



TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

Cadre d'intervention
en transport ferroviaire

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'Électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81195-4 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

1. Le transport ferroviaire au Québec

Ce document fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable à l'horizon 2030. Il a pour but de présenter un portrait succinct du secteur ferroviaire, ses enjeux ainsi que l'ensemble des mesures relatives au Plan d'action sur le transport ferroviaire 2018-2023. Les mesures les plus porteuses et transversales de ce plan d'action sectoriel apparaissent également dans le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable.

Le cadre d'intervention en transport ferroviaire constitue donc un élément clé de la vision de la Politique de mobilité durable : En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

État des lieux

Le transport ferroviaire joue un rôle de premier plan dans l'économie du Québec par le transport d'importants volumes de marchandises et de millions de passagers. Il est essentiel au fonctionnement de l'économie et à sa prospérité tant en ce qui a trait aux déplacements internes au Québec qu'au commerce extérieur. Ainsi, en 2015, le transport ferroviaire a contribué à hauteur de 1,1 milliard de dollars à l'économie québécoise, ce qui représente environ 0,4 % du produit intérieur brut. Il a généré des retombées économiques de l'ordre de 1,5 milliard de dollars¹. Les 6 635 travailleurs du secteur ferroviaire québécois représentent 19,6 % du total canadien².

Le réseau ferroviaire du Québec compte environ 6 300 km de voies ferrées qui s'intègrent au grand réseau nord-américain³. De ce nombre, 1 714 km (27 %) sont de compétence québécoise. Cette compétence s'exerce sur des chemins de fer d'intérêt local (CFIL)⁴, des chemins de fer d'entreprises⁵, et d'autres catégories de chemins de fer tels que le Réseau de transport métropolitain (RTM) et les trains touristiques. Pour leur part, les chemins de fer de classe 1⁶, certains CFIL dont les voies s'étendent sur plus d'une province, les chemins de fer d'entreprises et d'autres chemins de fer, comme celui du Port de Montréal, sont de compétence fédérale.

Au Québec comme au Canada, un système de réglementation éprouvé chapeaute le transport ferroviaire. Les compagnies de chemins de fer doivent se conformer à plusieurs règlements et règles de sécurité qui permettent de contrôler la circulation et les limites de vitesse des trains, ainsi que d'assurer l'inspection et l'entretien adéquat des voies et du matériel roulant.

1. Statistique Canada. Base de données CANSIM, Tableau 379-0030.

2. Cargo M. KPMG.

3. La carte du réseau ferroviaire québécois est disponible sur le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : <https://www.transports.gouv.qc.ca>.

4. Les CFIL sont des entreprises ferroviaires qui exploitent une ligne ferroviaire dite secondaire ou à faible densité, qui sont généralement en lien avec une ligne de chemin de fer de classe 1 et dont les activités portent en très grande majorité sur le transport de marchandises.

5. Les chemins de fer d'entreprises visent généralement le transport de biens pour le compte des entreprises qui en sont les propriétaires.

6. Les chemins de fer de classe 1 au Québec sont les Chemins de fer nationaux du Canada (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), CSX et VIA Rail Canada inc. (VIA Rail).

L'importance du transport ferroviaire pour la mobilité durable⁷ au Québec

Depuis de nombreuses années, les chemins de fer contribuent à favoriser la mobilité durable du transport des personnes et des marchandises.

> Le transport des personnes

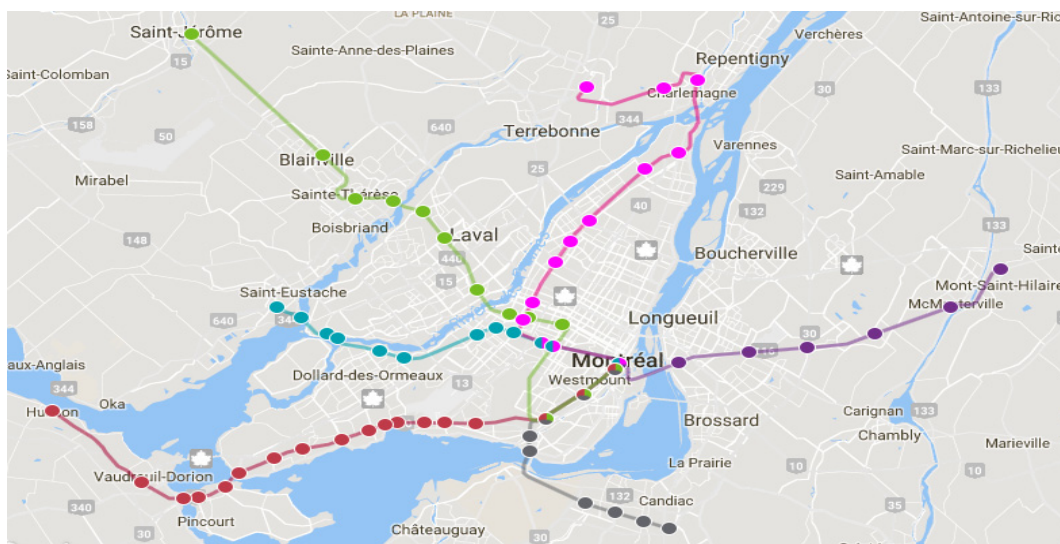
En utilisant le transport ferroviaire, les usagers optent pour un mode de transport confortable, sécuritaire, abordable et peu polluant qui leur permet de se déplacer entre plusieurs localités du Québec. La grande région de Montréal est particulièrement bien desservie par des trains de banlieue qui permettent aux usagers d'accéder à plusieurs secteurs d'activités, dont le centre-ville de Montréal, en évitant les désagréments de la congestion routière.

Le transport ferroviaire dans la région métropolitaine de Montréal

La mise en place d'un premier service ferroviaire de trains de banlieue à Montréal remonte à la fin du 19^e siècle, mais ce n'est que le 1^{er} janvier 1996 qu'il a connu une renaissance par la création d'un service « temporaire » sur la ligne Deux-Montagnes pour atténuer les impacts qu'entraînaient les travaux routiers. Ce service est devenu permanent lorsque les autorités en ont constaté la popularité. L'Agence métropolitaine de transport (AMT), alors responsable de la gestion des trains de banlieue, a été remplacée par le Réseau de transport métropolitain (RTM), le 1^{er} juin 2017.

Le réseau exploité par le RTM comprend aujourd'hui 62 gares réparties le long de 6 lignes qui s'étendent sur 254 km (figure 1). Ces lignes desservent la région métropolitaine de Montréal jusqu'à Deux-Montagnes⁸, Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Candiac et Mascouche. Elles ont toutes comme terminus la gare Lucien-L'Allier et la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal. Les horaires sont coordonnés avec ceux des parcours d'autobus des différentes sociétés de transport et du métro de Montréal. Le RTM utilise son propre matériel roulant qui circule principalement sur les voies du CN et du CP. Avec plus de 19,5 millions de passagers par année, soit plus de 83 000 par jour⁹, les trains du RTM sont les deuxièmes au Canada sur le plan de la fréquentation.

Figure 1 : Réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal



7. http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strategie-DD.pdf

8. Cette ligne devrait faire l'objet d'un transfert à CPDQ/Infra dans le cadre du projet du Réseau express métropolitain (REM).

9. Rapport annuel 2016 de l'AMT, p. 43.

Un projet de transport collectif d'envergure, le Réseau express métropolitain (REM), devrait accueillir ses premiers usagers dans la région métropolitaine de Montréal d'ici 2021. Ce nouveau réseau, entièrement électrique, propose une solution de transport efficace, accessible et bien connectée aux réseaux existants. Il constituera un important incitatif à l'utilisation du transport collectif dans cinq secteurs stratégiques de la région métropolitaine, en reliant efficacement les banlieues de Brossard (Rive-Sud), Sainte-Anne-de-Bellevue (ouest de l'île de Montréal) et Deux-Montagnes (Rive-Nord), ainsi que l'aéroport Montréal-Trudeau à la Gare Centrale, située au centre-ville de Montréal.

Ce projet de l'ordre de 6,3 milliards de dollars, mené par CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), repose sur un système léger sur rail électrique et entièrement automatisé. Le gouvernement du Québec a confirmé qu'il investirait dans le projet à hauteur de 1,28 milliard de dollars. La fréquence des passages en période de pointe serait moins élevée que celle du métro de Montréal, mais considérablement plus élevée que celle des trains de banlieue. Avec 67 km de voies doubles, le REM deviendrait ainsi le quatrième plus grand réseau de transport automatisé au monde après ceux de Singapour (82 km), Dubaï (80 km) et Vancouver (68 km).

Le transport ferroviaire dans la région de Québec

Contrairement à la région métropolitaine de Montréal, aucun service de trains de banlieue n'est offert dans la région de Québec. Toutefois, dans le but d'améliorer les déplacements sur son territoire et sur celui de la région de Québec, la Ville de Québec a fait connaître, en mars 2018, son projet de réseau structurant de transport en commun. Ce projet de mobilité durable, évalué à 2,9 milliards de dollars, consiste en un réseau de transport multimodal articulé autour d'une ligne de tramway d'une longueur de 23 km, dont 3,5 km en tunnel. Le projet de réseau structurant de transport en commun matérialisera le retour des tramways puisque ceux-ci ont parcouru la ville de Québec jusqu'en 1948.

Le gouvernement du Québec a confirmé son engagement au projet et s'est promis de l'inscrire comme priorité aux programmes fédéraux d'aide financière. La mise en service complète du réseau de transport est prévue pour l'automne 2026.

Le transport ferroviaire interurbain

Face à la popularité des déplacements en automobile et en avion à partir des années 1960, les services de transport ferroviaire interurbain de passagers, offerts par le Canadien National (CN), alors une société de la couronne fédérale, et par le Canadien Pacifique (CP), ont connu une forte diminution d'achalandage de la clientèle. Les deux grandes compagnies de chemins de fer ne voulant plus financer ces services, devenus fortement déficitaires, le gouvernement du Canada a décidé de créer, en 1977, la société VIA Rail, imitant ainsi les États-Unis qui avaient créé Amtrak dès 1971 dans les mêmes circonstances.

Depuis, VIA Rail s'occupe du transport ferroviaire interurbain de passagers et ses trains circulent sur un réseau de 12 500 km à travers le Canada. Le réseau est toutefois détenu et exploité à 97 % par des compagnies de chemins de fer de marchandises, principalement le CN et le CP. VIA Rail dessert ainsi 400 communautés à travers le pays. En 2014, seulement dans le corridor Québec-Windsor, VIA Rail a permis 3,97 millions de déplacements de personnes et ses trains ont parcouru 1,3 milliard de kilomètres. La figure 2 présente les corridors de VIA Rail qui sont liés au Québec.

Figure 2 : Corridors ferroviaires de VIA Rail liés au Québec¹⁰



Depuis quelques années, VIA Rail fait la promotion d'un projet de train à grande fréquence (TGF) entre Québec et Toronto. Ce train, moins rapide qu'un train à haute vitesse (THV), offrirait des départs toutes les heures, hormis la nuit, dans ce corridor. En mars 2016, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il consacrerait 3,3 millions de dollars sur trois ans afin d'appuyer une évaluation approfondie du projet de TGF de VIA Rail. Dans le cadre de son budget 2018, le gouvernement fédéral a confirmé un financement additionnel de 8 millions de dollars sur trois ans pour soutenir la poursuite de l'évaluation approfondie du projet. Par ailleurs, la question de l'arrimage entre le TGF et le projet du REM prévoit maintenant une cohabitation possible en ce qui concerne l'utilisation du tunnel du mont Royal, qui permet d'atteindre la Gare Centrale en provenance de Québec.

Outre VIA Rail, le train *Adirondack*, de la compagnie nationale américaine de transport de passagers Amtrak, relie Montréal à New York en passant par Albany. Au total, plus de 90 000 déplacements traversent la frontière dans les deux directions chaque année. D'ici quelques années, Montréal pourrait avoir une seconde liaison ferroviaire avec les États-Unis avec le prolongement possible du service du train *Vermont* d'Amtrak jusqu'à Montréal. Ce train, connu sous le nom de *Montrealer*, a relié Washington à Montréal, en passant par la vallée du fleuve Connecticut, jusqu'en 1995. Depuis, il s'arrête à St Albans, dans le Vermont, à environ 25 km au sud de la frontière. Le retour du *Vermont* à Montréal pourrait recréer une liaison Montréal-Boston, une première depuis 1965.

Par ailleurs, une des particularités du transport ferroviaire des personnes vient du fait que les lignes n'appartiennent pas aux exploitants, sauf en ce qui concerne le projet du REM et quelques autres exceptions. Cela signifie que leur exploitation reste dépendante des priorités accordées au transport des marchandises, de sorte que les exploitants doivent négocier des ententes pour pouvoir utiliser les voies de certaines compagnies de chemins de fer.

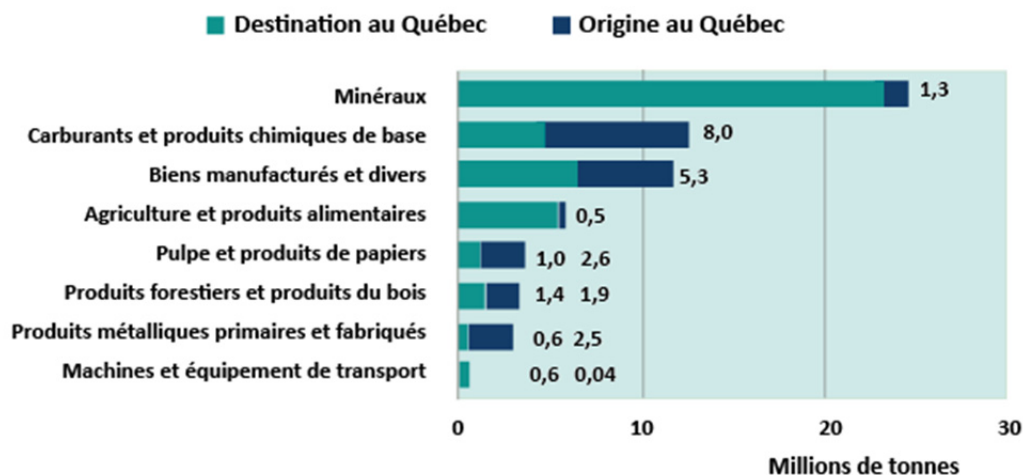
Enfin, il y a lieu de souligner l'expansion modeste des trains touristiques au Québec, qui permettent à certaines régions de mettre en valeur leurs attraits, leurs paysages et leurs gares ancestrales.

10. Pour des raisons de sécurité, le service de VIA Rail est interrompu entre Matapédia et New Carlisle depuis août 2013. Entre New Carlisle et Gaspé, le service est interrompu depuis décembre 2011.

> Le transport des marchandises

Le transport ferroviaire des marchandises joue un rôle crucial dans nos vies et dans notre économie, notamment en aidant les entreprises québécoises à être plus concurrentielles. Les compagnies de chemins de fer offrent en effet un service de transport efficace, sécuritaire, économique et durable, et ce, pour tout type de marchandises, qu'il s'agisse de vrac, de produits industriels ou de biens de consommation (figure 3).

Figure 3 : Principales marchandises transportées par chemin de fer participant au marché du Québec, 2009 (tonnes)¹¹



Selon les statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer compilées par Statistique Canada, en 2009, le tonnage de marchandises transportées par ligne ferroviaire ayant une origine ou une destination au Québec était de 60,8 Mt, ce qui représente 25,9 % du tonnage transporté par voies ferrées au Canada.

Or, le tonnage de marchandises transportées par les compagnies ferroviaires est resté relativement stable au Québec entre 2001 et 2009. En effet, le tonnage ayant soit une origine ou une destination au Québec a oscillé entre un minimum de 60,8 Mt (2009) et un maximum de 68,3 Mt (2005) au cours de cette période¹². Cette stabilité relative contraste avec la hausse observée au Canada au début de la même période, qui a été suivie d'une diminution considérable en 2008 et 2009.

Les chemins de fer desservent donc la presque totalité des secteurs de l'économie québécoise, de la fabrication à l'agriculture, en passant par les ressources naturelles, le commerce en gros et le commerce de détail. Par ailleurs, le transport ferroviaire contribue à réduire la circulation sur le réseau routier et les risques d'accidents, les émissions de gaz à effet de serre (GES), ainsi que les coûts d'entretien du réseau routier, en plus d'attirer des entreprises pour lesquelles l'accès au réseau ferroviaire est essentiel. Un des principaux avantages du transport ferroviaire vient du fait qu'avec un seul litre de carburant, les chemins de fer peuvent acheminer une tonne métrique de marchandises sur plus de 200 km¹³.

11. CPCS (juin 2012). *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable*, CPCS (Bloc 1 : Mise à jour et exploitation des informations existantes – Volume 2 de 2).

12. *Op. cit.*

13. Site Internet de l'Association des chemins de fer du Canada.

Les deux principaux chemins de fer canadiens de classe 1 transportant des marchandises, soit le CN et le CP, ont ainsi réalisé un chiffre d'affaires de plus de 18 milliards de dollars en 2016. Ces deux chemins de fer et les CFIL ouvrent les portes du commerce aux entreprises du Québec. Les CFIL offrent notamment un service essentiel dans plusieurs régions en échangeant du trafic avec les chemins de fer de lignes principales et en permettant aux secteurs de la fabrication et des ressources d'accéder aux marchés mondiaux.

Dans un contexte de forte concurrence et de libéralisation des échanges commerciaux, notamment dans l'axe nord-sud, il est donc indispensable de maintenir un réseau de transport efficace et performant faisant appel à tous les modes de transport afin de répondre, d'une part, aux exigences des marchés et, d'autre part, de se plier aux contraintes économiques et sociales de plus en plus lourdes qui pèsent sur les administrations routières. À ce chapitre, le transport ferroviaire constitue un outil essentiel en raison de sa présence partout sur le territoire, de son efficacité dans la manipulation de grands volumes de fret ou de fret de gros gabarit et, enfin, de ses coûts relativement faibles pour de longs trajets. Pour toutes ces raisons, il y a lieu de préserver et de renforcer les atouts concurrentiels du réseau ferroviaire québécois.

Le rôle du gouvernement du Québec en matière de transport ferroviaire

Les modifications importantes qu'a connues le transport ferroviaire depuis une trentaine d'années, dont la réduction significative de l'étendue du réseau causée par la cessation de l'exploitation de lignes non rentables à la suite de l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports nationaux de 1987¹⁴ et de la Loi sur les transports au Canada de 1995¹⁵, ont amené le gouvernement du Québec à mettre en place différentes mesures législatives et financières afin de préserver un réseau de transport ferroviaire de base essentiel au développement économique et social des régions du Québec.

Le gouvernement québécois exerce ainsi des responsabilités législatives et réglementaires en matière de transport ferroviaire concernant plusieurs CFIL, certains chemins de fer d'entreprises, les sites industriels qui utilisent des équipements ferroviaires dans la gestion de leurs activités et d'autres services ferroviaires comme ceux du RTM et de trains touristiques.

Au Québec, le cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire comporte des lois et des règlements du gouvernement ainsi que des règles de sécurité adoptés par les compagnies ferroviaires et approuvés par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, des règles de sécurité imposées par le ministre et des normes d'ingénierie. En somme, deux lois encadrent le transport ferroviaire au Québec : La Loi sur les chemins de fer¹⁶ et la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé¹⁷. Sauf exceptions, ces deux lois s'appliquent aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Québec.

En vertu de la Loi, la responsabilité première en matière de sécurité ferroviaire appartient aux compagnies de chemins de fer, et ce, tant pour les chemins de fer de compétence fédérale que pour ceux de compétence québécoise. Il incombe aux compagnies de chemins de fer de démontrer qu'elles gèrent de façon sécuritaire en éliminant ou en minimisant les risques. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), quant à lui, veille à ce que ces compagnies prennent tous les moyens à leur disposition pour assurer une exploitation sécuritaire de

14. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>

15. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>

16. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-14.1>

17. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showDoc/cs/S-3.3?&digest=>

leurs équipements. Ainsi, le MTMDET inspecte les installations de chacune de ces compagnies et enquête, au besoin, sur les accidents ou événements qui se produisent sur le réseau relevant de la compétence du Québec. De surcroît, le MTMDET porte une attention particulière à l'entretien et à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau qui se retrouvent sur le territoire des quelque 500 municipalités traversées par des chemins de fer. Il gère à cette fin trois programmes d'aide destinés aux municipalités et à l'industrie ferroviaire.

Programmes d'aide financière mis en œuvre par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports soutenant le transport ferroviaire et pouvant contribuer à la mobilité durable

1. **Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF).** Ce programme, financé par le Fonds vert, a comme objectif de réduire ou d'éviter les émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'amélioration de l'efficacité énergétique des organismes et des entreprises qui exploitent des services de transport maritime, aérien et ferroviaire, notamment par l'utilisation de matériel et d'équipements de transport plus performants et le recours à des énergies émettant moins de GES.
2. **Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI).** Ce programme est financé par le Fonds vert et a comme objectif de réduire ou d'éviter les émissions de gaz à effet de serre générées par le transport des marchandises et des personnes par l'implantation de projets intermodaux et la promotion des services maritimes et ferroviaires.
3. **Programme d'aide aux passages à niveau municipaux (PAPNM).** Le volet entretien de la signalisation du programme vise à appuyer financièrement les municipalités quant à l'entretien de la signalisation des passages à niveau sur le réseau routier, une responsabilité qui leur a été transférée à partir du 1^{er} avril 1993. Concernant le volet amélioration de la sécurité, ce dernier vise à financer les projets d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau qui présentent un problème de sécurité particulier.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec est propriétaire de deux chemins de fer, soit le Chemin de fer de la Gaspésie et le Chemin de fer Québec Central. Il assure l'entretien, la conservation, la réhabilitation et le développement de leurs infrastructures. En 2018, le Chemin de fer Québec Central est exploité sur le tronçon reliant Lévis et Scott, alors que le Chemin de fer de la Gaspésie est exploité entre Matapédia et Caplan.

Le 5 mai 2017, le gouvernement a annoncé qu'il réhabilitera l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie, soit de Matapédia à Gaspé. Un montant de 100 millions de dollars, qui s'insère dans le cadre du Plan québécois des infrastructures, a été réservé pour la concrétisation de ce projet qui implique la réalisation de travaux importants de réfection et d'entretien. Un bureau de suivi de la réalisation de ce projet avec la communauté a été mis en place et des représentants du MTMDET, de la Société du chemin de fer de la Gaspésie, des élus régionaux ainsi que des acteurs socioéconomiques du milieu y participent.

Ainsi, le gouvernement du Québec est actuellement à l'œuvre pour prolonger le réseau exploité du Chemin de fer de la Gaspésie. Quant au Chemin de fer Québec Central, le gouvernement du Québec

s'affaire aussi à le prolonger jusqu'à Vallée-Jonction. La possibilité de prolonger son réseau exploité de Vallée-Jonction à Thetford Mines fait l'objet d'une évaluation.

À une échelle plus urbaine, les compétences du gouvernement du Québec en matière de transport par rail s'exercent par l'entremise du RTM qui a le mandat de gérer les trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal. Ce dernier relève de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui reçoit ses orientations du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Depuis une quarantaine d'années, l'accroissement des déplacements urbains issu, entre autres, des changements démographiques et du développement des grands axes routiers, ouvre de nouveaux espaces à l'urbanisation. La congestion urbaine et les déplacements devenus plus longs et plus difficiles ont favorisé d'autres types de transport en commun.

Enfin, la Commission des transports du Québec (CTQ) est l'organisme qui délivre l'autorisation requise (certificat d'aptitude) pour l'exploitation d'un chemin de fer sous la compétence du gouvernement du Québec. La CTQ peut également agir comme arbitre ou médiateur dans le règlement de différends entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires sur toute question ou condition de service.

Tendances et prospective d'ici 2030

Tendance 1 : Le renforcement de la sécurité ferroviaire

La sécurité du transport ferroviaire dépasse largement les frontières du Canada et elle demeurera toujours une préoccupation et une priorité pour l'ensemble des acteurs, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises. Des efforts continueront d'être déployés dans le but que l'on s'assure que le trafic ferroviaire demeure hautement sécuritaire, et ce, même dans les périodes de forte croissance.

D'ailleurs, les mesures prises par les différents paliers de gouvernement et par l'entreprise privée ainsi que l'arrivée de technologies de sécurité innovatrices ont contribué à réduire régulièrement les taux d'accidents. Au Canada, entre 2011 et 2015, le taux d'accidents dans le secteur du transport des marchandises a diminué de 2,4 %, alors que le taux d'accidents dans celui du transport des passagers a diminué de 6,1 %¹⁸. Le renforcement de la culture de sécurité au sein des organismes de transport est au cœur de la prévention des accidents dans ce secteur. Les modifications réglementaires permettront également de renforcer constamment la sécurité.

Tendance 2 : Le transport ferroviaire, un choix vert

Avec ses économies importantes de carburant, le transport ferroviaire est l'un des modes de transport les plus verts. Certains usagers le choisissent pour sa performance énergétique. La gestion environnementale est une priorité pour l'industrie. En effet, les compagnies ferroviaires apportent des changements significatifs à leurs façons de fonctionner et font des investissements continus dans de nouvelles technologies et dans des initiatives visant à réduire leur empreinte environnementale.

Ne produisant que 1 % des émissions de GES au Canada, le transport ferroviaire est en moyenne de quatre à cinq fois plus écoénergétique que le transport routier des marchandises. Une seule locomotive peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 200 km avec un seul litre de carburant, retirant des routes plus de 300 camions. De façon similaire, chaque train de voyageurs remplace des centaines

18. Association des chemins de fer du Canada (2016). *Tendances ferroviaires 2016*.

de voitures, ce qui contribue à réduire les émissions de GES et améliorer le temps des déplacements¹⁹. Le transport ferroviaire fait donc inévitablement partie de la solution aux changements climatiques.

Tendance 3 : Des services de transport de plus en plus intégrés

L'efficacité recherchée par une économie plus concurrentielle favorise une meilleure utilisation des différents modes de transport à l'intérieur de chaînes logistiques intégrées. Ainsi, les compagnies de chemins de fer ont été fortement incitées à modifier leurs procédures afin de s'adapter aux besoins de leur clientèle, à assurer des services mieux intégrés à travers tout le continent et à recourir davantage à la multimodalité.

D'ailleurs, des ententes sont fréquemment conclues entre des compagnies de chemins de fer et des entreprises d'autres modes de transport afin de s'adapter aux besoins des expéditeurs en diminuant les temps de parcours et en assurant une meilleure ponctualité. De plus en plus de compagnies de chemins de fer sont maintenant en mesure d'offrir des services intégrés de transport (par exemple : ferroviaire, intermodal, camionnage, expédition transitaire, transbordement et distribution). Toutefois, un usage optimal et une meilleure intégration des modes exigent le développement d'une complémentarité qui ne peut s'effectuer sans un partenariat entre les représentants des modes concernés.

2. Les enjeux de mobilité durable en en transport ferroviaire

Enjeu 1 : La pérennité des infrastructures de transport ferroviaire

Dans la foulée de la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer non rentables par le CN et le CP, le gouvernement du Québec a modifié la Loi sur les chemins de fer²⁰ dans le but de sauvegarder le plus de lignes possible, favorisant ainsi la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Malgré leur prise en charge par les CFIL, l'avenir de ces lignes n'est pas assuré pour autant. De fait, les infrastructures acquises par les CFIL sont souvent en mauvais état et des investissements parfois considérables sont nécessaires pour les restaurer. Cet enjeu est d'autant plus important que l'Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des infrastructures ferroviaires, qui a permis des investissements de 75 millions de dollars sur les CFIL au Québec, a pris fin en 2013.

Le vieillissement des infrastructures ferroviaires et les effets négatifs des changements climatiques qui ne cessent de s'intensifier font en sorte que certaines d'entre elles nécessitent des réparations majeures et des mises à niveau importantes afin qu'elles continuent à remplir leur rôle de la manière la plus efficiente possible et qu'elles répondent à la demande croissante associée aux échanges commerciaux. Les changements climatiques engendrent également la nécessité d'adapter les infrastructures en conséquence. Or, le marché a besoin d'infrastructures ferroviaires adéquates et de services connexes de transbordement et de manutention performants afin que ce mode soit davantage utilisé.

19. Site Internet de l'Association des chemins de fer du Canada <https://www.railcan.ca/fr/>

20. *Op. cit.*

Enjeu 2 : La sécurité et la sûreté du transport ferroviaire des personnes et des marchandises

Depuis l'accident ferroviaire du 6 juillet 2013 survenu à Lac-Mégantic et compte tenu de la croissance constante du trafic de matières dangereuses sur les chemins de fer du Québec, la sécurité du transport ferroviaire est devenue un enjeu particulièrement préoccupant pour la population et pour l'ensemble des intervenants des secteurs public et privé. Depuis cette tragédie, les différents intervenants, dont le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec et les compagnies de chemins de fer, ont mis en place diverses mesures visant à prévenir les accidents ferroviaires.

La sécurité d'un mode de transport, souvent traduite en taux d'incidents, d'accidents et de décès, est essentielle à la poursuite du développement économique et social des régions du Québec ainsi qu'au déplacement des membres de la collectivité, à sa réputation, à sa compétitivité et à son acceptabilité sociale. Les compagnies de chemins de fer en font d'ailleurs une priorité. C'est pourquoi elles investissent chaque année des sommes considérables dans la technologie et dans le matériel roulant permettant l'exploitation de trains plus sécuritaires. D'après l'Association des chemins de fer du Canada²¹, des centaines de milliers de wagons complets de marchandises dangereuses sont acheminés chaque année et arrivent dans une proportion de 99 999 % à destination sans déversement causé par un accident. Il s'agit là d'un bilan de sécurité que le secteur veut maintenir à tout prix.

De nombreux citoyens se préoccupent aussi des questions de sûreté, particulièrement à la suite des événements du 11 septembre 2001. L'accroissement des menaces dans le monde contre les actifs stratégiques a eu des effets sur la vie de tous les jours et sur le fonctionnement des entreprises, dont celles du secteur du transport. Les compagnies de chemins de fer déploient beaucoup d'efforts pour répondre à ces préoccupations et continuent d'assurer le transport sûr et fiable des personnes et des marchandises.

Enjeu 3 : L'utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes et des marchandises

Le secteur des transports est un pilier de l'économie québécoise et est essentiel à la qualité de vie des citoyens et à la prospérité du Québec. Or, des changements au système de transport des personnes et des marchandises s'imposent pour que le plein potentiel du Québec soit favorisé et que les cibles de réduction des émissions de GES qu'il s'est fixé soient atteintes.

En effet, la congestion routière, l'augmentation des temps de déplacements, la part importante du budget familial allouée aux transports, la croissance des échanges commerciaux, la lutte aux changements climatiques et les coûts d'entretien du réseau routier sont des facteurs qui incitent à privilégier l'utilisation de modes de transport plus durables. Afin de renforcer la compétitivité de notre économie, il est essentiel de compter sur un système de transport des marchandises et des personnes accessible, fluide, intégré et de qualité pour les citoyens et les entreprises. Dans cette optique, l'utilisation optimale du transport ferroviaire pour assurer le déplacement des personnes et des marchandises devient un enjeu majeur pour la mobilité durable.

21. Site Internet de l'Association des chemins de fer du Canada.

Enjeu 4 : L’empreinte environnementale du transport ferroviaire et la cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des installations ferroviaires

Dans le cadre de son Plan d’action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020)²², le gouvernement du Québec présente des outils qui permettent de contribuer à l’atteinte des objectifs en matière de réduction des émissions de GES et de renforcer la résilience de la société québécoise aux impacts des changements climatiques. Comme l’exprime le Plan d’action 2006-2012²³, le secteur des transports demeure d’une importance capitale dans les efforts de réduction des émissions de GES.

En effet, le secteur des transports est le plus important au Québec en matière d’émissions de GES, contribuant à près de 43 % des émissions de GES en 2013²⁴. Bien que le transport ferroviaire soit l’un des modes de transport les plus verts, générant seulement environ 1 %²⁵ des émissions totales au Québec, il doit poursuivre ses efforts de diminution de son empreinte environnementale par une plus grande efficacité énergétique, une amélioration de ses processus, l’innovation et la mise en place de nouvelles technologies. Cela lui permettra de rester un joueur productif et durable de l’économie québécoise.

Par ailleurs, les installations liées au transport ferroviaire, telles les gares et les gares de triage, sont souvent localisées en milieu urbain, ce qui se traduit par un rapprochement indu des activités ferroviaires et résidentielles, la plupart du temps incompatibles. Le bruit, la circulation des trains, les vibrations, l’émission d’ondes électromagnétiques par les lignes électrifiées et la mauvaise qualité de l’air (particules, odeurs) comptent parmi les nuisances les plus souvent recensées dans ces secteurs urbains limitrophes.

De plus, la faible disponibilité de terrains en milieu urbain peut favoriser l’émergence de projets immobiliers et un rapprochement de ces nouveaux secteurs résidentiels avec les activités industrielles et ferroviaires en place. Dans bien des cas, ces situations sont le résultat d’une planification urbaine qui ne tient pas compte des inconvénients liés à cette proximité. Une planification à court, moyen et long terme des usages urbains et une planification de zones tampons sont donc indispensables afin que soient assurées une croissance soutenue des activités ferroviaires et une cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des installations ferroviaires.

3. Le plan d’action 2018-2023 en transport ferroviaire

Enjeu 1 : La pérennité des infrastructures de transport ferroviaire

AXE D’INTERVENTION 1.1 : METTRE À NIVEAU LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET ASSURER LEUR VIABILITÉ

Dans le but de soutenir le développement économique et social des régions du Québec, les interventions du MTMDDET visent la sécurité, la continuité, la compétitivité et l’accessibilité du transport ferroviaire, entre autres, par le maintien des infrastructures et d’un réseau ferroviaire viable.

22. http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/plan_action/pacc2020.pdf.

23. http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf.

24. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/programmes.htm>.

25. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf>.

Mesure 1 : Renouveler et bonifier le Programme d'aide à l'intégration modale

Le Programme d'aide à l'intégration modale a pris fin en 2011 et avait, entre autres, pour objectif d'assurer le maintien des infrastructures ferroviaires sur le territoire québécois en vue d'assurer l'intégrité du système de transport québécois et d'améliorer l'état et la fonctionnalité des infrastructures ferroviaires exploitées par les CFIL de propriété publique. Depuis 2011, le MTMDET n'a aucun programme d'aide en infrastructures ferroviaires à l'exception de programmes qui découlent du Fonds vert et qui ont pour objectif la réduction des émissions de GES²⁶. L'expérience des programmes précédents et actuels démontre que de nombreux projets peuvent avoir des impacts immédiats sur la mise à niveau des infrastructures sans que la réduction ou l'évitement des émissions de GES clairement identifiables y soient associés.

Indicateur : Mise en œuvre du Programme d'aide à l'intégration modale

Cible : Mise en œuvre du programme en 2018

Budget : 20 M\$ (sommes additionnelles)

Mesure 2 : Réhabiliter l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie, soit de Matapédia à Gaspé, tel que le gouvernement du Québec l'a annoncé le 5 mai 2017

Le gouvernement du Québec est actuellement à l'œuvre pour réhabiliter l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie, soit de Matapédia à Gaspé. Un montant de 100 millions de dollars, qui s'insère dans le cadre du Plan québécois des infrastructures, a été réservé à la concrétisation de ce projet qui permettra de réaliser des travaux importants de réfection et d'entretien.

Indicateur : État d'avancement de la réhabilitation du Chemin de fer de la Gaspésie selon les étapes prévues à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique

Cible : Réhabilitation de l'ensemble du réseau ferroviaire terminée

Budget : 12,5 M\$ (sommes additionnelles pour la mise en œuvre de la prochaine convention d'exploitation avec la Société du chemin de fer de la Gaspésie)

Mesure 3 : Poursuivre les investissements du Ministère pour l'entretien et la mise à niveau des infrastructures du Chemin de fer Québec Central sur le tronçon entre Charny et Vallée-Jonction

Indicateur 1 : Catégorisation du réseau ferroviaire exploité selon le Règlement concernant la sécurité de la voie

Cible 1 : Maintien de la catégorie 2 du réseau ferroviaire exploité, soit entre Charny et Scott

Indicateur 2 : Prolongement du réseau ferroviaire exploité

Cible 2 : Achèvement du prolongement du réseau ferroviaire entre Scott et Vallée-Jonction

Budget : 15 M\$ (sommes déjà prévues)

26. Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF) et Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI).

Enjeu 2 : La sécurité et la sûreté du transport ferroviaire des personnes et des marchandises

AXE D'INTERVENTION 2.1 : RENFORCER LES LIENS AVEC LES PARTENAIRES EN SÉCURITÉ ET SÛRETÉ FERROVIAIRES

Dans le but de renforcer ses liens, le MTMDET compte poursuivre sa collaboration étroite avec les autorités fédérales compétentes et les compagnies ferroviaires en matière de sécurité et de sûreté ferroviaires. Il prévoit également renforcer ses relations avec le Bureau de la sécurité des transports et les responsables de la sécurité ferroviaire à Transports Canada afin qu'ils puissent l'appuyer, au besoin, en matière de sécurité ferroviaire.

Mesure 4 : Participer activement à des colloques portant sur le transport ferroviaire organisés par les partenaires du Ministère

Indicateur : Nombre de participations à des colloques sur une base annuelle

Cible : Participation à au moins deux colloques annuellement d'ici 2023

AXE D'INTERVENTION 2.2 : FAVORISER L'EXPERTISE ET LA PLANIFICATION D'UNE RELÈVE COMPÉTENTE AU MINISTÈRE

Détenir l'expertise nécessaire à la prise en charge des fonctions clés du MTMDET est l'un des objectifs de son Plan stratégique 2017-2020. Pour l'atteindre, il envisage, entre autres, de favoriser un transfert de connaissances et d'expertise dans le cadre de plans de relève en matière de sécurité ferroviaire. Par ailleurs, il prévoit renforcer la formation offerte à ses employés afin de garantir que la main-d'œuvre possède toutes les compétences et les connaissances nécessaires à cette fonction capitale. Finalement, il désire s'assurer de la disponibilité suffisante de ressources humaines en sécurité ferroviaire pour porter la responsabilité ministérielle en la matière.

Mesure 5 : Concevoir un plan de formation pour les ressources affectées au transport ferroviaire en vue de favoriser le développement de l'expertise

Indicateur : Plan de formation achevé

Cible : Conception du plan de formation achevée en 2019

AXE D'INTERVENTION 2.3 : AMÉLIORER LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

L'évaluation continue du cadre législatif (fédéral-provincial) par le MTMDET est essentielle pour qu'il puisse s'acquitter pleinement de sa mission. Par cette évaluation, il entend assurer la modernisation des règles et des règlements, l'adaptation aux nouvelles réalités et assurer la sécurité ferroviaire dans l'intérêt de la population du Québec. Finalement, dans le but de conserver l'efficacité et la compétitivité du transport ferroviaire des marchandises pour les chemins de fer interprovinciaux, le MTMDET poursuivra ses efforts visant à préserver la cohérence du cadre législatif québécois avec celui des autres provinces. En effet, bien que la réglementation des chemins de fer interprovinciaux soit majoritairement de source fédérale, la réglementation provinciale peut avoir des impacts non négligeables sur leurs opérations.

Mesure 6 : Consulter les partenaires du Ministère en vue d'une révision des lois et des règlements ferroviaires sous sa responsabilité

Indicateur : Consultation des partenaires du MTMDET effectuée

Cible : Consultation terminée en 2019

AXE D'INTERVENTION 2.4 : FAVORISER UNE CULTURE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET AMÉLIORER DE FAÇON SOUTENUE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Bien que la responsabilité première en matière de sécurité ferroviaire appartienne aux compagnies de chemins de fer de compétence tant fédérale que provinciale, le MTMDET veille à ce que les compagnies de compétence québécoise prennent tous les moyens à leur disposition pour assurer une exploitation sécuritaire de leurs équipements. Il compte enjoindre l'ensemble des compagnies de chemins de fer relevant de son autorité à concevoir et à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. La conception d'outils de gestion des risques sera privilégiée par le MTMDET afin qu'il poursuive l'amélioration soutenue de la sécurité ferroviaire des compagnies de chemins de fer.

Mesure 7 : Renforcer le programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base de l'évaluation des plus grands risques

Jusqu'à l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, le MTMDET avait traditionnellement veillé à ce que les compagnies de compétence québécoise prennent tous les moyens à leur disposition pour assurer une exploitation sécuritaire de leurs équipements. Celui-ci avait maintenu une approche traditionnelle de surveillance. Il apparaît toutefois inévitable que l'approche de surveillance du MTMDET continue d'évoluer vers une plus grande efficacité de ses actions. À court terme, le renforcement de la sécurité ferroviaire passe inévitablement par l'accroissement de l'expertise du MTMDET et de sa capacité de surveillance. Il se doit donc d'adopter des pratiques de sécurité modernes fondées sur une culture de sécurité plus efficace, une surveillance accrue des réseaux ferroviaires sous sa compétence et par une évaluation des risques mieux structurée.

Indicateur : Programme de surveillance renforcé

Cible : Renforcement du programme de surveillance amorcé en 2018

Mesure 8 : Rehaussement du système d'exploitation FER qui permettra au Ministère, au final, de mieux évaluer les risques et de mieux établir des priorités parmi ses interventions

Le système d'exploitation FER est un support informatique permettant au MTMDET de constituer une base de données fiable relative au transport ferroviaire. Actuellement, le système d'exploitation FER soutient 14 processus d'affaires dont 6 sont associés à la gestion de la sécurité ferroviaire des réseaux de compétence québécoise et 3 sont associés à la gestion du réseau ferroviaire sous la propriété du gouvernement du Québec. Les autres processus couvrent des activités complémentaires telles que la gestion de l'inventaire des infrastructures et des structures ferroviaires et la gestion de l'inventaire des compagnies de chemin de fer et des sites industriels.

Cette mesure permettra de corriger le déficit d'automatisation du système d'exploitation FER afin d'éliminer une multitude de tâches manuelles et de limiter les risques d'erreurs, d'optimiser l'organisation du travail et les communications avec les partenaires et les contractants, d'améliorer la qualité générale de l'information, d'automatiser le soutien des processus du réseau ferroviaire sous la

propriété du gouvernement du Québec et, finalement, de mieux évaluer les risques et de mieux établir des priorités parmi les interventions.

Indicateur : État d'avancement du rehaussement du système d'exploitation FER

Cible : Rehaussement du système d'exploitation FER achevé en 2019

Budget : 400 000 \$ (sommes additionnelles)

Enjeu 3 : L'utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes et des marchandises

AXE D'INTERVENTION 3.1 : FAVORISER LE TRANSFERT MODAL ET LE TRANSPORT COLLECTIF AFIN, ENTRE AUTRES, DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES ET D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS

Le transfert modal vers un mode de transport plus durable et l'accroissement du transport collectif des personnes au Québec par des investissements majeurs dans les infrastructures de transport en commun permettent la réduction des émissions de GES et d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Par le développement du service ferroviaire de trains de banlieue, son soutien au projet de TGF de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor et sa participation au projet du REM, le gouvernement du Québec confirme son intention de favoriser le transport ferroviaire dans le cadre du transport interurbain et de tenir compte du potentiel de ce mode de déplacement pour tous les grands projets de transport collectif au Québec. L'utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes, notamment en reliant les grands générateurs de déplacements à des voies ferrées (trains lourds, trains légers, etc.) et en facilitant l'interconnexion des modes du point d'origine à la destination finale (stations d'échanges), peut contribuer à accroître l'achalandage du transport collectif. Quant au transport des marchandises, le développement du transport intermodal demeure un objectif du gouvernement du Québec, tel que le démontre le Plan stratégique 2017-2020 du MTMDET.

Mesure 9 : Soutenir financièrement la réduction des émissions de GES par le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal

Le MTMDET poursuivra le soutien financier gouvernemental accordé au transport ferroviaire par le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (PREGTI), dont un des objectifs consiste à réduire ou à éviter les émissions de GES issues du transport des marchandises et des personnes par l'implantation de projets intermodaux.

Indicateur : Nombre de kt éq. CO₂ évités annuellement

Cible : 250 kt éq. CO₂ en 2020

Budget : 44,25 M\$ pour la période 2018-2020 (sommes déjà prévues)

Mesure 10 : Mise en œuvre rapide et intégrée aux systèmes de transport existants du Réseau express métropolitain de CDPQ Infra

Indicateur : État d'avancement du REM

Cible : Inauguration du REM (premiers usagers) en 2021

Budget : 1,280 G\$ (sommes déjà prévues)

AXE D'INTERVENTION 3.2 : AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Il est primordial que les expéditeurs québécois puissent avoir accès à un mode de transport efficace, au meilleur coût, qui leur permet d'être concurrentiels sur des marchés de plus en plus éloignés. Bien que le transport ferroviaire soit, en règle générale, avantageux pour les marchandises lourdes et pondéreuses sur de longues distances, le MTMDET entend poursuivre ses recherches afin de favoriser une meilleure équité entre les modes de transport.

Aussi, en renouvelant et en bonifiant le Programme d'aide à l'intégration modale (Mesure 1), le MTMDET compte assurer la mise en place d'interfaces entre les réseaux de transport maritime, ferroviaire et routier. Cela contribuera à une meilleure complémentarité entre les modes de transport des marchandises, particulièrement sur les itinéraires domestiques et continentaux, en plus de favoriser l'intégration de segments ferroviaires dans les chaînes de transport de marchandises et, ainsi, de renforcer la compétitivité et la croissance des activités de transport ferroviaire.

AXE D'INTERVENTION 3.3 : FAVORISER UN ACCÈS À UN SERVICE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Pour soutenir le développement économique et social des régions du Québec, les interventions du MTMDET visent, entre autres, une plus grande accessibilité du transport ferroviaire des personnes et des marchandises. Comme indiqué précédemment, le MTMDET a l'intention de renouveler et de bonifier le Programme d'aide à l'intégration modale (Mesure 1), qui avait aussi pour objectifs de permettre une intervention rapide en cas d'accidents majeurs fortuits, tels que les glissements de terrain, les inondations, et de maintenir ou de rétablir les activités de transport ferroviaire pouvant être interrompues lors de ces accidents. Quant au transport des personnes, par son soutien au projet de TGF de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor, le gouvernement du Québec démontre, une fois de plus, son intention de favoriser une plus grande accessibilité et une utilisation optimale du transport ferroviaire. Finalement, Tourisme Québec et le MTMDET comptent également poursuivre leur partenariat visant à faciliter l'implantation et la survie des trains touristiques.

Enjeu 4 : L'empreinte environnementale du transport ferroviaire et la cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des installations ferroviaires

AXE D'INTERVENTION 4.1 : ENCOURAGER LES INVESTISSEMENTS QUI PERMETTENT UNE DIMINUTION DE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Bien que le transport ferroviaire soit l'un des modes de transport les plus verts, l'industrie doit poursuivre ses efforts pour réduire son empreinte environnementale par une plus grande efficacité énergétique, par une amélioration de ses processus, par l'innovation et par la mise en place de nouvelles technologies afin de rester un joueur productif et durable de l'économie québécoise.

Par son Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, le gouvernement du Québec démontre son engagement à soutenir l'électrification de certaines activités liées au transport ferroviaire et sa volonté d'encourager des initiatives en la matière, comme celle d'évaluer la possibilité d'électrifier, à l'instar du REM, certains corridors ferroviaires, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Mesure 11 : Soutenir financièrement l'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire par le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES

Le MTMDET poursuivra le soutien financier gouvernemental au transport ferroviaire par le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES (PETMAF), incitatif financier administré par le MTMDET et inscrit au Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Par ce programme, le MTMDET encourage l'innovation et le recours aux technologies vertes adaptées au transport ferroviaire et encourage l'ensemble des transporteurs ferroviaires à mener des audits énergétiques pour l'ensemble de leurs activités.

Indicateur : Nombre de kt éq. CO₂ évités annuellement

Cible : 135 kt éq. CO₂ en 2020

Budget : 25,2 M\$ pour la période 2018-2020 (sommes déjà prévues)

AXE D'INTERVENTION 4.2 : FAVORISER DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE CONCERTÉS, SÉCURITAIRES ET RESPECTUEUX DES DIVERS USAGES

Dans le but qu'une croissance soutenue des activités ferroviaires soit assurée et qu'une cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des installations ferroviaires soit favorisée, une planification à court, moyen et long terme des usages et des zones tampons sont incontournables. La concertation des différents intervenants est essentielle à cette planification et à la réalisation de schémas d'aménagement et de développement du territoire qui tiennent compte des divers usages.

Le MTMDET veut continuer de référer les partenaires (municipalités, chemins de fer, etc.) au rapport de l'Association des chemins de fer du Canada et de la Fédération canadienne des municipalités, intitulé *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, dans l'objectif que soient intégrées des zones tampons adéquates dans les schémas d'aménagement et de développement du territoire, que soient évités l'aménagement d'ensembles résidentiels à proximité des chemins de fer de marchandises (surtout ceux qui transportent des marchandises dangereuses) et des gares de triage et que la création d'ensembles résidentiels axés sur le transport collectif à proximité de voies ferrées seulement utilisées pour le transport de passagers soit encouragée.

Aussi, puisque les accidents aux passages à niveau et les blessures et les décès découlant d'intrusions dans les emprises ferroviaires sont mis en cause par la cohabitation et, indirectement, par le résultat d'une planification déficiente des schémas d'aménagement et de développement du territoire, le MTMDET entend continuer ses interventions visant l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, et ce, tant sur son réseau que sur celui des municipalités québécoises de moins de 10 000 habitants par son Programme d'aide aux passages à niveau municipaux.

TABLEAU SYNTHÈSE

Cadre d'intervention en transport ferroviaire	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
ENJEU 1 : La pérennité des infrastructures de transport ferroviaire								
Axe d'intervention 1.1 : Mettre à niveau les infrastructures ferroviaires et assurer leur viabilité								
Mesure 1 : Renouveler et bonifier le Programme d'aide à l'intégration modale (MTMDET)	Mise en œuvre du Programme d'aide à l'intégration modale	Programme renouvelé en 2018			X			
Mesure 2: Réhabiliter l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie, soit de Matapédia à Gaspé, tel que l'annonçait le gouvernement du Québec le 5 mai 2017 (MTMDET)	État d'avancement de la réhabilitation	Réseau réhabilité en totalité			X			
Mesure 3 : Poursuivre les investissements du Ministère pour l'entretien et la mise à niveau des infrastructures du Chemin de fer Québec Central sur le tronçon entre Charny et Vallée-Jonction (MTMDET)	Catégorisation du réseau ferroviaire exploité/ Prolongement du réseau ferroviaire exploité	Maintien de la catégorie 2 du réseau ferroviaire exploité/ Achèvement du prolongement			X			
ENJEU 2 : La sécurité et la sûreté du transport ferroviaire des personnes et des marchandises								
Axe d'intervention 2.1 : Renforcer les liens avec les partenaires en sécurité et sûreté ferroviaires								
Mesure 4 : Participer activement à des colloques portant sur le transport ferroviaire (MTMDET)	Nombre de participations à des colloques	Participation à au moins 2 colloques annuellement d'ici 2023						X
Axe d'intervention 2.2 : Favoriser l'expertise et la planification d'une relève compétente au Ministère								
Mesure 5 : Concevoir un plan de formation pour les ressources affectées au transport ferroviaire (MTMDET)	Plan de formation complété	Conception du plan de formation achevée en 2019		X				

Cadre d'intervention en transport ferroviaire	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
Axe d'intervention 2.3 : Améliorer les cadres législatif et réglementaire								
Mesure 6 : Consulter les partenaires du Ministère en vue d'une révision des lois et des règlements sous sa responsabilité (MTMDET)	Consultation des partenaires du Ministère effectuée	Consultation terminée en 2019						X
Axe d'intervention 2.4 : Favoriser une culture de sécurité ferroviaire et améliorer de façon soutenue la sécurité ferroviaire des compagnies de chemins de fer								
Mesure 7 : Renforcer le programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base de l'évaluation des plus grands risques (MTMDET)	Programme de surveillance renforcé	Renforcement du programme de surveillance amorcé en 2018			X			
Mesure 8 : Rehaussement du système d'exploitation FER (MTMDET)	État d'avancement du rehaussement du système d'exploitation FER	Rehaussement du système d'exploitation FER achevé en 2019			X			
ENJEU 3 : L'utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes et des marchandises								
Axe d'intervention 3.1 : Favoriser le transfert modal et le transport collectif afin, entre autres, de réduire les émissions de GES et d'améliorer la qualité de vie des citoyens								
Mesure 9 : Soutenir financièrement la réduction des émissions de GES par le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (MTMDET)	Nombre de CO ₂ évité annuellement	250 kt éq. CO ₂ évités en 2020		X				
Mesure 10 : Mise en œuvre rapide et intégrée aux systèmes de transport existants du Réseau express métropolitain de CDPQ Infra (CPQ infra)	État d'avancement du REM	Inauguration du REM (premiers usagers) en 2021			X			

Cadre d'intervention en transport ferroviaire	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
Axe d'intervention 3.2 : Améliorer la compétitivité du transport ferroviaire								
Axe d'intervention 3.3 : Favoriser un accès à un service de transport ferroviaire								
ENJEU 4 : L'empreinte environnementale du transport ferroviaire et la cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des installations ferroviaires								
Axe d'intervention 4.1 : Encourager les investissements qui permettent une diminution de l'empreinte environnementale du transport ferroviaire								
Mesure 11 : Soutenir financièrement l'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire par le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES (MTMDET)	Nombre de CO ₂ évité annuellement	135 kt éq. CO ₂ en 2020				X		
Axe d'intervention 4.2 : Favoriser des schémas d'aménagement et de développement du territoire concertés, sécuritaires et respectueux des divers usages								