

Renseignements généraux sur la *Southern Railway of British Columbia*

La *Southern Railway of British Columbia* (SRY) offre des liaisons ferroviaires intégrées à plus de 140 expéditeurs situés en Amérique du Nord et en Asie par l'intermédiaire d'un échange avec le réseau ferroviaire de catégorie 1.

- La SRY compte environ 200 km de voies d'évitement et de voies d'évitement pour les clients;
- La SRY prend en charge 69 000 wagons par année, dont 20 % de tous les véhicules neufs achetés au Canada.

Les avantages de la SRY

- La SRY fournit des services d'échange neutres avec quatre chemins de fer de catégorie 1, le CN, le CP, BNSF et UP. Les points d'échange se trouvent aux deux extrémités du réseau ferroviaire de SRY dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique : à New Westminster et à Abbotsford/Chilliwack;
- La SRY a accès au poste frontalier international de Sumas/Huntingdon;
- La SRY permet aux chemins de fer de catégorie 1 de concentrer leurs ressources sur l'exploitation des principaux corridors ferroviaires et d'élargir la portée de leurs clients au-delà de leur infrastructure;
- La SRY se spécialise dans le « premier et dernier kilomètre » du réseau ferroviaire. Nous recevons des wagons chargés, les livrons à leur destination finale et retournons les wagons pour les échanger avec les wagons des chemins de fer de catégorie 1 le plus rapidement possible. Par conséquent, lorsque l'exploitant d'un chemin de fer d'intérêt local est inefficace, il peut y avoir des répercussions dans l'ensemble du réseau ferroviaire et créer un ralentissement dans la chaîne d'approvisionnement;
- La SRY favorise des relations de travail étroites avec le client et offre un service personnalisé de haut niveau en tant qu'opérateur local, afin de maximiser les actifs du client et de créer une capacité de croissance.

Appui du gouvernement aux investissements dans les chemins de fer d'intérêt local

Les chemins de fer d'intérêt local ont besoin d'un soutien financier pour investir au-delà des projets nécessaires au maintien des opérations existantes. Comme la plupart des chemins de fer d'intérêt local, la SRY est une petite entreprise privée qui n'a pas les mêmes ressources ou le même modèle économique que les grandes entreprises de catégorie 1. Pourtant, les chemins de fer d'intérêt local sont soumis aux mêmes fardeaux réglementaires que les chemins de fer de catégorie 1 et ont les mêmes besoins d'investissement en capital, bien qu'ils puissent être échelonnés, pour la mise à niveau des infrastructures. Les incitatifs financiers, y compris les subventions d'immobilisations, les crédits d'impôt et les remises, permettraient aux chemins de fer d'intérêt local d'investir dans les domaines suivants :

- **Amélioration des ponts** – La SRY opère le long d'un corridor ferroviaire qui existe depuis 1897. Bien qu'il y ait eu des améliorations dans les années 1960 et 1970, plusieurs des ponts de la SRY doivent être modernisés et blindés pour protéger la fiabilité du réseau ferroviaire, en particulier en réponse à l'érosion, aux inondations, à l'augmentation du trafic maritime et pour assurer la résilience en cas d'activité sismique;
- **Modernisation des passages à niveau** – La modernisation des passages à niveau et des sauts-de-mouton améliorera la fluidité du réseau et réduira l'interface entre les usagers des chemins de fer et des routes. La SRY est réellement un chemin de fer urbain qui compte près de 190 passages à niveau dans la région urbaine la plus densément peuplée de la Colombie-Britannique;
- **Amélioration du parc de locomotives** – La pression accrue de la réglementation environnementale exige que des ressources financières y soient affectées. Des mécanismes de financement semblables à ceux disponibles pour les chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis, qui pourraient prendre la forme de subventions gouvernementales et/ou d'incitatifs fiscaux, sont nécessaires pour permettre aux chemins de fer d'intérêt local d'atteindre les objectifs en matière d'émissions sans réduire les besoins en infrastructures;
- **Augmentation de la productivité des terrains à usage industriel** – Un exemple d'investissement dans la productivité des terrains à usage industriel existants est l'infrastructure de la SRY sur l'île Annacis. L'île Annacis est une importante zone industrielle de la région métropolitaine de Vancouver (voir la carte ci-jointe) et possède un terminal de traitement des véhicules importés et domestiques. La SRY relie ce terminal et d'autres clients de l'île Annacis au réseau ferroviaire de catégorie 1. Les ajouts à l'infrastructure ferroviaire existante, y compris le doublement de la voie et la nouvelle connectivité ferroviaire, augmenteront la productivité et créeront une capacité de croissance pour la manutention de nouveaux véhicules et le commerce international;
- **Intégration du réseau avec les chemins de fer de catégorie 1** – Le remplacement des rails plus anciens et de faible capacité par des rails plus lourds pour améliorer la prise en charge des envois plus lourds permettra l'intégration complète des chemins de fer d'intérêt local avec l'infrastructure des chemins de fer de catégorie 1.

Les défis à venir

- **Perte des terrains à usage industriel** – Le déplacement des industries lourdes, des entrepôts et de la fabrication vers des régions à l'extérieur du Lower Mainland et vers d'autres zones administratives mine l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement en



éloignant les entreprises de leur proximité actuelle entre les ports, les gares de triage et les principaux corridors de transport;

- **Conversion des terrains pour utilisation résidentielle** – La conversion et le réaménagement des terrains pour utilisation résidentielle mènent à des conflits et à des attentes irréalistes de la part de la collectivité en matière de bruit et d'émissions industrielles;
- **Maintien de la compétitivité par rapport aux autres modes de transport** – L'abandon du transport ferroviaire peut avoir un effet négatif sur les collectivités et l'environnement en raison de l'augmentation de la congestion routière et des émissions des véhicules. Le concurrent le plus important pour les chemins de fer d'intérêt local est l'industrie du camionnage, qui a l'avantage d'utiliser l'infrastructure routière financée par l'État et de réduire les obstacles aux capitaux pour l'entrée sur le marché et la durabilité. Des analyses de la *Federal Railroad Administration* des États-Unis (2009) et de l'Association des chemins de fer du Canada (2016) indiquent que le transport ferroviaire est quatre fois plus économe en carburant que le transport par camion, et qu'un transfert modal de 5 % du trafic par camion au chemin de fer se traduirait par une réduction annuelle de 1,9 mégatonne d'émissions de carbone.

Carte du réseau ferroviaire du Lower Mainland de la Colombie-Britannique

