés du CN travaillant sur les tronçons secondaires se rendant en Abitibi-Témiscamingue, au Saguenay — Lac-St-Jean et au Nord-du-Québec, a permis de faire du CFILNQ une division semi-autonome du Canadien National. Cette entente qui couvre la période de 1995-2000 pourrait être renouvelée.

Le réseau ferroviaire du CN en Abitibi-Témiscamingue date du premier quart du 19^e siècle. Plusieurs parties de tronçon ont été abandonnées depuis, notamment entre La Sarre et Cochrane (Ontario). Plusieurs services voyageurs ont également été abandonnés. Le CFILNQ compte dix tronçons, cinq d'entre-eux parcourent la région de l'Abitibi-Témiscamingue et le Nord-du-Québec. La subdivision St-Maurice qui arrive de La Tuque – Fitzpatrick (Mauricie – Centre-du-Québec) se rend jusqu'à Senneterre. La subdivision Val-d'Or longe la faille de Cadillac de Senneterre à Rouyn-Noranda. La subdivision Taschereau s'étend de Senneterre jusqu'à La Sarre. Quant aux subdivisions de Chapais et Matagami, elles relient respectivement Barraute à Franquet (Nord-du-Québec) et Franquet et Matagami dans la région 10. Si l'ensemble des lignes du CFILNQ se déploie sur plus de 1 750 kilomètres, le réseau témiscabiti-bien et jamésien juxtaposent près de 1 000 kilomètres⁸⁰. En plus du transport de marchandises (bois, papier, minerai, produits chimiques), VIA Rail opère le train passager entre Montréal et Senneterre (aller-retour) trois fois par semaine. On retrouve d'ailleurs à Senneterre l'une des principales gares de *triage* du réseau ferroviaire secondaire en sol québécois.

En dépit de l'abandon de plusieurs tronçons, le CN exploite le plus grand réseau ferroviaire du Canada et le seul réseau transcontinental d'Amérique du Nord. Ainsi, depuis l'acquisition du chemin de fer Illinois Central, en juillet 1999, le réseau du CN s'étend sur près de 26 000 kilomètres. Le Canadien National dessert les importants ports de Vancouver, Montréal, Halifax ainsi que les ports américains de Nouvelle-Orléans et de Mobile, en Alabama. Il dessert également les grands nœuds intermodaux que sont Toronto, Chicago, Détroit, Buffalo, Memphis, Saint-Louis et Jackson, au Mississippi. Le tunnel St-Clair entre Sarnia (Ontario) et Port Huron (Michigan) offre l'accès le plus court entre la côte de l'Atlantique et les états du Midwest étatsunien. De plus, une alliance récente avec la Kansas City Southern Railway Company (KCSR) permet au CN d'offrir aujourd'hui d'importants avantages aux expéditeurs, soit les liaisons avec les marchés américains du sud des États-Unis et notamment avec les villes de Kansas City, Saint-Louis et Dallas et un accès au plus grand chemin de fer du Mexique, le Grupo Transportacion Ferroviaria Mexicana (Grupo TFM); accès à des interfaces modales maritimes faisant des liaisons avec les pays d'Amérique latine. À

80 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Carte du réseau ferroviaire du Québec*, 1998, 1998. La carte indique 1 756 kilomètres de voie pour l'ensemble du CFILNQ. Les sources du CN mentionnent 767 km de tronçon pour le réseau témiscabiti-bien si l'on calcule le tronçon St-Maurice entre Senneterre et Parent, 959 km si l'on calcule l'ensemble du tronçon.

l'heure d'une croissance majeure des expéditions extra-frontalières dans l'axe nord sud, le CN peut espérer tirer bénéfices de ces fusions et alliances.

Le CN est aujourd'hui organisé en cinq divisions géographiques. Chacune de ces divisions est relativement autonome et appelée à assurer de la gestion des services ferroviaires auprès des clients. Les activités liées au marketing et à l'exploitation sont quant à elles coordonnées sur une base globale sur l'ensemble du réseau. Le CFILINQ est l'une des sous-divisions de la Division de l'est du Canada dont la direction est située à Toronto. La Division de l'est du Canada s'étend d'est en ouest d'Halifax (Nouvelle-Écosse) à Armstrong (Ontario) et du nord au sud de Chibougamau à la frontière ontarienne et américaine. Celle-ci se divise elle-même en quatre zones qui regroupent les subdivisions. Le CFILINQ fait partie de la zone Nord-du-Québec dont le centre administratif se trouve au *triage* de Garneau près de Grand-Mère en Mauricie – Centre-du-Québec. Il existe un service de marketing pour la région de l'Abitibi.

FIGURE 9

SITUATION DU CFILINQ DANS L'ORGANISATION DU CANADIEN NATIONAL

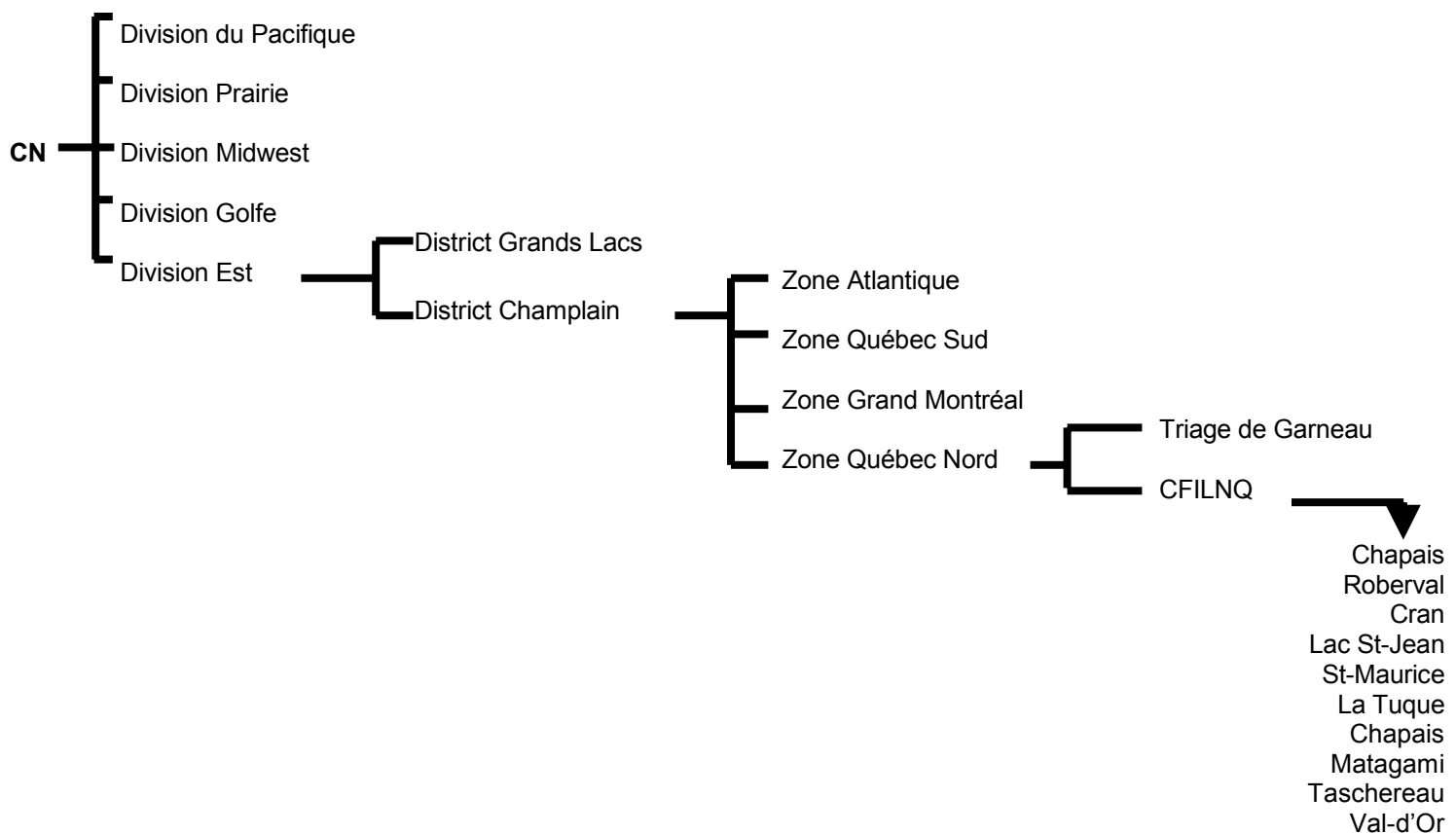
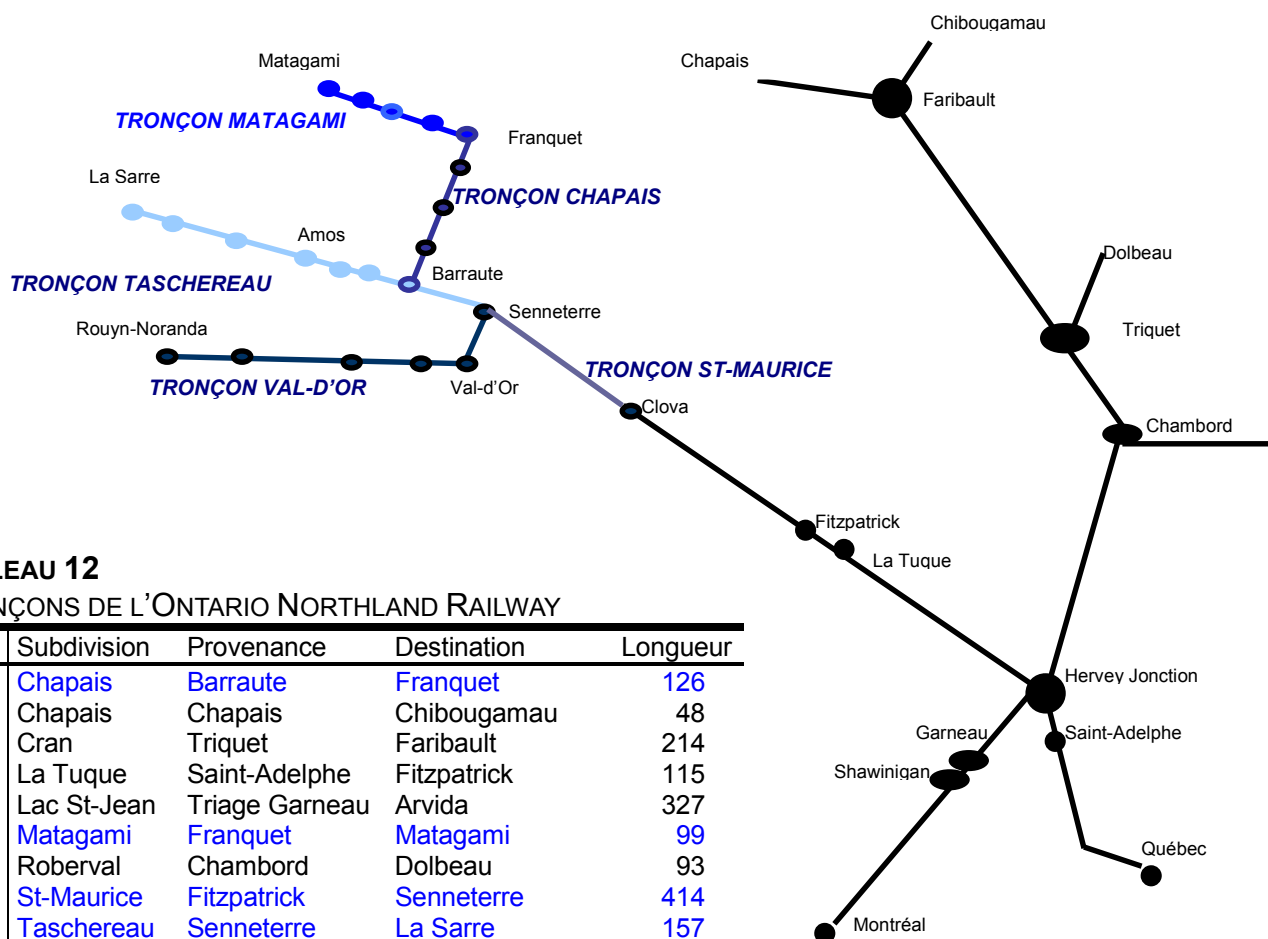


FIGURE 10

SITUATION DES TRONÇONS TÉMISCABITIBIENS DU CFILINQ

**TABLEAU 12**

TRONÇONS DE L'ONTARIO NORTHLAND RAILWAY

Cies	Subdivision	Provenance	Destination	Longueur
CFILINQ	Chapais	Barraute	Franquet	126
	Chapais	Chapais	Chibougamau	48
	Cran	Triquet	Faribault	214
	La Tuque	Saint-Adelphe	Fitzpatrick	115
	Lac St-Jean	Triage Garneau	Arvida	327
	Matagami	Franquet	Matagami	99
	Roberval	Chambord	Dolbeau	93
	St-Maurice	Fitzpatrick	Senneterre	414
	Taschereau	Senneterre	La Sarre	157
	Val-d'Or	Senneterre	Rouyn-Noranda	163
Total				1756

TABLEAU 13

EFFECTIFS DU CANADIEN NATIONAL ET CFILINQ

Effectifs	CN	CFILINQ
Kilomètres de voies opérées	26 000	1 756
Nombre de wagons	66 000	nd
Nombre de locomotives	1 650	31
Employés	23 500	287

Connexions

Rouyn-Noranda (ONR)
Montréal (ligne principale CN)vers North Bay
vers Toronto, Halifax

3.8 Considérations

L'industrie ferroviaire nord-américaine est complexe par son mode de fonctionnement, par sa façon de s'établir sur le territoire et la façon de matérialiser cet établissement. Aussi, les enjeux du transport ferroviaire comme la plupart des problématiques touchant la géographie des réseaux dépendent rarement des activités sur le territoire étudié. Ainsi, pour comprendre les enjeux du transport ferroviaire régional, il faut parfois davantage connaître ce qui se passe dans les principaux nœuds modaux que ce qui se passe sur le territoire. L'avenir du transport ferroviaire témiscabitiien dépend de cette capacité à intégrer ces réseaux. Derechef, cette capacité dépend de la masse critique de marchandise à transporter, de l'accessibilité aux principaux réseaux de chemin de fer opérés par les grandes compagnies ferroviaires, de la présence de clients à proximité de ces réseaux, etc.

Parmi les éléments que le MTQ doit prendre en considération avant d'entreprendre toute action dans le dossier du transport ferroviaire, certains éléments apparaissent pertinents. Ainsi, à ce chapitre, il convient de constater ce qui suit :

TABLEAU 14**DIAGNOSTIC TRANSPORT FERROVIAIRE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE – STRUCTURES DE L'INDUSTRIE**

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les structures de l'industrie ferroviaire et leurs liens avec la région témiscabitiennne, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :
2 Contrairement à ce que l'on véhicule souvent, les compagnies ferroviaires, n'ont pas pour objectif d'assurer le développement régional. Elles sont avant tout des entreprises dont l'objectif est d'abord la rentabilité, voire la génération de profits. La capacité des compagnies d'assumer une présence régionale dépend conséquemment de leur intérêt et de leur capacité à assumer l'entretien ainsi que l'installation d'équipements et d'<i>infrastructures</i>, la présence d'une masse critique de marchandises et de leur position concurrentielle sur l'ensemble du réseau ferroviaire et transportuaire. Plusieurs bouleversements touchent l'industrie ferroviaire nord-américaine qui semble se réorganiser (constats 3 et 4). Il demeure encore difficile de connaître l'impact de ces transformations sur le transport ferroviaire régional, particulièrement sur les lignes secondaires comme celles que desservent le CFILINQ, l'OVR et l'ONR.	La capacité d'assurer des services concurrentiels et de qualité pour le déplacement des marchandises et des personnes. Toute diminution des activités ferroviaires et de l'entretien des équipements et <i>infrastructures</i> de chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue ainsi qu'en aval et en amont de ce réseau risquent d'avoir des conséquences importantes sur la sécurité, le développement économique, l'aménagement du territoire et les autres équipements collectifs. La pertinence de prendre rapidement connaissance des événements et des activités qui interviennent dans l'industrie du transport ferroviaire, du transport de marchandises et de l'<i>intermodalité</i> et ce à l'échelle du continent. Cette connaissance est essentielle afin de repérer la position des acteurs exploitant le réseaux, d'établir les liens entre ces réseaux et les marchés nord-américains qu'ils desservent, d'évaluer la capacité de la région témiscabitiennne d'en profiter. La connaissance des activités et des structures de l'industrie ferroviaire ne peut plus se limiter au contexte québécois.

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les structures de l'industrie ferroviaire et leurs liens avec la région témiscabitiennne, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :
En général, les grandes compagnies de chemin de fer, bien que moins nombreuses, exploitent la majorité des voies nord-américaines et s'accaparent la majorité des revenus d'exploitation. Une majeure partie des activités de ces grandes ferroviaires se concentre, ces dernières années, sur les réseaux et <i>lignes principales</i> nord-américaines, là où l'on retrouve un flux important de marchandises, la concentration des activités économiques et la présence de plus importants nœuds modaux. 3 Au cours des dernières années, la fusion de grandes compagnies, la multiplication des alliances stratégiques de marketing, les investissements majeurs dans de nouvelles technologies, de récents équipements et de nouvelles <i>infrastructures</i> sur les <i>lignes principales</i> ont permis de développer l'offre de transport ferroviaire dans des grands axes ferroviaires à une échelle continentale. Ce constat s'applique particulièrement au CN qui détient un des plus importants réseaux ferroviaires en Amérique du Nord. L'exploitation des services du CN et les investissements nouveaux sur le <i>réseau secondaire</i> régional de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec ne sont toutefois pas garantis dans les années à venir.	L'intérêt pour l'Abitibi-Témiscamingue de garder un accès à l'ensemble du réseau de chemin de fer principal nord-américain et de maintenir son lien privilégié au réseau continental du CN notamment pour que les expéditeurs et demandeurs de transport régionaux bénéficient des avantages concurrentiels que procure le transport ferroviaire sur longue distance.

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les structures de l'industrie ferroviaire et leurs liens avec la région témiscabitiennne, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :
4 La prise en charge des lignes ferroviaires secondaires par les CFIL est un phénomène de plus en plus courant à l'échelle du continent. Ces compagnies exploitent généralement à moindres coûts et avec un personnel flexible exerçant plusieurs fonctions, les lignes abandonnées ou cédées par les chemins de fer de <i>classe 1</i>. Ces lignes dépendantes des réseaux exploités par les grandes compagnies ferroviaires alimentent les <i>lignes principales</i>. Certaines entreprises se sont spécialisées dans l'exploitation de CFIL. C'est notamment le cas de RailAmerica, maison mère de RaiLink et en l'occurrence de l'OVR. En dépit de cette émergence de nouveaux acteurs, il est clair que les CFIL ne bénéficient pas du même contrôle de leur mobilité sur les réseaux nord-américains que les chemins de fer de <i>classe 1</i> et autres transporteurs.	La nécessité pour l'Abitibi-Témiscamingue de rassembler tous les intervenants interpellés par le transport ferroviaire et de se doter d'une stratégie d'intervention en cas de cession ou d'abandon de tronçons. Une telle stratégie devrait repérer les outils pour impliquer d'autres transporteurs et différents intervenants qui ont un intérêt à maintenir l'embranchement des réseaux ferroviaires régionaux aux <i>lignes principales</i> du continent.

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les structures de l'industrie ferroviaire et leurs liens avec la région témiscabitiébienne, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :

En général, les services ferroviaires passagers de types interurbains et interrégional sont essentiellement subventionnés soit par le gouvernement fédéral, soit par les gouvernements provinciaux. Certains trains à vocation touristique assurent leur propre rentabilité. L'expérience du Timber train sur le tronçon Temiscaming de l'OVR est une expérience pour l'instant concluante.

- 5** Quoi qu'il en soit, il semble que l'ensemble des services ferroviaires aux voyageurs soit à la remorque du transport ferroviaire de marchandises. Aussi, depuis plus d'une décennie, l'abandon de lignes par le CN et le CP oblige souvent VIA Rail à repenser ses parcours et à remettre en question ses services dans certaines régions. On estime que les services de VIA Rail se rendant en Abitibi-Témiscamingue profitent encore à nombre de voyageurs et notamment à plusieurs communautés résidant le long du chemin de fer ainsi qu'à certains chasseurs et pourvoyeurs.

L'intérêt de défendre les services ferroviaires voyageurs comme service essentiel à certaines populations de l'Abitibi-Témiscamingue, comme occasion de développement économique et récréatif, et comme alternative concurrentielle de transport aux personnes.

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les structures de l'industrie ferroviaire et leurs liens avec la région témiscabitiennne, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :
Tel que reconnu par le MTQ, le réseau ferroviaire de base du Québec comprend les lignes suivantes : • la ligne du CN de Senneterre à Rouyn-Noranda; • la ligne du CN de Senneterre à La Sarre; • la ligne du CN entre Matagami et Barraute; • la ligne de CN entre Franquet et Chibougamau; • la ligne de L'OVR entre Mattawa et Témiscaming; • la ligne de l'ONR qui rejoint le réseau ontarien à partir de Rouyn-Noranda.	L'occasion de réunir les acteurs régionaux afin de capitaliser sur le potentiel offert par ces compagnies de chemin de fer.
6 En dépit de certaines incertitudes touchant l'industrie ferroviaire régionale, plusieurs occasions de développement semblent se faire valoir. La multiplication des CFIL, le dynamisme de certains d'entre-eux (Société des chemins de fer du Québec, RailAmerica), le développement des technologies intermodales, les nombreuses fusions et alliances stratégiques ayant contribué à la reconfiguration des réseaux et permettant de parcourir l'ensemble du continent sont quelques-unes de ces occasions. On retrouve en Abitibi-Témiscamingue, la présence de trois compagnies ferroviaires établies : le CN (l'un des plus imposants chemins de fer nord-américains), l'ONR (vraisemblablement l'un des plus importants chemins de fer régional canadiens) et L'OVR (une subdivision de RailAmerica, la plus importante compagnie de CFIL au monde).	

4.0 INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS

En matière de transport ferroviaire, on distingue généralement les *infrastructures* des équipements de chemin de fer. Parmi les équipements ferroviaires on compte :

- le *matériel roulant* qui inclut tout matériel de transport sur roues appartenant à un transporteur ferroviaire, à l'exclusion du matériel moteur⁸¹.
- le *matériel d'exploitation* qui inclut aussi le *matériel roulant* (wagons de marchandises, voitures de voyageurs, locomotives mais également tout le matériel intermodal, les machines de voie et le matériel de service⁸².

Par ailleurs, on entend par *infrastructure* l'ensemble des terrassements et des *ouvrages* qui concourent à l'établissement de la plate-forme sur lesquels circulent le *matériel d'exploitation* (voies, ponts, tunnels, etc.)⁸³. Parmi les *infrastructures*, plusieurs types de voies permettent la circulation des *convois* :

- la première voie principale est la voie simple qui relie les terminaux entre lesquels il existe un service de transport ferroviaire; ces voies ne comprennent pas les *voies parallèles*, les voies de *triage* et les *voies d'évitement*;
- la deuxième voie principale est la voie adjacente à la première voie principale, elle constitue la voie double de deux voies installées sur le même talus ou encore la seconde voie d'une voie triple;
- les autres voies principales sont les *voies parallèles* à la première et la seconde;
- les *voies d'évitement* et de croisement sont les *voies parallèles* à une voie principale qui permet aux trains de se croiser, de se dépasser ou de changer de voie principale;
- les *voies industrielles* sont les voies de manœuvre qui servent aux industries comme les mines, les usines de traitement, les fonderies et les manufactures;
- les *cours de triages* sont les lieux (terminus, gare, etc.) où sont exécutées les manœuvres ferroviaires (arrimage, transbordement, etc.)

Par ailleurs, il convient de savoir que les tronçons sont généralement définis selon qu'ils appartiennent au *réseau principal* (ou *lignes principales*), au *réseau secondaire* (lignes secondaires ou régionales) ou aux *lignes de tête*. Au Canada, les *lignes principales* sont celles sur lesquelles roule un tonnage considérable. Elles représentent les liaisons vitales pour l'importation et l'exportation et traversent le pays

81 Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, Édition 1996, p. 131.

82 Ibid.

83 Inspiré de Nouveau Petit Robert, Éditions 1993, « *infrastructures* », p. 1173.

d'est en ouest⁸⁴. Les lignes secondaires sont les embranchements qui alimentent les premières. Quant aux *lignes de tête*, il s'agit de petits segments particuliers qui facilitent les opérations à proximité des usines, mines, ports. En général, les grandes compagnies ferroviaires exploitent les *lignes principales* alors que les CFIL exploitent les lignes secondaires et régionales. Il n'est pas rare de voir les compagnies telles les mines, les ports, les usines être les propriétaires et les exploitants des *lignes de tête* et d'autres *infrastructures* ferroviaires en circuit fermé.

4.1 Impact sur les services et la sécurité des équipements et des infrastructures

Le transport ferroviaire est dépendant de la qualité des *infrastructures* et du type d'équipement (wagons, locomotives, matériel d'entretien, etc.). La nature du matériel transporté et la fréquence des acheminements ont certes une influence sur le type de réseau que souhaite maintenir et entretenir chaque compagnie ferroviaire. Ces paramètres ont également un impact sur le nombre d'employés nécessaires afin de maintenir et d'entretenir un réseau sécuritaire et de bonne qualité.

Plusieurs facteurs influencent la nature des *infrastructures* et le type d'équipement requis pour offrir des services ferroviaires : le climat, la présence d'accidents géographiques, la demande de services, la présence de partenaires commerciaux, l'accès aux équipements intermodaux, le développement technologique, l'accessibilité à d'autres voies en aval et en amont, la facilité d'accès au réseau nord-américain, la capacité d'investissement et de financement des *infrastructures*, la capacité d'offrir des services concurrentiels, etc. L'entretien des *infrastructures* a un impact sur deux aspects du transport ferroviaire : le niveau de service et la sécurité ferroviaire. Les *infrastructures* en bon état permettront :

- d'offrir de meilleurs services aux clients des compagnies de chemin de fer;
- de mieux protéger les populations à proximité des réseaux et les employés des compagnies de chemin de fer.

Ces deux aspects sont intimement liés. Plus un chemin de fer souhaite être concurrentiel et rapide, plus il cherchera à adapter ces équipements et *infrastructures*. Plus les *convois* sont rapides, fréquents et chargés, plus les normes de sécurité seront exigeantes.

4.2 Détermination des normes d'installation et d'entretien des infrastructures

Depuis le dernier siècle, de nombreuses innovations technologiques sont venues transformer le transport ferroviaire. De façon générale, les trains sont beaucoup plus longs qu'autrefois, plus rapides et transportent des masses de marchandises plus

84 Cf. « *ligne principale* » Statistique Canada, le transport ferroviaire au Canada, Édition 1990, p.201. En 1990, l'Office nationale des transports du Canada reconnaissait comme *lignes principales*, les tronçons sur lesquels roulaient 2 millions de tonnes brutes par milles de voie.

importantes. Les trains d'aujourd'hui peuvent compter sur des systèmes informatisés sophistiqués et un matériel de communication performant. Le développement de l'*intermodalité*, des équipements d'*entretien des voies* et du matériel de sécurité sont autant d'éléments qui continuent de révolutionner le transport ferroviaire. Afin d'assurer la sécurité, la protection de l'environnement et le respect des propriétés adjacentes aux emprises ferroviaires, le législateur a prévu plusieurs lois et règlements qui établissent les modalités de construction, d'installation, d'exploitation, d'*entretien des voies* ferrées et des différents équipements liés au transport ferroviaire. L'évolution technologique constante dans ce secteur oblige les gouvernements à se doter d'une réglementation plus flexible qu'autrefois tout en maximisant les normes de sécurité et environnementales.

Relevant de la compétence fédérale, les chemins de fer de l'Abitibi-Témiscamingue sont assujettis à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ainsi qu'aux règlements et décrets habilités par cette Loi.⁸⁵ C'est toutefois les compagnies de chemin de fer qui déterminent les règles concernant l'exploitation et l'entretien des lignes. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* stipule en effet :

- (...) le promoteur ne peut exploiter les installations ferroviaires à l'égard desquelles une approbation ministérielle est requise, ni permettre l'exploitation, avant le dépôt, auprès du ministre, d'une déclaration dans laquelle l'ingénieur agréé chargé des travaux atteste sous serment qu'il est convaincu de la conformité des installations avec l'approbation⁸⁶;
- le gouverneur en conseil peut par règlement régir toute question, notamment en matière de comportement, concernant l'exploitation ou l'entretien des lignes de chemin de fer, ou la conception, la construction, la modification, l'exploitation ou l'entretien de matériel ferroviaire⁸⁷;
- le ministre [des Transports] peut, par arrêté, demander à une compagnie de chemin de fer soit d'établir des règles concernant l'un des domaines visés au paragraphe 18 (1) à l'égard duquel le pouvoir réglementaire attribué par ce paragraphe n'a pas été exercé, soit de modifier, d'une façon particulière, de telles règles et d'en déposer auprès de lui, pour approbation, le texte original ou modifié, le tout dans un délai déterminé consécutif l'arrêté⁸⁸.
- la compagnie ne peut procéder au dépôt qu'après avoir donné aux organisations intéressées susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre des règles la possibilité de lui faire part de leurs observations⁸⁹.

85 Gouvernement du Canada, *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c.C-32. À noter qu'il existe présentement un projet de loi visant à modifier la *Loi sur la sécurité ferroviaire* : Gouvernement du Canada, *Projet de loi C-58*, 1^{ère} session, 36^e législature (Can).

86 *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c.C-32., art. 11 (1).

87 *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c.C-32., art. 18 (1).

88 *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c.C-32., art. 19 (1).

89 *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c.C-32., art. 19 (2).

En somme, les compagnies ferroviaires déterminent les règles qu'elles suivront sur leurs lignes notamment en matière de vitesse. Ces règles s'inscrivent à l'intérieur de certaines normes déterminées par les règlements (par exemple le règlement sur la sécurité des voies) administrés par le gouvernement responsable du transport ferroviaire (dans le cas de l'Abitibi-Témiscamingue, c'est au gouvernement fédéral qu'incombe cette responsabilité). Chaque compagnie de chemin de fer dépose une déclaration qui détermine les règles à respecter pour l'installation, l'entretien et l'exploitation des liens des voies. Le ministre des Transports peut par la suite, en tenant compte des oppositions possibles, « décider si les règles [qui ont été déposées par la compagnie ferroviaire] contribuent ou non à la sécurité de l'exploitation ferroviaire de la compagnie »⁹⁰.

Le législateur peut également établir par règlement les activités menées sur les terrains contigus aux voies ferrées. Il peut ainsi établir certaines normes en matière de construction d'*ouvrages* et de réseaux de drainage, d'accès des personnes, des véhicules et des animaux aux voies ferrées, d'entreposage de matières inflammables, d'enlèvement des arbres et des broussailles qui réduisent la visibilité, d'activités minières, de toutes activités qui risquent de compromettre la sécurité ferroviaire⁹¹.

Parmi les normes établies par le gouvernement fédéral et qui permettent aux compagnies ferroviaires d'établir leurs règles d'exploitation, le *Règlement sur la sécurité de la voie (RSV)* détermine notamment les catégories de voies ainsi que les normes à respecter en matière de géométrie et de structures de la voie. C'est ainsi que le RSV établit les vitesses de circulation sur la voie ferrée (tableau 15). En fait :

- c'est la géométrie (tracée, courbes, nivellement et écartement) de la voie et le type de train (marchandise ou voyageur) qui détermine la vitesse maximale permise ou autorisée sur une voie;
- cette vitesse autorisée détermine la catégorie de voie;
- chaque catégorie de voie permet par la suite de juger des modalités d'entretien des *infrastructures* (traverses, rails, joints de rails, selles de rails, attaches de rails, anticheminants, cœur de croisement, etc.).

90 *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c.C-32., art. 24 (1)

91 *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1989, c.C-32., art. 24.

TABEAU 15

CATÉGORIES DE VOIES SELON LES LIMITES DE VITESSE DE CIRCULATION SUR LES VOIES FERRÉES

Pour les voies répondant à toutes les prescriptions reliées à la :	Vitesse maximale permise pour les trains marchandises ⁹²		Vitesse maximale permise pour les trains voyageurs	
	Mi/h	km/h	Mi/h	km/h
Catégorie I	10	15	15	25
Catégorie II	25	40	30	50
Catégorie III	40	65	60	95
Catégorie IV	60	95	80	130
Catégorie V	80	130	95	155
Catégorie VI	110	175	110	175

Source : Gouvernement du Canada, Ministère des Transports, *Règlement sur la sécurité de la voie*, document TP 11393 F, 2^e édition, Août 1998.

Il faut rappeler ici que ces normes déterminent avant toutes les limites de vitesse autorisée. Une compagnie ferroviaire peut décider d'abaisser la catégorie de la voie pour des raisons économiques. Plus une compagnie désirera augmenter les catégories de voies, plus elle devra respecter les normes strictes quant à l'entretien et l'installation d'équipement ferroviaire. Certaines lieux obligent les trains à réduire considérablement leur vitesse, notamment les ponts, les passages à niveaux, les courbes, etc.

Il existe d'autres règlements qui permettent de régir la sécurité ferroviaire. Certaines dispositions doivent être prises afin de voir à la sécurité ferroviaire l'hiver et dans les circonstances particulières. Certains équipements sont proscrits sur des tronçons déterminés. Des dispositions de la LSF permettent également au législateur de s'assurer de la santé des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Certains équipements qui permettent d'assurer une plus grande sécurité sur les voies sont également réglementés.

4.3 États des voies et des infrastructures en Abitibi-Témiscamingue

D'après l'étude de Canarail datant de 1991, l'ensemble des *infrastructures* ferroviaires localisées sur le territoire témiscabitién demeurent dans un état relativement acceptable. Les données pour l'ONR et pour le tronçon St-Maurice du CN n'étaient toutefois pas disponibles. Les conditions du rail pour le tronçon Val-d'Or

92 Comme dans beaucoup de documents officiels et statistiques, les mesures anglaises sont de mise dans le secteur ferroviaire. La standardisation nord-américaine des normes du secteur ferroviaire favorise les mesures anglo-saxonnes. Ainsi la vitesse des trains est établie en mille/heure. Ici la vitesse en km/heure est approximative (à +/- 2 km/h près) afin de donner un ordre de grandeur. Dans les pages qui suivent : 1 mille = 1,609 km; 1 pied = 0,3048 mètre; 1 livre = 453,592 grammes.

étaient jugées en mauvais état. Le tableau 16 résume l'évaluation de Canarail en ce qui concerne les *infrastructures* ferroviaires en région. Bien que l'étude date de 1991, il est raisonnable de penser que l'évaluation effectuée demeure fidèle à la réalité d'aujourd'hui. Une évaluation de l'état des *infrastructures* ferroviaires pour l'ensemble du réseau ferroviaire secondaire québécois serait toutefois pertinente si elle pouvait être entreprise dans les prochaines années. Une telle démarche devrait également inclure une évaluation des coûts d'entretien et divers scénarios de remise en état des lignes locales en fonction des volumes transportés et des trafics régionaux annuels. L'évaluation pourrait également tenir compte des *infrastructures* industrielles qui constituent des embranchements du *réseau secondaire*.

TABEAU 16

CONDITIONS DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

CIE	Tronçons	Poids du rail	Rail	Traverses	Ballast
OVR	Témiscaming	100#	acceptable	acceptable	Gravier
ONR	Kirkland Lake	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CFILINQ	Matagami	115# (1)	acceptable	inférieur à ce qui est acceptable	Pierres concassées et scories
	Chapais	115# (1)	acceptable		
	Val-d'Or	100#	mauvais		
	Taschereau	100#	acceptable		
	St-Maurice	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Source : Canarail, Mesures de soutien à la capacité concurrentielle des lignes de chemin de fer locales, mars 1991, p.13.

Il importe de noter que l'étude de l'époque sur les lignes locales du réseau ferroviaire de base du Québec n'entrevoit pas de travaux majeurs sur le système de signalisation ni de travaux majeurs ou des remplacements de ponts, ponceaux et édifices des lignes locales à l'étude pour les dix années à suivre (1991-2001).

Ces dernières appréciations ne constituent toutefois pas le seul indicateur pour l'évaluation des conditions de circulation sur les voies ferrées régionales. Les informations relatives aux vitesses autorisées sur les voies nous permettent de présumer du niveau d'entretien nécessaire que doivent respecter les compagnies ferroviaires afin de satisfaire aux normes de sécurité. Les fiches techniques que l'on retrouve dans les feuilles de routes des compagnies ferroviaires détaillent pour chacun des tronçons les vitesses et les masses autorisées selon les différentes localisations sur les tronçons. Ces feuilles de routes fournissent aux employés des chemins de fer, les directives générales et spécifiques à suivre lorsque les trains sont en activité. Les compagnies ferroviaires sont tenues de suivre et de respecter le niveau d'entretien qui correspond à la vitesse à laquelle ils souhaitent circuler sur le

rail. Ils doivent de plus respecter toutes restrictions relatives au matériel (poids autorisé par wagon, types de locomotive interdite, etc.) et assurer l'entretien qui convient aux équipements ferroviaires. Les vitesses sur les réseaux ferroviaires témiscabitiens varient généralement entre 20 et 35 milles/heure (environ 30 à 55 km/h) et dépasse rarement 40 milles/heure (65 km/h). Les compagnies ferroviaires assurent l'inspection de leurs voies sur une base régulière. Le poids unitaire autorisé sur les tronçons varie généralement entre 265 000 et 270 000 livres.

4.4 Conditions, entretien et coûts des voies

La condition d'une voie dépend en principe de deux facteurs majeurs, soit le volume de trafic transporté et le niveau d'entretien⁹³. On distingue deux niveaux d'entretien : l'entretien majeur et l'entretien régulier. Le tableau 17 présente les principales caractéristiques des programmes d'entretien.

93 Canarail, *Mesures de soutien à la capacité concurrentielle des lignes de chemin de fer locales*, mars 1991, p. 11.

TABLEAU 17
ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Programme d'entretien	Activités	Caractéristiques	Coûts approximatifs*
Programme d'entretien	Remplacement du rail	Composante la plus chère; Les lignes à faible densité ont une durée de vie de plus de 10 ans;	
	Remplacement du ballast	Se fait lorsque l'exploitation du matériel existant oblige des ajustements et alignements de voie nécessaires à l'exploitation sécuritaire et efficace; l'évaluation se fait cas par cas.	
	Changement des traverses	Durée de vie varie de 5 ans à 35 ans. Pour les lignes locales la durée de vie varie de 25 à 32 ans (28 ans en moyenne); Remplacement se fait par cycle; À tous les sept ans, on remplace en moyenne 25 % des traverses, c'est-à-dire 95 traverses par mille/année.	29 \$ de la traverse (matériel et main-d'œuvre) ne comprends pas les coûts de transport 2 800 \$ du mille par année
	Surfaçage et alignement	Travaux effectués selon densité du trafic tous les 4-7 ans.	
			Les coûts d'entretien varient généralement entre 6 000 \$ et 9 500\$ par mille/année. La moyenne de 7 500\$ par mille/ année peut-être utilisée. Ces coûts comprennent le remplacement des traverses (environ 95 traverses remplacées par mille/année) soit 2 500 \$ année. Ces coûts ne comprennent pas les coûts du rail.

Programme d'entretien	Activités	Caractéristiques	Coûts approximatifs*
Programme d'entretien régulier	Inspection de la voie	L'entretien des voies est assuré par la compagnie de chemin de fer. L'entretien des voies est assuré par la compagnie de chemin de fer.	
	Remplacement d'un rail endommagé	L'entretien des voies est assuré par la compagnie de chemin de fer. L'entretien des voies est assuré par la compagnie de chemin de fer.	
	Changement de traverses détériorées		
	Inspection et ajustement des aiguillages		
	Contrôle de la végétation	L'entretien des voies est assuré par la compagnie de chemin de fer.	
	Déneigement	L'entretien des voies est assuré par la compagnie de chemin de fer.	
	Entretien des clôtures et des enseignes		
	Entretien des signaux		
	Autres travaux mineurs		

Source : Mesures de soutien à la capacité concurrentielle des lignes de chemin de fer locales, mars 1991, pp.11-19. * les coûts exprimés date de 1991.

En dépit des informations rassemblées dans ce tableau, il est difficile de se faire une idée précise sur les coûts d'entretien majeur et régulier des *infrastructures* ferroviaires. Une partie des coûts imputables à l'entretien dépend des particularités géo-physiques et climatiques du territoire ainsi que des caractéristiques physiques des tronçons. Le Ministère ne possède pas une évaluation des coûts d'*entretien des voies* sur son territoire. Sauf pour l'OVR qui confirme avoir procédé au surfacage de 15 milles de voies en 1999, à l'installation de 8 000 traverses en 1998 et prévoit en installer 15 000 autres au courant de l'année 2000, la DATNQ ne connaît pas les projets d'intervention infrastructurels des compagnies ferroviaires.

Quant à la valeur foncière et la valeur nette de récupération, le Ministère n'est pas doté actuellement d'une ligne directrice et d'une stratégie d'intervention lui permettant de négocier lors de cessation de lignes ou lors d'autres interventions des coûts afférents à ces opérations. Les directives plus claires et une grille fixe d'évaluation des *infrastructures* permettraient d'avoir une idée plus claire du niveau de rentabilité des lignes ferroviaires régionales. Ces informations constitueraient une base solide et utile pour tous les intervenants (gouvernement, Conseil régionaux de développement, entrepreneurs et compagnies ferroviaires) qui souhaiteraient mettre en commun leur efforts afin d'intervenir dans le secteur ferroviaire et maximiser l'utilisation du réseau. Ces informations devraient également donner une idée précise des coûts d'*infrastructures* des embranchements ferroviaires industriels, de certains équipements et du *matériel d'exploitation*. La réalisation d'un guide sommaire des coûts de matériel, des *infrastructures* et d'exploitation peut être envisagée.

4.5 Considérations

Parmi les considérations qu'il soit possible de porter sur l'état et les conditions des *infrastructures* ferroviaires, le MTQ considère les constats suivants comme les plus pertinents :

TABLEAU 18

DIAGNOSTIC TRANSPORT FERROVIAIRE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE – INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les <i>infrastructures</i> et équipements de l'industrie ferroviaire régionale, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :

Bien qu'il soit possible de se faire une idée générale des coûts d'entretien et d'intervention (revitalisation, construction, récupération) des voies de chemin de fer, la DATNQ ne possède pas les outils fiables lui permettant d'évaluer le coût d'entretien et d'intervention sur les lignes ferroviaires régionales.

Quant à la valeur foncière et la valeur nette de récupération, la région ne semble pas dotée actuellement d'une ligne directrice et d'une stratégie d'intervention lui permettant de négocier lors de cession ou d'abandon de lignes ou lors d'autres interventions des coûts afférents à ces opérations.

7

Les directives plus claires et une grille fixe d'évaluation des *infrastructures* permettraient d'avoir une idée plus précise du niveau de rentabilité des lignes ferroviaires régionales. Une telle grille pourrait également inclure une évaluation des coûts d'équipements (*matériel roulant* et *matériel d'exploitation*) et les coûts d'entretien de ces équipements.

Ces informations constitueraient une base solide et utile pour tous les intervenants (gouvernement, conseils régionaux de développement, entrepreneurs et compagnies ferroviaires) qui souhaiteraient mettre en commun leurs efforts afin d'intervenir dans le secteur ferroviaire et maximiser l'utilisation du réseau.

La nécessité de se faire une idée précise de l'état du *réseau secondaire* de chemin de fer régional, des *infrastructures* ferroviaires en aval et en amont de celui-ci, des embranchements et autres *voies industrielles*.

La nécessité de mettre continuellement à jour cette évaluation.

Diagnostic	Enjeux et défis
En ce qui concerne les <i>infrastructures</i> et équipements de l'industrie ferroviaire régionale, les principaux constats sont les suivants :	Les principaux enjeux et défis pour l'Abitibi-Témiscamingue en matière de transport ferroviaire sont :

8

Une bonne connaissance de l'état des *infrastructures* et des conditions de circulation sur les tronçons ferroviaires permet de mettre en lumière le potentiel d'exploitation des compagnies de chemin de fer.

Les indicateurs permettant d'apprécier l'état des voies et les conditions de circulation sur les lignes secondaires régionales datent de quelques années ou se limitent aux informations que l'on retrouve sur les feuilles de route des compagnies ferroviaires.

Une évaluation plus récente des *voies secondaires* régionales, des *voies industrielles* et autres voies des lignes de chemin de fer sises sur le territoire Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, permettrait de mieux entrevoir l'ampleur des interventions à entreprendre pour maximiser l'offre de transport par chemin de fer. Une telle évaluation assurerait une meilleure préparation du Ministère dans l'éventualité où ces lignes lui étaient cédées ou pour toute autre action qu'il choisirait d'entreprendre afin d'améliorer les services.

La nécessité de se faire une idée claire des coûts d'entretien, voire d'intervention sur les *infrastructures* et équipements ferroviaires.

La nécessité de mettre continuellement à jour cette évaluation.

La nécessité pour la région de se doter d'une stratégie d'intervention lui permettant de négocier, de récupérer ou d'intervenir lors de d'éventuelle cession, abandon ou revitalisation des lignes secondaires régionales.

5.0 CONCLUSION

L'industrie ferroviaire régionale n'est pas une industrie autonome dont les activités dépendraient essentiellement de ce qui se joue sur le territoire. Les compagnies de chemin de fer qui opèrent des tronçons ferroviaires en Abitibi-Témiscamingue sont surtout actives sur d'autres parties de territoire. Le CN exploite un important réseau de chemin de fer sur l'ensemble du territoire nord-américain. Une partie de ces activités et de ces nouveaux investissements sont consacrés aux *réseaux principaux* dans l'axe des grands nœuds modaux : Halifax – Montréal – Toronto – Winnipeg – Vancouver; Toronto – Détroit – Chicago – St-Louis – Nouvelle-Orléans. L'ONR est avant tout une société d'état ontarienne initialement mise sur pied pour faciliter le développement du Nord-Est ontarien. Quant à l'OVR, il s'agit d'une subdivision de RailAmerica, la plus importante compagnie mondiale de transport, spécialisée dans l'achat et l'exploitation de CFIL. Les enjeux du transport ferroviaire se sont donc déplacés sur l'ensemble du territoire nord-américain et interpellent des acteurs qui dépassent les frontières de l'Abitibi-Témiscamingue et du Québec.

Bien que l'industrie ferroviaire ait contribué au développement des régions comme l'Abitibi-Témiscamingue, l'objectif des compagnies ferroviaires est avant tout de générer des profits pour les actionnaires sinon la rentabilité des services. Le développement de l'industrie s'est fait de façon telle que plusieurs compagnies ferroviaires concentrent aujourd'hui leurs activités sur les *réseaux principaux*. En dépit de l'émergence de CFIL exploitant de plus en plus les *réseaux secondaires* que l'on retrouve dans certaines régions, les chemins de fer régionaux semblent de plus en plus fragilisés. Il n'est pas certain que les petites compagnies de chemin de fer puissent entretenir aussi aisément les *infrastructures* et parviennent à s'assurer un accès au *réseaux principaux*. Il existe également plusieurs incertitudes quant à l'avenir et la présence des grandes compagnies ferroviaires dans certaines régions. Il est peu probable que celles-ci investissent massivement pour entretenir les *réseaux secondaires* et offrir un service aux expéditeurs des régions éloignées qui soit de qualité comparable à celui offert dans les axes de grande mobilité des personnes et des marchandises. Aussi, l'état des *infrastructures* et équipements de chemin de fer comme ceux de l'Abitibi-Témiscamingue sont parfois mal connus.

Le gouvernement du Québec demeure préoccupé par les conditions de service et l'état des *infrastructures* ferroviaires régionales. Une détérioration de la qualité des services et des équipements peut impliquer un important transfert modal du chemin de fer vers le réseau routier et, en l'occurrence, une diminution de la sécurité routière et des coûts infrastructurels. La disponibilité d'une offre de transport concurrentielle, la disponibilité de services de transport essentiels à certaines populations ainsi que la création d'occasion de développement et l'accès à de nouveaux marchés territoriaux sont quelques-uns des atouts qu'offre le transport ferroviaire en marge des autres modes de transport. Comme dans l'ensemble des activités de transport sur le territoire, le gouvernement du Québec et le MTQ sont appelés à jouer dans le transport ferroviaire, un rôle fondamental sur trois plans : celui de la planification, celui de la réglementation et celui de l'intervention directe. Ces interventions ne peuvent toutefois se faire sans la

participation de tous les acteurs interpellés par la problématique du transport des personnes et des marchandises. Ces actions doivent répondre à de nombreux défis. Le Ministère considère que les principaux défis qui attendent l'Abitibi-Témiscamingue en matière de structures et d'*infrastructures* ferroviaires sont les suivants :

- La capacité du réseau ferroviaire régional à intégrer le réseau de transport de base (tout mode de transport confondu) et à assurer dans un souci concurrentiel, la sécurité, la qualité des services, le développement économique, des services de transport de marchandises et des personnes.
- La capacité d'assurer des services ferroviaires concurrentiels et de qualité pour le déplacement des marchandises et des personnes. Toute diminution des activités ferroviaires et de l'entretien des équipements et *infrastructures* de chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue ainsi qu'en aval et en amont de ce réseau risquent d'avoir des conséquences importantes sur la sécurité, le développement économique, l'aménagement du territoire et les autres équipements collectifs.
- L'intérêt de défendre les services ferroviaires voyageurs comme service essentiel à certaines populations de l'Abitibi-Témiscamingue, comme occasion de développement économique et récréatif, et comme alternative concurrentielle de transport aux personnes.
- La pertinence de prendre rapidement connaissance des événements et des activités qui interviennent dans l'industrie du transport ferroviaire, du transport de marchandises et de l'*intermodalité* et ce à l'échelle du continent. Cette connaissance est essentielle afin de repérer la position des acteurs exploitant le réseaux, d'établir les liens entre ces réseaux et les marchés nord-américains qu'ils desservent et d'évaluer la capacité de la région témiscabitiébienne d'en profiter. La connaissance des activités et des structures de l'industrie ferroviaire ne peut plus se limiter au seul contexte québécois.
- La nécessité pour l'Abitibi-Témiscamingue de rassembler tous les intervenants interpellés par le transport ferroviaire et de se doter d'une stratégie d'intervention en cas de cession ou d'abandon de tronçons. Une telle stratégie devrait repérer les outils pour impliquer d'autres transporteurs et différents intervenants qui ont un intérêt à maintenir l'embranchement des réseaux ferroviaires régionaux aux *lignes principales* du continent.
- L'occasion de réunir les acteurs régionaux afin de capitaliser sur le potentiel offert par les compagnies de chemin de fer présentes en région.
- La nécessité de se faire une idée claire de l'état du *réseau secondaire* de chemin de fer régional, des *infrastructures* ferroviaires en aval et en amont de celui-ci, des embranchements et autres *voies industrielles*. La nécessité de se faire une idée claire des coûts d'entretien, voire d'intervention sur les *infrastructures* et

équipements ferroviaires. La nécessité de mettre continuellement à jour cette évaluation.

LEXIQUE

Autre voie principale

Voies parallèles à la première et la seconde.**

Catégorie de transporteur

Ensemble des classes regroupant les transporteurs ferroviaires selon la grandeur des réseaux exploités et les revenus. Il existe différents classements et critères de classement. Ceux retenus par les compétences législatives canadiennes ne sont pas les mêmes que ceux retenus par le Surface Transportation Board (STB) des États-Unis ou l'Association of American Railroads (AAR).

Catégorie 1 ou classe 1

Au Canada, cette catégorie regroupe les deux plus importantes compagnies de chemin de fer canadiennes : le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) ainsi que VIA Rail, la société d'État chargée du transport de train-voyageurs. Aux États-Unis, il s'agit, selon le Surface Transportation Board (STB) des chemins de fer ayant des revenus de plus de 255 millions de dollars en 1997.

Catégorie 2 ou classe 2

Au Canada, cette catégorie couvre les autres transporteurs ferroviaires opérant les lignes secondaires qui ont leurs ramifications avec les *lignes principales* du CN et du CP. Il s'agit le plus souvent de chemins de fer régionaux ou CFIL exploitant des services sur des distances de moins de 500 km. Aux États-Unis, il s'agit, selon le Surface Transportation Board (STB) des compagnies ayant des revenus entre 20,4 et 255 millions de dollars en 1997.

Catégorie 3 ou classe 3

Au Canada, cette catégorie regroupe les autres compagnies de chemin de fer qui se consacrent aux transports ferroviaires sur les têtes de lignes et exploitent les gares, les ponts, les tunnels, les compagnies minières. Aux États-Unis, il s'agit, selon le Surface Transportation Board (STB) des compagnies de chemin de fer ayant des revenus de moins de 20,4 millions de dollars en 1997.

Convoi

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

Cours de triages

Lieux (terminus, gare, etc.) où sont exécutées les manœuvres ferroviaires (arrimage, transbordement, etc.).

Entretien des voies

Construction et *entretien des voies*, des *ouvrages* et des signaux.**

Entretien du matériel

Entretien et réparation de tout le matériel moteur, des wagons, des ateliers et des groupes moteurs.**

Exploitation ferroviaire

Ensemble des activités des sociétés de chemin de fer liées directement au service de transport des personnes et des marchandises, soit la circulation des trains, les manœuvres de *triage*, les manœuvres de trains, les activités intermodales impliquant le train, les activités dans les gares et les terminus, et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire. **

Infrastructure

Ensemble des terrassements et des *ouvrages* qui concourent à l'établissement de la plate-forme sur lesquels circulent le *matériel d'exploitation* (voies, ponts, tunnels, etc.).

Interconnexion

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

Intermodalité

Pratique par laquelle on assure le déplacement des personnes ou des marchandises d'un point de départ à un point de destination grâce à l'utilisation de plus d'un mode de transport.

Ligne principale ou réseau principal

Ligne sur laquelle roule un tonnage considérable. C'est sur le *réseau principal* que les liaisons vitales pour l'importation et l'exportation s'effectuent. Ce réseau relie essentiellement les grands pôles intermodaux.

Ligne secondaire ou réseau secondaire

Embranchements qui alimentent les *lignes principales*. On retrouve généralement ces lignes dans les régions dites ressources.

Lignes de tête

Petits segments particuliers qui facilitent les opérations à proximité des usines, mines, ports.

Matériel d'exploitation

Le *matériel roulant* inclut les wagons de marchandises, voitures de voyageurs, locomotives mais également tout le matériel intermodal, les machines de voie et le matériel de service.

Matériel roulant

Tout matériel de transport sur roues appartenant à un transporteur ferroviaire, à l'exclusion du matériel moteur.

Ouvrage

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

Pratique logistique

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

Technologie rail-route

Technologie intermodale visant à faciliter et assurer le déplacement et le transfert des marchandises sur le réseau routier et le réseau ferroviaire. On utilise également ce terme pour décrire le transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de chemin de fer.**

Train

Un ou plusieurs éléments de matériel dont le déplacement sur les voies est assuré par du matériel moteur autonome. Une voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons. **

Triage

Manœuvre exécutée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de route. **

Voie exploitée

Ensemble des voies principales opérées, entretenues par une compagnie de chemin de fer.

Voie parallèle

Tout autre *voie parallèle* à la première voie principale.**

Voie principale

Voie simple qui relie deux terminaux entre lesquels existe un service de transport ferroviaire, elle ne comprend pas les *voies parallèles*, les *voies d'évitement* et les voies de *triaux* et industrielles.**

Voie secondaire

Voie posée sur la même plate-forme et parallèle à la voie principale.**

Voie d'évitement ou de croisement

Voies parallèles à la première ou à une autre voie principale qui permettent aux trains de se croiser ou de se dépasser, ou qui leur permet de changer de voie principale. **

Voie industrielle

Voies de manœuvre qui servent aux industries comme les mines, les usines de traitement, les fonderies et les manufactures.

Notes :

- * Définition tirée ou inspirée *Nouveau Petit Robert, dictionnaire de la langue française 1*, Les dictionnaires LE ROBERT, Paris, 1993.
- ** Définition tirée ou inspirée de Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada* : 1996, Ottawa, 1998.
- *** Définition tirée ou inspirée de Bigras, Y. et al., *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : Caractéristiques et perspectives*, Étude commandée par le Ministère des Transports du Québec, Dépôt légal, 1996.

Voir également l'annexe 3 : Terminologie lexico-graphique.

BIBLIOGRAPHIE

Andreas, Christopher, *Lines of country : An Atlas of Railway and Waterway History in Canada*, Erin, Ontario, The Boston Mills Press, 1997, 227 pages.

Audet, Yvon, *Un pan d'histoire de l'Abitibi disparaît*, *Le Canadien National* démantèle la Voie ferrée Cochrane – La Sarre, L'Echo abitibien, 10 septembre 1997, p.10.

Asselin, Maurice et Gourd, Benoît-Beaudry, *La naissance de l'Abitibi rural*, VINCENT, Odette, et al. *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, no. 7, p.226.

Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 1998*, Éditions bilingues, 1998, 40 pages.

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

Beaudet, Gérard, *Terroirs et territoires de l'économie marchande au Québec de 1608 à aujourd'hui*, Trame, Numéro 11, Université de Montréal, 1996, p.15-26.

Bigras, Yvon et Fallu, Donald, *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : Caractéristiques et perspectives*, Routes et transport, Québec, Hiver 1995-1996, p.23-33.

Boucher, Bertrand et Marcotte, Jacques, *L'EXPRESS sillonne la région de l'Abitibi-Témiscamingue*, Noranda, Production Abitibi-Témiscamingue Inc., 1984, 52 pages.

Brennan, Terry, *Halifax Midwest Volume*, *Traffic World*, 9 septembre 1996, n.p.

Canadien National, *Le guide de l'investisseur 1999*, 1999, 77 pages.

Canarail, *Mesures de soutien à la capacité concurrentielle des lignes de chemin de fer locales*, Montréal, mars 1991, pagination multiple.

Canatrans Inc., *Rapport synthèse sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue*, rapport effectué pour le compte du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, Juillet 1987, 40 pages.

Chartier, Jean. *Le réseau ferroviaire du nord est menacé*, *Le Devoir*, jeudi 23 avril 1998, Cahier B. p. 1.

Collectif, *Le voyage des conteneurs*, *Entrepreneurs* – numéro hors-série, *Le Point sur le train et ses réseaux canadiens*, hors-série, N° 6, 3^e trimestre 1998, 67 pages.

Comité de Sauvegarde de VIA Rail Montréal – Abitibi, *Pour le maintien et la consolidation de la ligne ferroviaire Montréal – Abitibi*, mémoire déposé à VIA Rail, 19 avril 1994.

Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Compte rendu de la rencontre annuelle sur le transport ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue et dans le Nord-du-Québec tenue le 7 avril 1999*, au Motel Senabi de Senneterre, 1999.

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

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

Gourd, Benoît-Beaudry, et al. *L'Abitibi-Témiscamingue*, Contrastes, Rouyn-Noranda, Groupe de communication PAT, 1992, 96 pages.

Gouvernement du Canada, Ministère de l'Industrie Canada, Direction générale de l'industrie des transports, *Profil de l'industrie ferroviaire*, 1997, 31 pages.

Gouvernement du Canada, Transport Canada, *Rapport annuel 1997 / section transport ferroviaire*, 1997, p. 165-180.

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

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

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires*, 1997, pagination multiple.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Pour un réseau ferroviaire de base au Québec*, 1991, 98 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Rapport annuel 1998-1999*, 96 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Carte du réseau ferroviaire du Québec*, 1998.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Exposé de la situation et tendances du transport dans les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis 1989-1998*, 1999, 87 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Les conditions favorables à l'intermodalité rail-route*, 1999, 12 pages.

Groupe de communication PAT, *La gare de Macamic, recherche d'interprétation historique*, Rouyn-Noranda, Février 1990, 98 pages.

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

Legget, Robert F, *Railways of Canada*, Douglas and McIntyre, Vancouver, 1973, 255 pages.

Marquis, Michel, *Deux nouveaux systèmes intermodaux pour le transport de marchandises sur courtes et moyennes distances au Québec*, Routes et transport, Québec, Hiver 1995-1996, p.7-11.

Sabourin, Cécile, *De territoire exploité à région : les activités économiques à partir de 1950*, VINCENT, Odette, et al. *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, coll. Les Régions du Québec, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, n° 7, p. 474-475.

Soulière, Louise, *Portrait du réseau ferroviaire québécois*, Bulletin économique du transport au Québec, Mars 1998, p. 11-14.

Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada*, 1998, 134 pages.

Withhouse, Michael, *Timber train on tracks, Mattawa-area tourist attraction to open in spring draws as many as 50,000 riders a year*, Northern Business, 3 novembre 1997.

ANNEXE 1

LE CONCEPT DE LA VALEUR NETTE DE RÉCUPÉRATION

LE CONCEPT DE LA VALEUR NETTE DE RÉCUPÉRATION*

La Loi sur les transports au Canada, adoptée et mise en vigueur le 1^{er} juillet 1996, prévoit une procédure de transfert et de cessation de l'exploitation des lignes ferroviaires dans laquelle est utilisée la notion de la valeur nette de récupération. Plus précisément, lors du processus de cessation de l'exploitation de lignes, plusieurs étapes sont établies pour permettre à des personnes intéressées d'acquérir la ligne. Mais dans l'éventualité de l'absence de propositions de personnes intéressées à acquérir la ligne, la compagnie doit offrir aux gouvernements ou administrations municipales les droits de propriété ou d'exploitation de la ligne à la valeur nette de récupération (article 145). Si les parties ne s'entendent pas sur cette valeur, elles peuvent recourir à l'Office des transports du Canada qui déterminera la valeur nette de récupération.

Les parties suivantes décriront le concept de la valeur nette de récupération en utilisant deux cas étudiés par l'Office des Transports du Canada : la Décision no 467-R-1996 pour Chatham où les terrains sont en cause et la Décision no 530-R-1998 pour Guelph. Cependant, chaque cas a des particularités qui doivent être prises en considération.

LA VALEUR NETTE DE RÉCUPÉRATION : LE RAIL ET LE MATÉRIEL DE VOIE

La valeur nette de récupération (VNR) équivaut à la valeur des actifs que représentent le rail et le matériel de voie (valeur brute) moins les coûts liés au démantèlement de la voie. La valeur du terrain s'ajoute à la valeur nette de récupération; on parlera dans ce cas de la valeur nette de récupération de l'embranchement. Un exemple des évaluations faites par l'Office se retrouve à la page suivante. L'on doit noter toutefois que plusieurs facteurs peuvent modifier l'évaluation du rail et du matériel de voie, entre autres :

- ◆ le prix du marché au moment des évaluations; l'OTC considère que la valeur doit être la plus près de la valeur établie par le marché;
- ◆ l'état général de la ligne;
- ◆ la longueur de la ligne : par exemple, le prix qu'a fixé l'OTC pour les traverses semble élevé dans le cas de Chatham mais peut s'expliquer par le fait que les lignes concernées sont très courtes. Cependant, lorsque l'on transpose ce chiffre à des lignes de plus de 200 milles, la valeur des traverses par rapport au reste du matériel devient disproportionnée;
- ◆ la sorte de matériel : plusieurs distinctions doivent être apportées dans la sorte de rail, par exemple, soudés ou non, réutilisable ou rebut, le poids, etc.;
- ◆ la valeur des structures (ponts, etc.) : une évaluation particulière doit être faite pour chaque ligne. S'il advenait que le coût de démantèlement d'une structure

* Remerciements à Chantal Girouard du Service du transport ferroviaire, routier des marchandises, Direction de la Mobilité en transport, ministère des Transports du Québec, pour ces quelques explications en matière de valeur nette de récupération.

dépasse sa valeur, la valeur nette de récupération serait ainsi négative. Cela impliquerait-il que le vendeur doive donner l'équivalent de la valeur pour « vendre » sa ligne ? Évidemment, aucun jugement ne peut valider cette hypothèse.

LA VALEUR DES TERRAINS

Les Décisions que nous utilisons se sont penchées particulièrement sur l'évaluation des terrains. Théoriquement, on peut évaluer les terrains des corridors ferroviaires selon les éléments suivants :

- ◆ à sa juste valeur marchande dans son utilisation optimale, incluant le morcellement du corridor;
- ◆ à la valeur marchande de tous les terrains de l'emprise vendus sous forme d'emprises contiguës distinctes;
- ◆ à la valeur marchande que l'emprise aurait si une entreprise de services publics ou une société privée l'achetaient par besoin dans une situation où il n'y aurait pas déjà d'emprise. En clair, c'est l'évaluation du corridor comme s'il fallait le constituer.

Dans le cas de Chatham où CN vendait le corridor à VIA « L'office est d'avis que pour les affaires relatives à la cession d'une ligne d'un exploitant de services ferroviaires marchandises à VIA (...) la valeur du terrain à céder la plus appropriée est celle qui repose sur la valeur marchande d'une emprise contiguë distincte. Cette position tient compte du fait que le terrain est alors cédé pour continuer de servir de corridor ferroviaire et non pour être utilisé au mieux. »⁹⁴

Cependant pour évaluer cette valeur, l'Office a tout de même utilisé la valeur marchande du terrain dans son utilisation de remplacement optimale soit 4,380 000 \$ sur laquelle a été appliqué un facteur de réduction de 90 %. L'évaluation des terrains du corridor selon l'Office est donc de 438 000 \$. D'ailleurs, l'Office a réitéré ce procédé dans le cas de Guelph.

Ce facteur de réduction ou le taux d'actualisation est l'élément que l'on doit utiliser pour attribuer une valeur marchande de l'emprise vendue comme une emprise contiguë distincte. Ce facteur de réduction permet de tenir compte, entre autres, des coûts associés à la cession d'un tel terrain.

Dans le cas de Guelph, ce facteur de réduction variait de 0 à 85 % selon la nature du lot. Lorsqu'il le jugeait opportun pour tenir compte de la dynamique du marché, il a apporté des rajustements aux valeurs indiquées pour chaque lot de terrains et calculé également le taux d'actualisation de chaque lot. Dans ce cas, la valeur marchande non rajustée du bien-fonds visé a été établie à 1 186 974 \$ avec un taux d'actualisation global de 58 %; la valeur nette de récupération de ce dernier se chiffre donc à 504 080 \$.

94 Office des transports du Canada, Décision numéro 467-R-1996, p. 14.

C'est ainsi que l'OTC rejetait dans ces deux cas l'idée d'établir une valeur qui se baserait sur la valeur marchande de l'emprise dans le cas de son utilisation la meilleure et la plus rentable. L'Office rejetait aussi le concept de prime de groupement (comme si l'on reconstruisait le corridor) soulevé par la compagnie ferroviaire vendeur du corridor, dans le cas de Guelph. D'ailleurs, on devrait questionner le rôle de l'Office si ce dernier permettait l'établissement d'une prime de groupement car elle inciterait les compagnies ferroviaires à se départir plus facilement de leurs actifs (trop bien évalués), et donc d'abandonner un corridor. Cette situation serait d'autant plus probable si une piste récréotouristique était envisagée par une municipalité.

Évaluation de la valeur nette de récupération selon diverses sources

	OTC (Chatham) 1996 35 milles en bon état	OTC (Guelph) 1998 14 milles en bon état	Canarail (QC) ~ 250 milles en mauvais état
Description du matériel			
Rail LRS (100 –115 -132 lbs) # 1	465\$/tonne ⁹⁵		
Rail court 115 lbs (39' et 78') #2	350		
Rail court 100 lbs		333\$/tonne	
Rail réutilisable #4 - 100 lbs	225		170\$/tonne
Rail réutilisable 85 lbs			
Rail ferraille (80-100 lbs)	135	150	170
Petit matériel de voie (boulons, crampons) ⁹⁶	125	170	170
Éclisses	365	5\$/unité	170\$/tonne
Anticheminants	530	170\$/tonne	
Selles de rail	1.9\$/unité	1.5\$/unité	170\$/tonne (.97\$/unité)
Selles de rail - ferraille	125\$/tonne		170\$/tonne (.65\$/unité)
Traverses	5\$/unité x 100% ⁹⁷	6.40\$/unité	3\$ x 60%
Traverses d'aiguillage			
Aiguillages	6 000\$/unité	3 000	763\$/unité (ferraille)
Récupération des systèmes de protection automatique		4 000 (170\$/tonne) ⁹⁸	
Valeur brute de récupération			

95 Via et CN ont présenté des évaluations très semblables pour cet item, aux dires de l'OTC.

96 La valeur du petit matériel de voie (boulons, crampons) est la même quel que soit leur poids qui peut varier.

97 Dans ce cas, 100% des traverses sont comptabilisés, bonnes ou non.

98 Les coûts de démantèlement dépassent la valeur.

Évaluation de la valeur nette de récupération selon diverses sources (suite)

	OTC (Chatham)	OTC (Guelph)	Canarail (QC)
Coût de démantèlement			
Démantèlement de la voie	20 000/mille	16 600\$/mille	30 000\$/mille
Transport de l'acier		4 700\$/mille	
Élimination des traverses	2.69\$/unité ⁹⁹ (10 % des coûts)	2 600\$/mille ¹⁰⁰	
Démantèlement des aiguillages et traverses			
Démantèlement des systèmes de protection automatique			
Réhabilitation des passages à niveau		5 000\$ ¹⁰¹	
Remise en état de l'infrastructure			
Démantèlement des structures	17% des coûts de démantèlement		
Coûts totaux de démantèlement	26 000\$/mille	24 000\$/mille	30 000\$/mille
Valeur nette de récupération du matériel			
Terrains ¹⁰²			
Valeur nette de récupération de l'embranchement			

99 Le personnel de l'Office, dans une annexe, avait volontairement omis ce montant.

100 On ne connaît pas la proportion de traverses à éliminer, le montant équivaut à 7 % des coûts de démantèlement.

101 5 000\$ pour une route urbaine à 2 voies, 10 000\$ pour une route urbaine à 4 voies.

102 Voir le texte qui résume les deux Décisions de l'Office.

ANNEXE 2

FICHES SIGNALITIQUES ET ADRESSES DES CHEMINS DE FER DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

Fiche signalétique de l'OVR :

Nom de la compagnie	RailAmerica
Siège social	Boca Raton, Florida,
Adresse	5300 Broken Sound Bld.N.W. 2 nd Floor Boca Raton, Florida, T6H 5P9, États-Unis
Téléphone	561-999-6015 ou 800-211-7245
Télécopieur	561-994-4629
Courrier électronique	www.railamerica.com

Nom de la subdivision	Ottawa Valley Railway
Bureau	North Bay, Ontario
Adresse	100 Fergusson Street North Bay, Ontario, P1B 1W8
Téléphone	(705) 472-6200
Télécopieur	(705) 472-2527

Fiche signalétique de l'ONR :

Nom de la Compagnie	Commission de Transport Ontario Northland
Siège social	North Bay, Ontario
Adresse	555, Oak Street East, North Bay, Ontario, P1B 8L3
Téléphone	(705) 472-4500
Télécopieur	(705) 476-9878
Télécopieur	www.cton.com

Nom de la subdivision	Rouyn-Noranda
Adresse	580 Boul Témiscamingue Rouyn-Noranda J9X 1P7
Téléphone	(819) 762- 5040
Télécopieur	(819) 762 -3013

Fiche signalétique du Canadien National

Nom de la compagnie	Canadien National
Siège social	Montréal
Adresse	935, rue de la Gauchetière Ouest Montréal (Québec) H3B 2M9
Adresse électronique	www.cn.ca
Téléphone	1 888 888-5909 (renseignements généraux)

Nom de la Division

Est du Canada

Nom de la zone

Nord du Québec

Centre administratif

Triage Garneau
1110, 99^{ième}, Avenue
St-George de Champlain, (Québec), G9T 5K4

Téléphone :

(819) 533-2812

Télécopieur :

(819) 533-2832

Section Abitibi

Triage de Senneterre

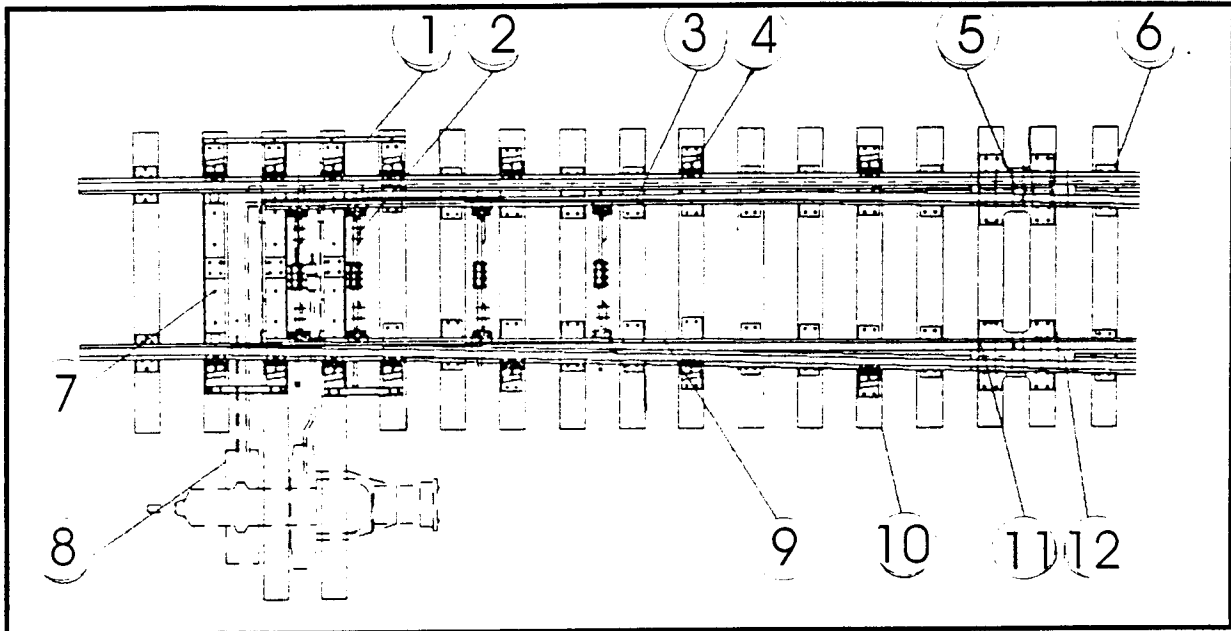
Adresse

4^e rue, Seneterre
Senneterre, (Québec), J0Y 2M0

ANNEXE 3

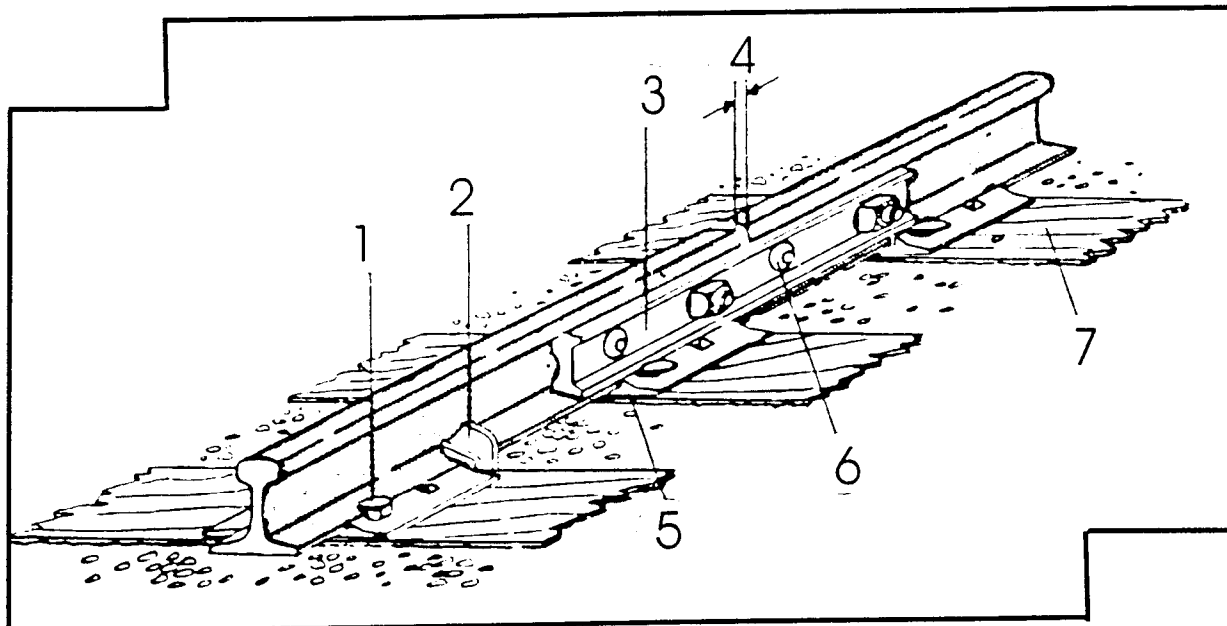
TERMINOLOGIE LEXICO-GRAPHIQUE : VOIE FERRÉE

Terminologie : Voie ferrée



1. Latte de liaison en acier doux
2. Tringle d'écartement
3. Aiguille de gauche
4. Coussinet de glissement
5. Entretoise de talon gauche
6. Platine

7. Entretoise d'écartement
8. Moteur d'aiguillage
9. Aiguille de droite
10. Traverse de branchement
11. Éclisse coudée
12. Entretoise de talon droite

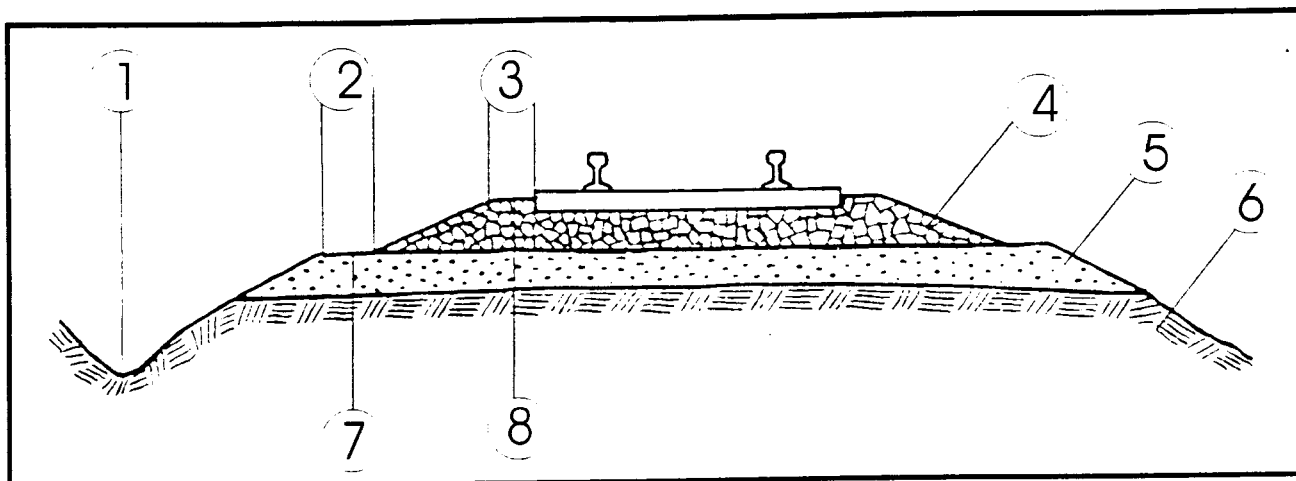


1. Crampons
2. Anticheminant
3. Éclisse
4. Jeu de dilatation

5. Selle de rail
6. Boulon d'éclisse
7. Traverse en bois

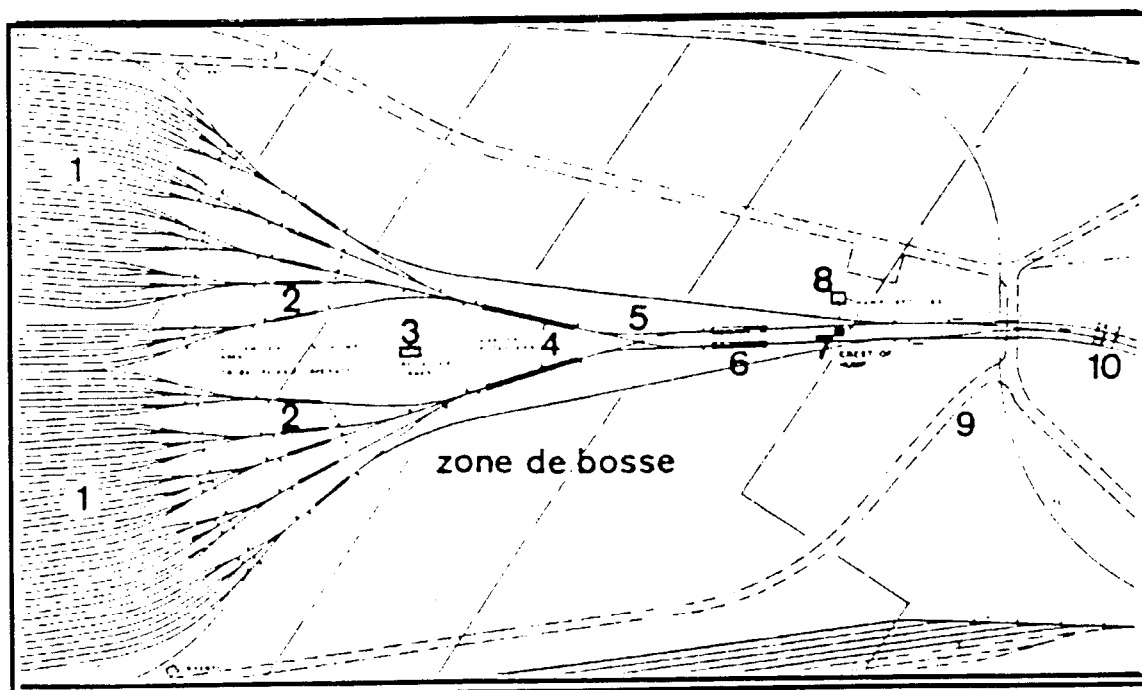
Source : Canadien National, Service linguistique, section terminologie, Vocab 2A et 3A, 1989.
 Note : Publié avec l'autorisation des Affaires publiques du Canadien National, 2000

Terminologie: Voie ferrée



- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| 1. Fossé | 5. Sous-couche de ballast |
| 2. Largeur d'épaulement de voie | 6. Plate-forme |
| 3. Largeur d'épaulement de ballast | 7. Banquette de voie |
| 4. Ballast | 8. Épaulement de ballast |

Terminologie : Gare de triage



- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Faisceau de triage | 6. Ponts-bascules |
| 2. Freins de voies secondaires | 7. Sommet de la bosse |
| 3. Poste de commande des freins de voie | 8. Poste de débranchement |
| 4. Freins de voie primaires | 9. Route d'accès |
| 5. Liaison croisée ou bretelle | 10. Voies de bosse |

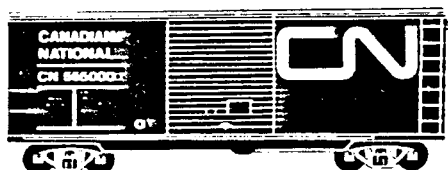
Terminologie : Wagon(s)



Wagon plat



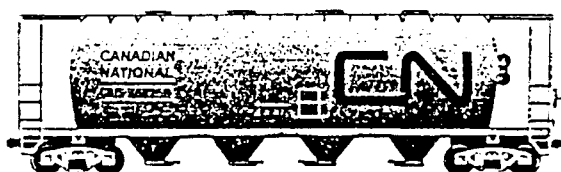
Wagon plat à parois debout



Wagon couvert à simple porte



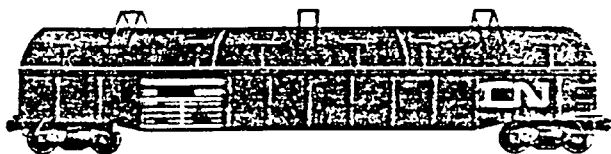
Wagon couvert à double porte



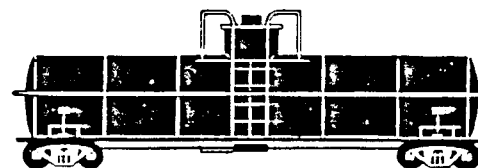
Wagon-trémie couvert



Wagon-trémie à trois trémies



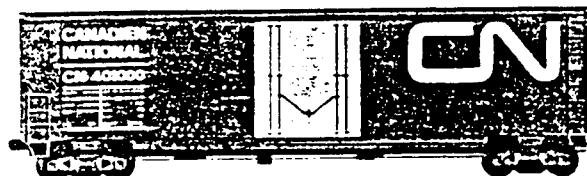
Wagon-tombereau couvert



Wagon citerne



Wagon-tombereau de type courant



Wagon à papier journal

Source : Canadien National, Service linguistique, section terminologie, Vocabs 6-7-8 , 1987.

Note : Publié avec l'autorisation des Affaires publiques du Canadien National, 2000

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Réseau ferroviaire – Infrastructures et structures de l'industrie »
du 31 mai 2000**

Salle Harricana du 80, avenue Québec, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

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

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