



Mémoire présenté au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités :

Étude sur la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique

Par : La Western Canadian Short Line Railway Association

11 octobre 2018

Recommandation 1 : Que le gouvernement accorde une aide financière d'un montant de 90 millions de dollars en 2019-2020 et de 200 millions de dollars au cours des cinq années suivantes pour apporter des améliorations à l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien afin d'améliorer les réseaux de transport du grain et du pétrole du Canada, de faciliter les exportations et de renforcer la sécurité.

Recommandation 2 : Que le gouvernement alloue des fonds aux chemins de fer d'intérêt local dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada, du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire et du Fonds national des corridors commerciaux.

Recommandation 3 : Que le gouvernement modifie la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* pour que la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées inclue les chemins de fer d'intérêt local.

Recommandation 4 : Que le gouvernement accorde une aide financière d'un montant de 500 000 \$ par année pendant trois ans afin que la Western Canadian Short Line Railway Association mette sur pied un service de marketing et un service législatif pour améliorer la compétitivité des petits et moyens expéditeurs utilisant les chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien.

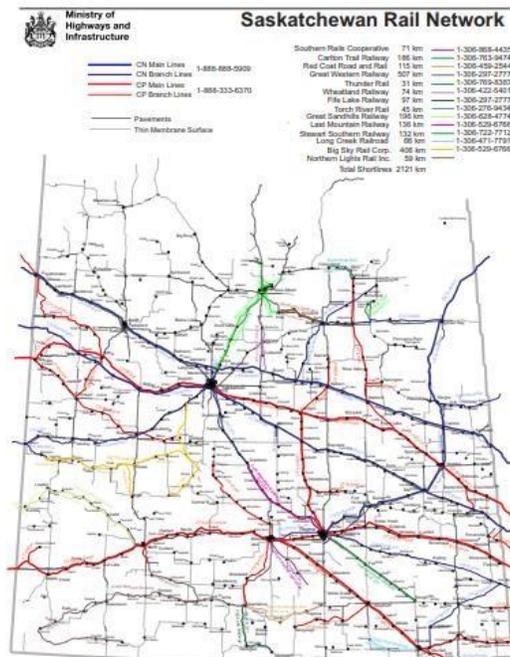
INTRODUCTION

La Western Canadian Short Line Railway Association représente 17 chemins de fer d'intérêt local dans l'Ouest canadien. Nous croyons que les chemins de fer d'intérêt local sont un élément crucial du réseau de transport du Canada et qu'un financement fédéral pour appuyer l'amélioration des infrastructures devrait être disponible immédiatement. Bien que cette conclusion ressorte dans le Rapport d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* en 2015 et dans le Rapport sur l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2018, il n'y a toujours pas, à ce jour, de mécanisme de financement fédéral adapté aux chemins de fer d'intérêt local.

Bien que les chemins de fer d'intérêt local soient présents dans toutes les provinces de l'Ouest, c'est en Saskatchewan que leur réseau est le plus important. Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local détiennent ou exploitent 24 % des 8 722 km de voie ferrée de la Saskatchewan et sont actives dans 18 % des municipalités en milieu urbain et 26 % des municipalités en milieu rural de la province. Les chemins de fer d'intérêt local sont utilisés par plus de 70 petites et moyennes entreprises.

Les compagnies ferroviaires membres de la WCSLRA ne demandent pas d'être soutenues par des fonds publics à long terme. À court terme, toutefois, une injection de fonds dans les infrastructures permettrait aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local d'accroître la sécurité, de réduire les risques et d'améliorer leurs immobilisations, ce qui leur permettrait d'atteindre des vitesses plus rapides, de transporter plus de wagons et de constituer une solution plus viable pour de nouvelles entreprises qui souhaitent s'installer dans l'Ouest canadien. Notre objectif est de reproduire le modèle des États-Unis, où les chemins de fer d'intérêt local jouent un rôle de compagnies subsidiaires productives et compétitives pour les chemins de fer de catégorie 1.

Il est temps de sonner l'alarme. Si le gouvernement n'appuie pas rapidement les chemins de fer d'intérêt local, tout en continuant d'ajouter des dépenses réglementaires déraisonnables, ces compagnies commenceront à disparaître, une par une. Pas dans cinq ans, mais maintenant.



Recommandation 1 : Que le gouvernement accorde une aide financière d'un montant de 90 millions de dollars en 2019-2020 et de 200 millions de dollars au cours des cinq années suivantes pour apporter des améliorations à l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien afin d'améliorer les réseaux de transport du grain et du pétrole du Canada, de faciliter les exportations et de renforcer la sécurité.

Le 25 février 2016, le Rapport d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) a été déposé au Parlement. L'examen, qui portait essentiellement sur l'efficacité du réseau de transport, a révélé que le réinvestissement dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local était nécessaire si l'on voulait qu'ils continuent d'être viables à long terme. Le Comité d'examen a recommandé que, pour assurer la capacité du réseau et une compétitivité globale, un financement semblable au crédit d'impôt 45G des États-Unis soit instauré au Canada.

Le Rapport sur l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2018 appuyait récemment ces recommandations et soulignait davantage les problèmes auxquels les chemins de fer d'intérêt local sont confrontés. « Au cours des dix dernières années, il y a eu des demandes financières croissantes à l'endroit de ces compagnies de chemin de fer, ce qui a donné lieu à de nouvelles exigences réglementaires liées aux marchandises dangereuses, aux passages à niveau, aux SGS et aux taxes sur le carbone. De plus, un nouveau régime fédéral de responsabilité et d'indemnisation pour le transport ferroviaire de pétrole brut aux termes de la *Loi sur les transports au Canada* exerce également des pressions sur les marges étroites d'exploitation, car le régime d'indemnisation en vigueur ne couvre pas les accidents sur les voies de compétence provinciale. Par conséquent, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local qui manutentionnent des marchandises dangereuses sont tenues de souscrire une assurance responsabilité privée comparable (c.-à-d. une couverture de 100 millions de dollars) pour les activités d'exploitation où les trains circulent à une vitesse bien inférieure en raison des limites sur les voies. »

(<https://www.tc.gc.ca/documents/ameliorer-securite-ferroviaire-canada-batir-ensemble-collectivites-securitaires.pdf>)

Les compagnies ferroviaires d'intérêt local ont acheté des voies ferrées qui étaient dans divers états de délabrement. Bien qu'elles puissent toujours être utilisées en toute sécurité en roulant à vitesse réduite et en patrouillant avant et après chaque train, des investissements immédiats et à long terme sont nécessaires pour permettre aux chemins de fer d'intérêt local de remplacer les infrastructures vieillissantes et permettre un trafic plus important.

La Western Canadian Short Line Association a sondé ses membres afin de déterminer le nombre, le coût et les avantages des projets qui sont actuellement prêts à démarrer, c'est-à-dire ceux pour lesquels la planification et la mise en œuvre peuvent commencer d'ici un an. L'information ci-dessous représente des estimations préliminaires. Elle inclut les coûts associés à la planification et aux études de faisabilité, à la conception de l'architecture et technique, à la construction (y compris les matériaux, l'équipement et la main-d'œuvre), à la supervision de la construction sur le terrain, aux assurances et aux taxes lors de la construction, aux frais généraux, à l'équipement et à l'approvisionnement, ainsi qu'aux inspections et aux essais.

Si des fonds étaient affectés à l'infrastructure, il serait nécessaire de fournir de plus amples détails et des données plus précises sur les coûts en ce qui a trait aux services, aux frais municipaux, aux frais professionnels, aux dépenses organisationnelles, aux coûts de construction, aux devis des entrepreneurs et aux imprévus.

Avantages des projets proposés :

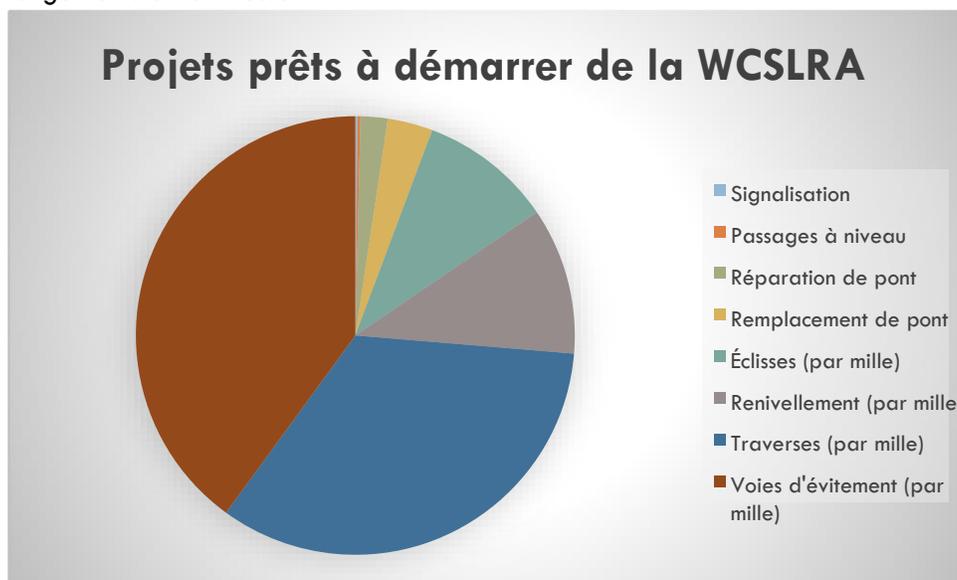
- amélioration de la sécurité grâce au renouvellement et à la restauration des voies ferrées, des ponts et des passages à niveau;
- capacité accrue grâce à la possibilité d'offrir un plus grand volume, une plus grande vitesse et des trains plus longs;
- positionnement concurrentiel pour l'expédition de grains par la réduction des problèmes des interruptions de service et par le renforcement de la confiance envers le service;
- possibilités d'attirer de nouvelles entreprises pour compenser l'abandon des wagons de producteurs.

Le tableau suivant donne un aperçu des projets qui pourraient débiter sous peu. Ils représentent des améliorations à l'infrastructure actuelle des chemins de fer d'intérêt local qui permettraient de faire croître l'économie canadienne grâce à un système ferroviaire plus efficace.

Projet	Quantité	Prix	Total
Réparation de pont	6	300 000 \$	1 800 000 \$
Remplacement de pont	3	1 000 000 \$	3 000 000 \$
Voies d'évitement (par mille)	36	1 000 000 \$	36 000 000 \$
Éclisses (par mille)	1 260	7 000 \$	8 820 000 \$

Renivellement (par mille)	1 950	5 000 \$	9 750 000 \$
Traverses (par mille)	2 070	14 666 \$	30 358 620 \$
Passages à niveau	75	2 500 \$	187 500 \$
Signalisation	30	5 000 \$	150 000 \$
		Total	90 066 120 \$

Le graphique suivant montre la répartition des projets prêts à démarrer, selon leur catégorie. Les deux domaines qui nécessitent le plus d'investissement sont l'amélioration des voies d'évitement pour permettre une plus grande circulation, et le remplacement des traverses et le renivellement pour assurer la sécurité et accroître les chargements et la vitesse.



Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local souhaitent être des partenaires concurrentiels et productifs des compagnies de chemin de fer de catégorie 1. Pour ce faire, nous avons besoin d'une injection de capitaux pour améliorer nos voies afin de pouvoir transporter des chargements plus lourds et voyager à des vitesses plus élevées en toute sécurité.

Recommandation 2 : Que le gouvernement alloue des fonds aux chemins de fer d'intérêt local dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada, du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire et du Fonds national des corridors commerciaux.

Nous avons récemment vécu des problèmes avec des programmes que le gouvernement a élargis pour englober les compagnies de chemin de fer d'intérêt local, mais auxquels nous n'avons pas accès dans la

pratique, à savoir le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF) et le Fonds Chantiers Canada. Le Fonds national des corridors commerciaux vise des projets à grande échelle qui n'ont pas de sens pour bon nombre de nos membres; nous aimerions que ce fonds soit modifié afin que les projets à plus petite échelle sur les chemins de fer d'intérêt local soient également inclus.

Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF)

Des membres de la WCSLRA ont présenté des demandes de financement au cours des deux derniers cycles de financement du PASF, mais seulement deux compagnies de chemin de fer d'intérêt local ont obtenu un financement sur 110 demandes approuvées en 2017-2018, et une seule a vu sa demande approuvée en 2018-2019. On nous a dit à l'occasion de discussions avec Transports Canada que nous n'avions pas présenté de projet se classant à un niveau suffisamment élevé et que seuls des projets de passage à niveau étaient approuvés, alors que certaines de nos demandes portaient sur la signalisation DEL – même si la signalisation DEL était spécifiquement mentionnées dans les documents de demande.

Un autre problème s'est présenté lorsque nous avons enquêté sur le faible taux d'acceptation de nos demandes. Malgré que nos membres se soient procuré les relevés de trafic de la direction générale de la sécurité ferroviaire du gouvernement de la Saskatchewan et les aient joints à leurs demandes, il est devenu évident dans nos discussions avec Transports Canada que les relevés de trafic utilisés pour classer les projets proviennent d'un tableur interne périmé. Le personnel de Transports Canada n'a pas pu nous dire quand et comment il avait été mis à jour pour la dernière fois, et une comparaison entre les données provinciales et celles de Transports Canada a révélé des écarts importants concernant les chemins de fer d'intérêt local de certains de nos membres en 2017-2018. Cela a eu des conséquences importantes pour nos demandes, puisque les décisions ont été fondées sur des données périmées et inexactes.

Fonds Chantiers Canada

Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local n'ont pas non plus eu accès à ce programme jusqu'à présent, malgré le fait que les deux ordres de gouvernement les ont invitées à présenter des demandes.

Voici un passage d'une lettre, en date du 31 juillet 2017, que le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a fait parvenir à M. Perry Pellerin, président de la WCSLRA :

« Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local constituent une catégorie admissible au financement dans le cadre du volet Infrastructures provinciales-territoriales du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Aux termes du programme, la province doit hiérarchiser les projets proposés avant de les présenter à l'examen d'Infrastructure Canada. Le gouvernement du Canada collabore étroitement avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux afin de financer les projets d'infrastructure, mais ce sont ces ordres de gouvernement qui sont responsables de la planification, de l'établissement des priorités, de la conception, du financement et de l'exploitation de leurs infrastructures. Comme les projets à propos desquels vous nous avez écrit seraient construits en Saskatchewan, au Manitoba et en Alberta, je vous invite à communiquer avec les ministères de l'Infrastructure de ces provinces [TRADUCTION]. »

La WCSLRA a suivi le conseil du ministre et communiqué avec le directeur, Railway Policy and Programs, du gouvernement de la Saskatchewan. Voici un passage de sa réponse :

« Le MHI [Ministry of Highways and Infrastructure] n'a pas fourni de lettre d'appui ni convenu de servir de parrain pour les demandes présentées par les chemins de fer d'intérêt local au titre du Fonds Chantiers Canada. Relations gouvernementales nous a indiqué que les demandeurs du secteur privé peuvent présenter une demande s'ils ont un parrain, mais ce parrain ne peut pas être un agent participant à la chaîne décisionnelle du financement, tel que MHI.

Après la première annonce du programme, en 2013, le Cabinet a donné la directive de répartir de la manière suivante les fonds de 437 M\$ alloués à la province dans le cadre du volet Infrastructures provinciales-territoriales :

- 196,5 M\$ administrés par le MHI;
- 240,2 M\$ administrés par Relations gouvernementales pour tous les autres demandeurs admissibles aux projets municipaux du volet.

En fin de compte, la principale difficulté pour les chemins de fer d'intérêt local est qu'aucun montant n'a été spécifiquement réservé aux projets des compagnies de chemin de fer d'intérêt local au moment de l'allocation initiale. »

Par conséquent, aucun chemin de fer d'intérêt local n'a pu présenter de demande au titre du Fonds Chantiers Canada.

Fonds national des corridors commerciaux

La WCSLRA a discuté des demandes avec le personnel du Fonds national des corridors commerciaux, mais on lui a donné l'impression que nos projets sont trop petits pour être pris en considération pour ce financement. La WCSLRA aimerait beaucoup que les petits projets soient davantage inclus dans le FNCC, car les chemins de fer d'intérêt local constituent un élément essentiel du corridor commercial de l'Ouest canadien.

Recommandation 3 : Que le gouvernement modifie la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* pour que la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées inclue les chemins de fer d'intérêt local.

À l'heure actuelle, même si nos expéditeurs de marchandises dangereuses sont tenus de verser des cotisations à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, les chemins de fer d'intérêt local ne sont pas couverts par cette caisse. Après discussion avec Transports Canada, nous avons constaté que le risque des chemins de fer d'intérêt local n'a pas été établi, même si nous respectons toutes les lois et tous les règlements de sécurité requis. Cela n'a pas de sens et devrait être corrigé puisque l'accident à l'origine de la création de cette caisse s'est produit sur un chemin de fer d'intérêt local.

Recommandation 4 : Que le gouvernement accorde une aide financière d'un montant de 500 000 \$ par année pendant trois ans afin que la Western Canadian Short Line Railway Association mette sur pied un service de marketing et un service législatif pour améliorer la compétitivité des petits et moyens expéditeurs utilisant les chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien.

La Western Canadian Short Line Railway Association aimerait aider davantage ses membres en créant de nouvelles occasions d'affaires, qu'il s'agisse de trouver des acheteurs pour les wagons de producteurs ou de négociants, ou de créer de nouvelles entreprises. L'Association aimerait embaucher un agent de développement commercial et assister à des foires commerciales et à des conférences afin d'attirer de nouvelles entreprises sur nos chemins de fer, permettant ainsi à nos chemins de fer d'intérêt local de prospérer à long terme.

Nous aimerions également embaucher un agent législatif pour aider nos compagnies de chemin de fer d'intérêt local et leurs membres en ce qui a trait aux recours des expéditeurs prévus par la *Loi sur la modernisation des transports*. À l'heure actuelle, bon nombre de nos expéditeurs sont des petites et moyennes entreprises qui ne peuvent pas retenir les services d'un avocat. Nous souhaitons engager un expert pour aider les entreprises qui utilisent actuellement nos chemins de fer à prospérer.