

Vers une renaissance du TRAIN au Québec?

Par Patrice-Hans Perrier

À l'aube d'une crise sans précédent des énergies fossiles, les transports en commun gagnent le cœur des citoyens, mais les pouvoirs publics hésitent à prendre le train. Les puissants lobbies de l'automobile et de l'industrie du camionnage veillent au grain : les transports routiers ont encore la cote auprès des décideurs. Les choses pourraient bien changer, puisque même les Américains ont décidé de prendre les devants.

Pour Pierre Lortie, l'ancien président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport, « l'avenir du transport ferroviaire est une aventure collective ». Alors que la congestion routière et la pollution menacent notre bilan environnemental, les différents paliers de gouvernement devront, tôt ou tard, se résoudre à investir dans les transports en commun.

Renverser la vapeur

Le train, qui avait contribué à façonner nos sociétés modernes, est tombé en désuétude en Amérique du Nord après la Seconde Guerre mondiale. À la fin des années 50, près de 75 % des marchandises étaient transportées par le secteur ferroviaire. Deux décennies plus tard, 75 % des chargements étaient convoyés par camion.

Au Canada, les grosses compagnies de chemin de fer n'ont pas été capables de faire face à cette situation, alors même qu'elles devaient investir des sommes astronomiques pour entretenir leurs réseaux de voies ferrées. Elles ont dû se départir d'un grand nombre de lignes dans les années 60. L'industrie canadienne s'est ressaisie au cours des années 90, alors qu'une vague de déréglementation sans précédent permettait aux entreprises de rationaliser leurs opérations. Le Québec aurait su tirer son épingle du jeu, selon Pierre Fallu, président-directeur général de la Société de promotion de l'industrie ferroviaire (SPIF). Il n'hésite pas à affirmer que « la mise en valeur des réseaux ferroviaires existants permettra, à coup sûr, d'aider

les régions éloignées à développer leur économie ». Il note que « c'est tout à l'avantage du Québec de préserver son réseau ferroviaire, puisque son industrie lourde, contrairement à l'Ontario, s'est implantée aux quatre coins de la province, faisant en sorte que le train devienne un maillon essentiel du transport des marchandises vers les grands centres urbains ».

Le processus de déréglementation aura permis à plusieurs petits exploitants d'accaparer des tronçons importants et de rentabiliser leurs opérations en un rien de temps. C'est ainsi qu'est né le réseau des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) au Québec, l'équivalent de ce que les Américains appellent *short line*. Les deux grandes compagnies de chemin de fer au pays, le CN et le CP, ont rentabilisé leurs opérations en se départissant des tronçons non rentables de leurs réseaux. Le CN, qui couvre le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, vient ainsi d'annoncer un bénéfice d'exploitation pour 2005 de 2,6 milliards de dollars. De son côté, l'industrie du transport des passagers a périéclité.

Des tendances lourdes

Le XX^e siècle aura été dominé par la vitesse à tous points de vue. La percée importante de l'automobile et du transport aérien a eu une influence néfaste sur l'industrie ferroviaire dans son ensemble. Même le fameux *Transcontinental*, train de voyageurs créé aux fins de colonisation de l'ouest canadien, est

tombé en désuétude, alors que l'industrie ferroviaire concentrait le gros de ses opérations dans le secteur du fret (transport des marchandises). L'économie canadienne dans les trente dernières années est, de plus en plus, devenue une économie d'exportation et l'industrie du camionnage a connu une croissance fulgurante, ce qui peut expliquer que les gains enregistrés par le train puissent paraître minimes. En dépit de la restructuration de l'industrie ferroviaire, les investissements publics sont insuffisants pour ren-

« AUPARAVANT, ON DÉVELOPPAIT LES VILLES DE FAÇON CONCENTRIQUE (D'OÙ L'EXPRESSION DE "COURONNE" AUTOUR DE LA "VILLE CENTRE") ALORS QUE DE PLUS EN PLUS DE DÉVELOPPEURS ET D'URBANISTES VONT DANS LE SENS DES CORRIDORS DENSIFIÉS VISANT À CONSERVER LA DENSITÉ DE POPULATION LE LONG D'UN AXE AFIN DE CAPTER UN PLUS GRAND NOMBRE D'USAGERS UTILISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN. »



verser la tendance actuelle qui mène à une congestion monstre du système routier.

Comme le souligne le *Freight-Rail Bottom Line Report* : « La congestion du réseau autoroutier a pris des proportions inquiétantes. Si nous continuons de construire de nouvelles autoroutes, les coûts sociaux, économiques et environnementaux qui en résulteront seront, à n'en point douter, astronomiques. » D'ailleurs, parmi les arguments en faveur du projet de train à haute vitesse (voir encadré), c'est la congestion des artères routières qui motive au plus haut point les autorités concernées.

Il y a bel et bien péril en la demeure et le temps des atteroiements est terminé, les échéances de Kyoto se rapprochant inexorablement de leur terme. Normand Parisien, un activiste bien connu, œuvrant au sein de l'organisme *Transport 2000*, se fait cinglant lorsqu'il affirme que « l'état des routes représente un défi insurmontable pour les gouvernements qui devront faire une mise à niveau du réseau routier au grand complet. Nos décideurs n'auront pas d'autre option, ils seront obligés de faire des choix stratégiques ». Ces fameus « choix stratégiques » pourront-ils permettre de contrer cette « tendance lourde » qui fait en

« VIA RAIL A UNE ENTENTE DE LOCATION DES VOIES, QUI APPARTIENNENT AU CN. IL EST DÉLICAT DE PLANIFIER ET MAÎTRISER UN DÉVELOPPEMENT LORSQU'ON EST UN SIMPLE UTILISATEUR DU RAIL. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES GAGNANT DU TERRAIN, CELA SE FERA-T-IL AU DÉTRIMENT DES PASSAGERS? »



sorte que les voies de circulations sont congestionnées et que l'étalement urbain n'en finit plus?

Le train, facteur de développement

Au même titre que les voies de navigation ont permis jadis aux cités antiques de prendre leur essor, le train pourrait bien représenter un facteur de redéploiement de la ville. L'étalement urbain, l'appauvrissement de l'assiette fiscale et la désorganisation des infrastructures obligent les édiles à repenser la ville, dans une optique d'intermodalité et de développement harmonieux. C'est justement le pari qui a été pris par l'Agence métropolitaine de Transport (AMT), l'organisme qui tente d'intégrer les systèmes de transport en commun du Grand Montréal. L'AMT s'occupe, entre autres, de la gestion des trains de banlieue et elle a profité de la remise en service de la ligne Montréal-Mont-Saint-Hilaire pour avoir son mot à dire dans le redéploiement des banlieues. Chemin faisant, l'établissement d'une gare à Mont-Saint-Hilaire a permis aux promoteurs de créer un pôle de développement.

James Byrns, vice-président, planification et développement, à l'AMT, estime que le train peut bel et bien devenir un facteur de redéploiement de la ville. « Auparavant, on développait les villes de façon concentrique (d'où l'expression de "couronne" autour de la "ville centre") alors que de plus en plus de développeurs et d'urbanistes vont dans le sens des corridors densifiés visant à conserver la densité de population le long d'un axe afin de capter un plus grand nombre d'usagers utilisant les transports en commun. C'est dans cet état d'esprit que nous avons collaboré avec les principaux intervenants impliqués dans la réalisation du "Village de la Gare", en périphérie de la nouvelle gare de Mont-Saint-Hilaire. »

Pour l'instant, le projet du « Village de la Gare » a accouché d'environ 300 unités. Le directeur du département d'urbanisme de la petite Municipalité, Bernard Morel, se réjouit du fait que pas moins de 600 usagers se bousculent déjà pour utiliser la ligne ferroviaire :

« La gare du chemin de fer devient par le fait même un axe intermodal qui nous permet de faire converger le réseau des autobus locaux et d'inciter nos concitoyens à laisser leur voiture à la maison. » Les règlements d'urbanisme ont été modifiés afin d'accueillir un développement d'une plus grande densité, alors que tout a été mis en œuvre pour faciliter les déplacements des piétons.

Avenues de coopération

Alors que l'industrie du camionnage et les transporteurs ferroviaires se livraient naguère une chaude lutte, les choses prennent une tout autre allure actuellement. En effet, les deux industries tentent de se rapprocher dans une optique de complémentarité, afin que les camions puissent acheminer les marchandises le long des petits chemins de desserte, alors que les voies ferrées serviront à relier entre eux les grands centres urbains. C'est ainsi que les gouvernements tentent de stimuler le transport multimodal, en subventionnant des centres logistiques intermodaux qui permettront aux camions de transférer leurs marchandises sur les trains ou les navires.

L'efficacité atteint des sommets au port de Montréal, alors que les activités de transbordement y sont monnaie courante. En effet, le port de Montréal s'est taillé une réputation enviable grâce à son système intermodal qui combine le réseau maritime aux réseaux ferroviaires et routiers. Le port de la métropole permet de relier Montréal aux marchés de l'Atlantique Nord et de la Méditerranée.



Le train à haute vitesse pour demain?

La rencontre du premier ministre Charest et du gouverneur de l'État de New York, George Pataki, en octobre 2005, a été très médiatisée grâce notamment au projet d'implantation d'un corridor de Train à Haute Vitesse (THV) entre le Québec et les États-Unis. Les experts dans ce domaine sont formels : le THV est appelé à devenir le mode de transport le mieux adapté et le plus performant pour les distances de moins de 1000 km. On peut donc considérer les corridors Québec-Windsor, Montréal-New York ou Montréal-Boston comme solutions d'avenir. Toutefois, il est trop tôt pour crier victoire, puisque des obstacles de taille subsistent, notamment sur le plan technique.

Ainsi, la quasi-totalité des lignes de chemin de fer n'est pas électrifiée en Amérique du Nord, à l'exception du corridor nord-est, entre Boston et

Washington. La mise en service d'un premier Train à Haute Vitesse, l'*Acela*, qui emprunte ce corridor a connu un vif succès auprès de la clientèle des gens d'affaires.

En entretien avec *Forces*, James Brett, président-directeur général du *New England Council* a confirmé que la *Federal Railroad Administration* (FRA) vient de désigner le tronçon entre Boston et Montréal comme corridor potentiel pour l'implantation d'une ligne de THV. En outre, une première étude d'opportunité a permis de conclure qu'il existe une densité de population suffisante (11,6 millions d'individus) pour justifier l'implantation d'une ligne de THV le long d'un tel parcours. Une telle ligne passerait à travers trois États américains : le Massachusetts, le New Hampshire et le Vermont. Toutefois, le gros des déplacements serait effectué entre Boston et Montréal, les deux

seuls centres urbains d'importance. Les principaux acteurs du Massachusetts sont fort enthousiastes à l'idée d'une ligne de THV afin de relancer les relations d'affaires entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre.

De ce côté-ci de la frontière, c'est toujours la même réponse : « nous ne disposons pas de la maîtrise d'œuvre, c'est au Fédéral de trancher la question (...) ». Même si nous ne disposons pas d'une masse critique d'usagers, le prolongement d'une telle ligne à travers plusieurs États permettrait de contourner cette lacune. Mais, pour Pierre Fallu, « il serait nécessaire de mettre en branle des mesures incitatives, faisant en sorte que les usagers des autres modes de transport changent radicalement leurs habitudes de consommation ». Et c'est là que le bât blesse...

La proximité des voies ferrées fait que ce port jouit d'un niveau d'intégration sans égal en Amérique du Nord. Il possède son propre réseau de chemins de fer, qui s'étend sur plus de 100 km, ce qui permet aux grands transporteurs – CN et CP – d'avoir accès à presque tous les postes à quai du port. Cet avantage compétitif permet d'éliminer l'étape du transbordement intermédiaire, puisque les

marchandises sont transférées directement dans les wagons. Le train assure d'ores et déjà 55 % du transport des conteneurs vers les marchés de l'Ontario et du Midwest américain.

La spécialisation des différents acteurs régionaux en lice a permis d'abaisser les coûts et de se doter d'infrastructures de transport multimodales à la fine pointe de la technologie. Des facteurs tels le volume,

le poids ou la distance feront en sorte que la clientèle optera pour un mode de transport ou un autre, voire une combinaison multimodale.

Passagers à quai

Un problème majeur reste latent : nous ne sommes toujours pas parvenus à nous entendre au chapitre de la gestion des principaux modes de






transport au pays. Dans le cas du dossier d'une navette ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal, il est manifeste que les autorités préfèrent s'occuper du réseau routier. Selon Normand Parisien « *l'ampleur du déséquilibre actuel au niveau des transports ferroviaires de passagers découle de l'absence de politiques en faveur de ce mode de déplacement* ».

Via Rail accueille annuellement quelque quatre millions de passagers dans l'ensemble du Canada et cherche à se développer. Un service wi-fi, pour les connexions à l'Internet, a été lancé

à bord des trains, la société a acheté de nouveaux wagons et fait l'acquisition de vingt nouvelles locomotives. Malgré ces initiatives, il demeure un fait : Via Rail a une entente de location des voies, qui appartient au CN. Il est délicat de planifier et maîtriser un développement lorsqu'on est un simple utilisateur du rail. Le transport des marchandises gagnant du terrain, cela se fera-t-il au détriment des passagers?

L'Agence métropolitaine de transport ne suffit plus à la demande, les usagers de train de banlieue se pressent au portillon et, malheureusement, le trans-

porteur n'est pas en mesure de répondre à la demande, alors que les lignes de transport de marchandises disposent de capacités excédentaires de l'ordre de 30 %.

Nous venons bel et bien de franchir la ligne d'arrivée – ou de départ, c'est selon – de l'histoire contemporaine du train. Les cartes sont entre les mains des décideurs politiques, dont les raisonnements nous ramènent en arrière, à l'époque de la Révolution tranquille. Peut-être l'opinion publique remettra-t-elle la classe politique sur les rails! 

Pub COM???

Québec Trains Reborn?

At the dawn of a fossil fuel crisis without precedent, public transport is winning the hearts of urbanites, but the powers that be are slow to board the train. The powerful automobile and trucking lobbies are ever vigilant to protect their interests and highway transport remains the preferred option for decision makers. But things could change.

Trains, which contributed to shaping our modern societies, fell into desuetude in North America after World War II. At the end of the 50's, close to 75% of merchandise was shipped by rail. Two decades later, 75% of shipments were carried in trucks.

In the last thirty years the Canadian economy has become more and more export oriented and the trucking industry has enjoyed a dazzling rate of growth, even if certain initiatives, like the Port of Montréal, have as their objective the integration of road and rail transport in intermodal logistics centres allowing trucks to transfer their cargos to trains and ships.

This having been said, congestion on the highway system has taken on alarming dimensions. We are under siege and the Kyoto timetable is inexorably running out. To quote the *Freight-Rail Bottom Line Report*, "the social, economic, and environmental costs of adding new highway capacity are prohibitively high".

The authorities will be restricted to strategic choices aimed at countering this strong disposition to perpetual traffic congestion and urban sprawl. In the same manner that sea lanes once allowed the cities of antiquity to boom, trains could constitute a factor in the restructuring of the city.

If, in the past, cities developed concentrically, developers and urban planners are now more and more tending to favour corridors with a high population density along an axis providing a large number of public transport users.

For long distance travel, high speed trains are seen as the means of transportation best suited to distances of less than 1,000 kilometres. The Québec-Windsor, Montréal-New York or Montréal-Boston corridors can be thought of as the ways of the future. Major obstacles, however, still lie in the way, mostly technical in nature, given that almost all railway lines in North America, with the exception of the North-East corridor, between Boston and Washington, are not electrified.

Read this feature in full length: www.forcesmagazine.com