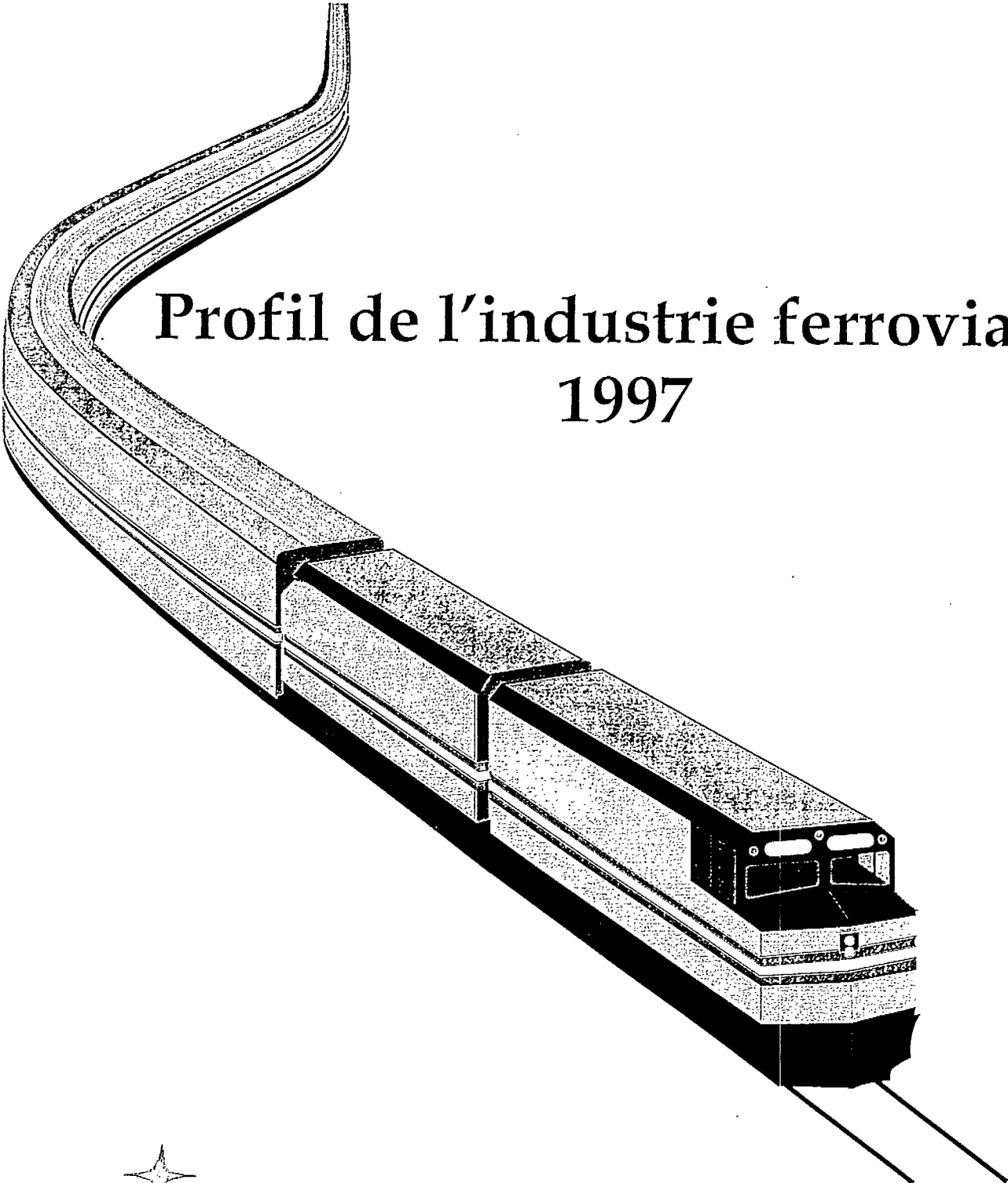
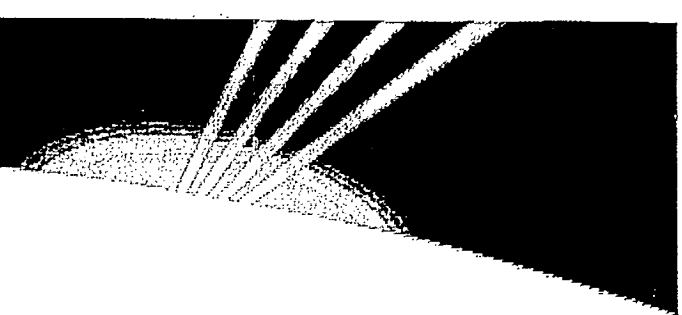




Industrie Canada Industry Canada



# Profil de l'industrie ferroviaire 1997



*Secteur  
de l'industrie  
Industries  
de transports*

*Industry  
Sector  
Transportation  
Industries*

Canada 

INDUSTRIE CANADA/INDUSTRY CANADA  
129545



CARR McLEAN  
38-296

DATE DUE	

DATE DE RETOUR

QUEEN HE 2805 . R4 1997  
Canada. Transportation Indus  
Railway industry profile, 19

# **PROFIL DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE**

Direction générale de l'industrie des transports  
Industrie Canada  
Mars 1997

Cette publication a été préparée pour Industrie Canada par David Hackston, Charles Schwier, Richard Lake et Ross Jacobs du *Research and Traffic Group*,

Nous apprécions grandement l'aide qui nous a été fournie par tous ceux avec qui nous avons communiqué au cours de la présente étude.

Les points de vue exprimés dans ce présent rapport sont ceux du *Research and Traffic Group* et ne reflètent pas nécessairement l'opinion des personnes et des organismes qui ont été consultés dans la préparation de ce rapport, ni la position politique d'Industrie Canada ou du gouvernement du Canada.

Diffusion restreinte

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
<b>Services-marchandises</b> .....	<b>3</b>
Contexte de l'industrie .....	3
Mondial .....	3
Contexte canadien .....	4
Facteurs régionaux .....	8
Industrie canadienne .....	9
Structure .....	9
Rendement .....	12
Analyse de l'industrie canadienne .....	13
Facteurs technologiques .....	13
Facteurs structurels .....	16
Facteurs environnementaux .....	17
Questions relatives à la sécurité ferroviaire .....	18
Évaluation concurrentielle .....	19
Environnement en évolution .....	20
<b>Services-voyageurs</b> .....	<b>22</b>
Contexte industriel .....	22
Industrie canadienne .....	23
Structure .....	23
Rendement .....	25
Analyse de l'industrie canadienne .....	26
Facteurs technologiques .....	26
Facteurs structurels .....	26
Évolution de la compétitivité .....	27
Contexte en évolution .....	27
Associations industrielles .....	32

## Introduction

Les chemins de fer ont contribué à former une partie importante de la conscience canadienne depuis la construction du *Champlain and St. Lawrence Railway* en 1836. Peu de temps après, le Grand Trunk a relié Montréal à Toronto et Chicago. Après la création de la Confédération canadienne en 1867, on a cru que l'existence d'un chemin de fer vers l'Ouest était un facteur important de l'expansion du Canada vers la côte ouest. La Colombie-Britannique a adhéré à la Confédération en 1871 parce qu'on lui avait promis de la relier à l'Est par la construction d'un chemin de fer. Financé par du capital de placement, en majorité britannique, et par l'octroi de fonds et de terres du gouvernement canadien, le Canadien Pacifique Limitée a été construit en 1885 et a entrepris, à la même date, ses activités transcontinentales.

Le Canadien National a été constitué en société en 1918; il devait prendre en charge et administrer les compagnies de chemin de fer qui appartenaient au gouvernement du Canada (Chemins de fer nationaux du Canada) comme l'Intercolonial, qui allait de Halifax à Diamond et Lévis (près de Québec). Entre 1918 et 1923, le gouvernement a été... *obligé de prendre en charge les réseaux Canadian Northern et Grand Trunk ainsi que d'autres lignes ferroviaires en faillite et de les regrouper dans la Compagnie du chemin de fer du Nord appartenant au gouvernement.*<sup>1</sup> Le Canadien National est devenu une importante société d'État. Tout en étant le plus important chemin de fer du Canada, le Canadien National possédait et exploitait une chaîne d'hôtels dans tout le pays. Il exploitait également des entreprises de camionnage, de communication et de transport maritime, et il a été, pendant un certain temps, la société mère de *Trans Canada Airlines*, devenue par la suite Air Canada.

Le Canadien Pacifique est devenu le premier conglomérat du Canada, possédant sa propre chaîne d'hôtels, sa flotte de bateaux, qui comprenait les grands paquebots de classe internationale Empress, les navires à vapeur des Grands Lacs et des traversiers sur les deux océans, la plus importante compagnie de camionnage du Canada et une ligne aérienne internationale. De plus, les intérêts qu'il possédait en totalité ou qu'il contrôlait dans de grandes entreprises touchaient aux domaines de l'immobilier, de l'exploitation minière et de la fusion, des produits forestiers et du charbon. Au cours de la plus grande partie de cette période, le CN et le CP ont assuré les services-marchandises et les services-voyageurs dans la plupart des endroits du Canada. En 1977, le gouvernement fédéral a créé VIA Rail afin que cette société prenne en charge les services-voyageurs interurbains et en régions éloignées du CN et du CP.

---

<sup>1</sup> *Rapport de la Commission royale sur les transports, volume II, décembre 1961, pp. 186-187*

Le présent profil traite à la fois des services-marchandises et des services-voyageurs interurbains et ruraux. Les activités liées au transport en commun et aux tramways ne seront abordées que pour souligner l'implication du CN, du CP et de VIA dans certains aspects liés à des activités conventionnelles de transport en commun à Montréal (pour la STCUM), à Toronto (pour le réseau GO) et à Vancouver (pour BC Transit). Même si le rôle de VIA dans les transports en commun se limite à assurer des services d'équipement et de réparation, le CN et le CP fournissent des lignes de banlieue, des équipages et d'autres services aux autorités des transports en commun.

## Services-marchandises

### Contexte de l'industrie

#### Mondial

Les chemins de fer canadiens sont des sociétés financées par des intérêts privés à *but lucratif*. Le secteur des chemins de fer canadiens ressemble beaucoup plus au réseau américain de chemins de fer détenus par des actionnaires qu'au réseau de chemins de fer détenus et exploités par l'État qui se retrouve, en général, ailleurs dans le monde. La Grande-Bretagne est toutefois en train de privatiser British Rail, qui a été créé par la nationalisation, après la Seconde Guerre mondiale, de ses services qui appartenaient auparavant au secteur privé. Comme les chemins de fer sont exploités entre des points fixes, leurs concurrents sont les chemins de fer avoisinants, les entreprises de camionnage et, parfois, les transporteurs maritimes.

Au cours des vingt dernières années, la structure et la réglementation des sociétés ferroviaires nord-américaines ont beaucoup changé. À la fin des années 70, les chemins de fer de l'est des États-Unis ont éprouvé de graves difficultés financières qui ont mené à la faillite du PennCentral et de plusieurs petites entreprises. Les chemins de fer ont été réorganisés et regroupés dans ConRail qui, pendant un certain nombre d'années, ressemblait à une société d'État canadienne. ConRail a ensuite été privatisé. De plus, pour assurer à ces chemins de fer un avenir plus durable, le gouvernement américain a modifié la réglementation. Au nombre des modifications, il y a eu la *Regional Rail Reorganization Act of 1973* (la loi des 3R), la *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act of 1976* (la loi des 4R) et, en particulier, la *Staggers Rail Act of 1980*.

Ces dispositions prévoyaient la restructuration de certains chemins de fer de l'Est et du Midwest, la prestation de financement gouvernemental et, plus tard, une réduction importante des règlements de nature économique. Une restructuration considérable a débuté quand les grands transporteurs de ligne ont cédé leurs lignes à faible densité à des exploitants de ligne courte et que les transporteurs régionaux importants se sont regroupés en transporteurs régionaux plus importants. Avant que ces changements ne commencent, le CN et le CP étaient les seuls chemins de fer transcontinentaux en Amérique du Nord et étaient plus gros que la plupart de leurs équivalents américains. Les fusions récentes, notamment celle de Burlington Northern-Santa Fe et Union Pacific-Southern Pacific, ont entraîné la création de méga-transporteurs qui fournissent un service presque transcontinental. Chacun effectue trois fois plus de transport de marchandises que le CN ou le CP. Dans l'Est, l'intérêt soutenu que manifeste Norfolk Southern ou CSX à l'endroit de ConRail pourrait aboutir à la création d'un méga-



transporteur. Ces regroupements changeront en fin de compte les relations de travail avec les chemins de fer canadiens et pourraient réduire le pouvoir de négociation des entreprises canadiennes en matière de déplacements à destination et en provenance des portes d'entrée américaines.

### **Contexte canadien**

Avant 1980 (la *Staggers Act* américaine), les chemins de fer canadiens (en vertu de la *Loi de 1967 sur les transports nationaux*) étaient assujettis à moins de règlements de nature économique que leurs équivalents américains. Depuis 1980, ils sont, cependant, les plus sévèrement réglementés. En 1987, le Canada a adopté la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, qui introduisait certaines réformes de style américain comme la passation de contrats confidentiels tout en introduisant notamment deux mesures qui visaient à renforcer le pouvoir des expéditeurs en matière des prix des chemins de fer - les prix de ligne concurrentiels (PLC) et l'arbitrage des propositions finales (APF)

Les formules de fixation des prix contenues dans les dispositions liées aux PLC se sont révélées inapplicables, et les décisions relatives aux PLC produisaient des prix inhabituellement bas. Cette question a été révisée par la Commission d'examen de la *Loi sur les transports nationaux*, qui a recommandé de changer certaines de ces dispositions. Par la suite, avec l'adoption et la promulgation de la *Loi de 1996 sur les transports nationaux*, tout prix prescrit par l'Office des transports du Canada (y compris les PLC) devait être... *juste sur le plan commercial et raisonnable pour toutes les parties*. Depuis 1987, et en particulier depuis l'adoption de cette loi, on a favorisé la conversion en courtes lignes des tronçons que le CN et le CP souhaitent éliminer de leur réseau.

En 1984, le Canada a éliminé ce qu'on appelle le taux du *Pas du Nid-de-Corbeau* sur le grain provenant de l'Ouest et l'a remplacé par une structure tarifaire subventionnée à deux niveaux en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Il y avait, en effet, deux prix -- l'un payé par l'expéditeur du grain et l'autre payé par le gouvernement du Canada en guise de subvention pour le transport du grain. La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* a été abrogée en 1996 dans le cadre de la *Loi sur les transports nationaux*, les subventions ont été éliminées, et les expéditeurs (entreprises et producteurs de grain) doivent maintenant payer un prix équivalent aux prix combinés de l'expéditeur et du gouvernement prévus dans la loi<sup>2</sup>. Ces prix resteront en vigueur au moins jusqu'en 1999, au terme d'un examen prescrit par la loi concernant les effets de

---

<sup>2</sup> Comme sous l'ancien régime, l'organisme de réglementation, appelé maintenant l'Office des transports du Canada, calculera les rajustements annuels des prix, au moins jusqu'en 1999.

cette dernière et des dispositions particulières qu'elle contient relatives au grain de l'Ouest.

En guise de compensation pour l'élimination de la structure des prix subventionnés, les cultivateurs de l'Ouest ont reçu un montant forfaitaire. On s'attend à ce que les cultivateurs parcourent de plus grandes distances pour se rendre à des silos de collecte ou à des terminus intérieurs situés le long de lignes de chemins de fer de plus haute densité en recourant à leurs propres camions ou en utilisant les camionneurs habituels. On prévoit que cela entraînera la fermeture des plus petits élevateurs et des embranchements à faible densité. De plus, maintenant que le régime de prix subventionnés a pris fin, le gouvernement fédéral réfléchit à ce qu'il doit faire de son immense parc de wagons-trémies qu'il a fait construire pour faciliter le transport du grain de l'Ouest.

La plupart des chemins de fer canadiens ont été créés pour transporter des produits d'est en ouest. Des embranchements avec les chemins de fer américains existent depuis le début du transport par chemin de fer au Canada, mais sont devenus de plus en plus importants au cours des dernières années. En raison de l'Accord de libre-échange et, dernièrement, de l'ALENA, le transport de marchandises dans l'axe nord-sud a augmenté, autant en chiffres absolus qu'en pourcentage. En 1990, 21,5 p. 100 du transport de marchandises effectué par des chemins de fer canadiens avait une destination ou une provenance américaine. Ce chiffre a atteint 26,4 p. 100 en 1994.

La mise sur pied, après la Seconde Guerre mondiale, du transport interurbain par camion et la construction de bonnes routes dans le pays ont réduit la part de marché du transport ferroviaire. De nombreuses régions où les chemins de fer dominaient jadis sont maintenant considérées comme des marchés du camionnage. Jusqu'au début des années 70, le CP à lui seul exploitait quotidiennement trois trains ferroutiers de 100 wagons entre Montréal et Toronto. Le camionnage détient maintenant presque tout le marché. Il constitue la forme prédominante de transport pour la plupart des grands déplacements interurbains pour les marchandises qui ne sont pas en vrac sur une distance inférieure à environ 1 300 kilomètres.

La plupart des chemins de fer se sont transformés en transporteurs intermodaux de longue distance de produits placés dans des conteneurs et des remorques, de produits forestiers, et de produits de faible valeur à fort volume comme le minerai de fer, le charbon, le grain et la potasse. Les chargements par train-bloc de charbon provenant des mines de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et destinés à l'exportation sont passés de très faibles quantités à la fin des années 60 à plus de 31 millions de tonnes en 1995.

Les treize groupes de produits principaux<sup>3</sup> indiqués dans le tableau 1 représentaient 61,2 p. 100 de la marchandise transportée par chemins de fer au Canada en 1995. En général, le Canadien National et le Canadien Pacifique assuraient 71 p. 100 du transport de marchandises. Si le minerai de fer, transporté exclusivement par trois chemins de fer spécialisés de la région de Québec-Labrador, devait être exclu du total du trafic de marchandises, la part regroupée du CN et du CP atteindrait presque 84 p. 100<sup>4</sup>. Les autres produits lourds énoncés ci-après appartiennent aux secteurs traditionnels qui constituent la force des chemins de fer en raison du volume des déplacements (p. ex. les chargements de grain destinés à l'exportation) et de la distance parcourue (p. ex. les produits forestiers destinés au marché américain).

---

<sup>3</sup> À ce niveau de détail, la classification des produits contient quelque 320 groupes de produits.

<sup>4</sup> Comme une bonne part des marchandises empruntent plus d'un chemin de fer, le CN et le CP accaparent une part encore plus grande du trafic de marchandises que ces chiffres le laissent supposer.

**Tableau 1**  
**Principaux groupes de produits et part du trafic, 1995**

Produits	Tonnes (000)	% du total
Animaux vivants	négligeable	0,0
Nourriture, aliments des animaux, boissons et tabac		
<i>Blé, avoine et orge</i>	31 883	10,3
<i>Autre</i>	26 012	2,3
	5 871	
Matières brutes, non comestibles		
<i>Minerai de fer</i>	125 527	15,2
<i>Charbon</i>	38 669	16,0
<i>Copeaux de bois à pâte</i>	40 864	4,1
<i>Autre</i>	10 491	14,4
	36 600	
Matières fabriquées, non comestibles		
<i>Bois d'oeuvre, pâte de bois et papier journal</i>	75 213	
<i>Potasse</i>	23 171	9,1
<i>Autre</i>	13 025	5,1
	39 017	15,4
Produits finis non comestibles	3 918	1,5
Types spéciaux de trafic	17 134	
<i>Ferroutage, conteneur et wagon de pool</i>	16 580	6,5
<i>Autre</i>	554	0,2
Chargements de détail	9	—
<b>TOTAL</b>	<b>253 684</b>	<b>100,0</b>

Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, catalogue n° 52-216, 1995.

En 1995, le CN a imputé 17 p. 100 de ses recettes-marchandises au transport intermodal, mais les données qui figurent au tableau 1 sous-estiment cette situation étant donné que l'on rend compte du trafic intermodal national surtout dans chacun des groupes de produits. Cela s'explique par le fait que la plus grande partie du trafic intermodal national effectué par les chemins de fer canadiens (plus de 70 p. 100 des recettes intermodales nationales) est directement vendue aux expéditeurs. Cela contraste avec les pratiques ferroviaires américaines, où la plus grande partie du trafic intermodal national vient du fait que les chemins de fer vendent leurs services en gros à des entreprises de camionnage et à des

organismes appartenant à des *tiers* qui revendent les services de transport aux véritables expéditeurs.

Une partie du trafic ferroviaire intermodal est incluse dans le tableau 1 sous la rubrique *Ferroulage, conteneur et wagon de pool*, et une partie est inscrite en fonction des produits contenus -- en particulier *Matières fabriquées, non comestibles, autres*. Toutefois, le transport intermodal constitue le segment du trafic ferroviaire qui connaît la plus forte croissance parce qu'il ajoute de la souplesse aux services ferroviaires. Il permet ainsi aux chemins de fer de faire concurrence dans le cas de destinations qui n'ont pas de voie de service et dans le cas d'envois qui sont petits ou dont le délai de livraison est critique. La construction automobile (qui représente probablement presque tous les *produits finis, non comestibles* du tableau 1) est bien plus importante que le tonnage ne le laisse croire. En 1995, le Canadien National a déclaré que presque 10 p. 100 de ses recettes-marchandises provenaient du trafic confié au groupe de produits industriels de l'automobile du CN et que ses revenus moyens par mille-tonne s'élevaient à 0,1631 \$, soit quatre fois plus que la moyenne de 0,0371 \$ pour le trafic-marchandises<sup>5</sup>.

### **Facteurs régionaux**

Vers la fin du siècle dernier, la plupart des petits chemins de fer canadiens ont été intégrés, par appropriation ou par baux (presque) permanents, aux réseaux des plus grandes compagnies. On y voyait un moyen de contrôler le transport en provenance ou à destination de ces lignes et dont la composante liée au transport de ligne était perçue comme ayant une importance critique pour le chemin de fer principal. Néanmoins, plusieurs transporteurs régionaux et un plus grand nombre encore de transporteurs locaux ont subsisté jusqu'à la présente décennie. À la suite de la révision des dispositions législatives de 1987, les grands transporteurs ont encouragé la réapparition d'exploitations de lignes courtes indépendantes de leurs activités principales (mais reliées à ces dernières). Les principaux avantages de ces exploitations tenaient à des coûts de main-d'oeuvre inférieurs et à une plus grande ouverture aux besoins spécifiques des expéditeurs situés le long de la ligne.

L'exploitant de ligne courte obtient habituellement une charte provinciale et s'efforce de réduire les coûts de main-d'oeuvre en évitant la présence des grands syndicats des chemins de fer et les définitions trop précises des tâches. En général, les employés des lignes courtes sont affectés à plusieurs fonctions.

---

<sup>5</sup> Les données de base sont tirées de la page 30 du *Rapport annuel du Canadien National de 1995*.

L'exploitant de lignes courtes n'est pas tenu d'investir dans des wagons de marchandises puisque ces derniers sont fournis par le transporteur de liaison, habituellement la compagnie qui possède la ligne. Les dispositions législatives en matière d'*obligation du successeur* en Saskatchewan et en Colombie-Britannique ont limité le développement des lignes courtes dans ces provinces. L'Ontario possédait également de telles dispositions législatives, mais elles ont été abrogées en 1996.

## Industrie canadienne

Au cours des deux dernières décennies, les deux chemins de fer transcontinentaux canadiens ont abandonné de grandes portions de leurs réseaux routiers et vendu la plupart de leurs intérêts non ferroviaires. Les deux ont depuis longtemps délaissé le transport maritime de voyageurs. Les Lignes aériennes Canadien Pacifique ont été vendues à Pacific Western dont la fusion a permis de former les Lignes aériennes Canadien International. Le Canadien National a vendu sa chaîne d'hôtels aux hôtels du Canadien Pacifique. Le Canadien Pacifique a réduit sensiblement ses immenses actifs immobiliers et continue de le faire. Les deux sociétés fonctionnent aujourd'hui comme des entreprises plus petites soumises à des contrôles plus serrés conformément aux exigences nouvelles de l'économie actuelle et des conditions de transport.

### Structure

Dans sa brochure intitulée *Tendances ferroviaires de 1996*, l'Association des chemins de fer du Canada énumère 32 entreprises qui en font partie. Presque tous les chemins de fer sont membres de l'association et le nombre de transporteurs de courtes distances augmentent constamment. Quoi qu'il en soit, les deux principales sociétés canadiennes, le Canadien National et le Canadien Pacifique, dominent l'industrie puisqu'elles détiennent presque 90 p. 100 des chemins de fer en exploitation. Il existe trois transporteurs régionaux, deux dans le nord de l'Ontario et un en Colombie-Britannique. Devenu récemment une filiale de l'entreprise américaine Wisconsin Central, l'Algoma Central (ACR) relie maintenant Sault Ste. Marie à Hearst tandis que la Commission de transport Ontario Northland, propriété de la province de l'Ontario, exploite l'Ontario Northland Railway de North Bay à Moosonee sur la Baie James, de Cochrane à Calstock et la ligne nord-sud qui franchit la frontière de la province en destination de Noranda (Québec). Le British Columbia Railway appartient à la province de la Colombie-Britannique et s'étend de Vancouver Nord à Prince George et à divers autres endroits au nord. Les trois possèdent des voies de raccordement avec le CN et le CP.

Trois chemins de fer spécialisés sont en exploitation entre la rive nord du fleuve Saint-Laurent et les mines de fer situées dans le nord du Québec et au Labrador. Le Chemin de fer Québec North Shore and Labrador appartient à l'Iron Ore Company of Canada, le Wabush Lake Railway/Arnaud Railway appartient à Wabush Lake Mines, et le chemin de fer Cartier appartient à la Compagnie minière Québec Cartier. On trouve également le Devco Railway en Nouvelle-Écosse qui transporte surtout du charbon des mines locales à l'aciérie de Sydney, et le Roberval Saguenay qui transporte surtout des produits d'aluminium entre La Baie et Jonquière. Ces deux chemins de fer appartiennent en fait à leur principal expéditeur.

Les autres lignes canadiennes sont des voies dédiées ou des chemins de fer secondaires. Un certain nombre d'entre elles existent depuis de nombreuses années et effectuent des opérations d'aiguillage, et parfois des déplacements sur courte distance pour permettre un transfert au CN ou au CP. L'Essex Terminal Railway offre ce service dans la région de Windsor (Ontario), et le Southern Railway de la Colombie-Britannique, dans la vallée du bas Fraser. Même s'il est surtout un transporteur de charbon vers l'aciérie de Sydney, le Devco peut également entrer dans cette catégorie.

D'autres chemins de fer sont des transporteurs de ligne courte relativement nouveaux qui exploitent d'anciennes lignes du CN ou du CP et qui assurent en général un faible volume de transport vers les embranchements des anciens exploitants de lignes même si quelques-uns d'entre eux effectuent un transport local important. Voici des exemples de ces chemins de fer :

- Windsor and Hantsport de Nouvelle-Écosse, qui exploite une partie des anciennes lignes du Dominion Atlantic Railway (CP);
- le Central Western Railway, qui exploite les anciens embranchements du CN et du CP dans le centre de l'Alberta;
- le Goderich and Exeter, qui exploite un ancien embranchement du CN au nord de Stratford (Ontario) desservant la mine de sel de Goderich et plusieurs élévateurs à grain;
- la Société des chemins de fer du Québec, qui exploite, sur la rive nord du Saint-Laurent, un ancien embranchement du CN reliant Québec à Clermont et desservant essentiellement les usines de papier de la région.

Le Canadien Pacifique a mis fin à ses activités dans les provinces de l'Atlantique et a transféré à de nouveaux exploitants son réseau ferrovière entre Saint John

(Nouveau-Brunswick) et Sherbrooke (Québec). De plus, le CP a récemment conclu une entente avec le Central Western Railway pour que celui-ci exploite ses lignes dans la vallée de l'Outaouais. Le CN a obtenu des syndicats de chemin de fer des concessions lui permettant d'établir des lignes courtes *internes* dans la région de l'Okanagan en Colombie-Britannique et dans le nord du Québec. Le CP a conclu une entente semblable dans le centre de l'Ontario.

Le CN et le CP ont investi dans des tunnels dans le sud de l'Ontario afin d'améliorer l'accès aux États-Unis et vice et versa. Le Canadien National a bâti un nouveau tunnel entre Sarnia (Ontario) et Port Huron, au Michigan, sur sa ligne principale Toronto-Chicago. Ce tunnel a été construit pour accueillir les plus grands wagons de chemin de fer maintenant en service y compris les transporteurs d'automobiles à trois étages et les conteneurs gerbés. Dans un article traitant du Port de Halifax, le magazine *Traffic World* a signalé que le pourcentage de conteneurs manutentionnés à Halifax à destination de Chicago est passé de 2 p. 100 avant l'ouverture du tunnel en avril 1995 à 10 p. 100 en septembre 1996<sup>6</sup>. Le président de la Société du port de Halifax a affirmé que le volume de marchandises qui partent du port à destination de Chicago est passé de 16 400 UEC<sup>7</sup>, dans le premier semestre de 1995, à 20 600, au cours de la même période de 1996<sup>8</sup>. Le CN est le seul chemin de fer à desservir Halifax tandis que le CP, en raison du contrôle qu'il exerce sur les navires de ligne faisant escale à Montréal, domine les déplacements ferroviaires de conteneurs qui sortent du port et y entrent.

Quand le CN a annoncé la construction d'un nouveau tunnel à Sarnia, le CP a agrandi l'un des deux passages du tunnel commun aux CN/CP entre Windsor et Détroit afin de permettre le passage de charges plus grosses à l'exception des conteneurs gerbés en service intérieur. Le CP estimait que cet investissement s'imposait pour demeurer compétitif avec le CN, notamment dans le domaine du transport d'automobiles, et pourrait même permettre au port de Montréal de rester compétitif au chapitre du transport de conteneurs à l'importation et à l'exportation en direction et en provenance du Midwest américain.

Les chemins de fer canadiens sont également des intervenants importants aux États-Unis. Le Canadien Pacifique possède et exploite le SOO Ligne Railroad et le Delaware and Hudson Railroad tandis que le Canadian National possède et

---

<sup>6</sup> Terry Brennan, *Halifax Midwest Volume*, Traffic World, le 9 septembre 1996, p. 27.

<sup>7</sup> Le sigle UEC signifie unités équivalentes de conteneurs de 20-pieds, la mesure standard pour ces conteneurs maritimes. Un conteneur de 40 pieds équivaldrait à deux UEC.

<sup>8</sup> Terry Brennan, *Halifax Midwest Volume*, Traffic World, le 9 septembre 1996, p. 27.



exploite le Grand Trunk Western et le Duluth, Winnipeg and Pacific. Ces chemins de fer non seulement desservent les expéditeurs de ces régions, mais offrent au CN et au CP un accès direct à d'importants marchés et embranchements ferroviaires américains.

Les chemins de fer américains se rendent au Canada dans le seul but d'effectuer des liaisons avec les chemins de fer canadiens; ils n'y exploitent aucune route complète. ConRail se rend à Montréal, CSX et Norfolk Southern se rendent dans le sud de l'Ontario, entre Niagara Falls et Windsor/Sarnia, et Burlington Northern vient à Winnipeg, à Nelson (Colombie-Britannique) et à Vancouver. Avant la vente du Canada Southern au CN et au CP au milieu des années 80, ConRail possédait un important réseau au sud de l'Ontario. Bien qu'il possède également un réseau complet, CSX a toutefois considérablement réduit sa taille en raison de l'abandon de lignes au cours des années 1990. De plus, des sociétés américaines comme RailTex, Iron Road et OmniTRAX deviennent des intervenants majeurs dans l'exploitation de lignes courtes au Canada.

### **Rendement**

La rentabilité des chemins de fer a connu d'importantes fluctuations au cours des dernières années. Cette situation est partiellement imputable à l'importante radiation d'actifs des chemins de fer. L'une des mesures du rendement que l'on utilise fréquemment est le *ratio d'exploitation* (dépenses d'exploitation par rapport aux recettes d'exploitation). Le tableau 2 indique les ratios d'exploitation pour la période allant de 1988 à 1995 pour le CN et le CP respectivement et pour les deux ensemble. Il est difficile de déterminer des tendances compte tenu des frais importants de restructuration et de radiation d'actifs. On remarque toutefois que, pour 1995, les chemins de fer américains de classe I affichaient un ratio d'exploitation combiné de 0,86; ceux des trois plus grandes compagnies de l'Est fluctuaient entre 0,74 à 0,86, et ceux des trois principales compagnies de l'Ouest, entre 0,79 à 0,92.

**Tableau 2**  
**Ratios d'exploitation du CN et du CP -- Activités canadiennes**

	CN <sup>a</sup>	CP <sup>a</sup>	Combinés <sup>b</sup>	Combinés <sup>b,c</sup>
1995	0,99	1,22	1,09	0,91
1994	0,89	0,87	0,88	0,86
1993	0,96	0,91	0,94	0,94
1992	1,20	1,11	1,16	0,95
1991	1,00	1,00	1,00	0,92
1990	1,03	0,89	0,97	0,94
1989	0,94	0,92	0,93	0,91
1988	0,95	0,86	0,91	0,92

<sup>a</sup> Source : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, catalogue n° 52-216, publication annuelle.*

<sup>b</sup> Source : l'Association des chemins de fer du Canada, *Statistiques mensuelles d'exploitation* (Montréal, ACFC, 1996).

<sup>c</sup> À l'exception des postes extraordinaires.

Les recettes et le niveau de transport des chemins de fer ont subi les contrecoups du ralentissement de l'économie au début des années 90. Par exemple, selon l'Association des chemins de fer du Canada, les recettes moyennes par kilomètre-tonne (mesure type des chemins de fer) sont passées de 2,50 cents en 1988 à 2,32 cents en 1995. Cette situation s'explique en partie par l'augmentation du pouvoir de négociation des expéditeurs même si une partie de ce déclin est peut-être attribuable à une modification de la composition du trafic, les chemins de fer transportant davantage de produits de faible valeur et moins de produits de grande valeur.

## **Analyse de l'industrie canadienne**

### **Facteurs technologiques**

#### *Données électroniques*

Pendant des décennies, les chemins de fer canadiens ont été les chefs de file de l'industrie dans l'application de la technologie informatique et de la technologie de l'information. Au cours des dernières années, le CN et le CP ont investi beaucoup

d'argent pour favoriser l'échange électronique de données avec les expéditeurs et les autres transporteurs visant ainsi à créer un réseau de chemins de fer *sans papier*. Au début de 1996, la moitié des connaissements destinés aux expéditions du CN étaient reçus par échange électronique de données. L'information douanière des envois internationaux est également transmise électroniquement, et de nombreux clients des chemins de fer peuvent faire le suivi de leurs envois par Internet. Les deux grands chemins de fer s'emploient actuellement à améliorer les fonctions liées à l'échange électronique de données à leurs grands terminus intermodaux. En général, ces investissements visent deux avantages fondamentaux : un meilleur service à la clientèle et une réduction des coûts.

#### *Matériel moteur et matériel roulant*

Après des années de reconstruction et de remise en état des locomotives des années 70, au moment où un grand nombre de leurs homologues américains mettaient en service de nouvelles locomotives de grande puissance, les chemins de fer canadiens ont entrepris d'importants programmes d'investissement destinés à du nouveau matériel moteur. Le CN prévoit remplacer tout près de 550 locomotives par 400 nouvelles sur une période de 15 ans. À ce jour, le CN a commandé 105 (avec une option d'achat sur 175 au total) nouvelles locomotives 4 300 SD-751 de General Motors. Le CP a pris livraison de 83 nouvelles locomotives de 4 000 hp à c.a. en 1995 et poursuit son programme de nouvelles acquisitions et de remises à neuf de locomotives. Les nouvelles locomotives exigent moins d'entretien par unité, consomment beaucoup moins de carburant par tonne déplacée et sont beaucoup plus puissantes.

Les parcs de wagons couverts ordinaires et spécialisés (par ex., réfrigérés, isolés) et les autres types de wagon vieillissent. D'une durée de vie nominale d'environ 30 ans, un grand nombre d'entre eux ont presque atteint ou dépassent cet âge. Certains ont été améliorés ou reconstruits pour assurer un service continu au-delà de cette limite. On ne fabrique plus autant de wagons couverts qu'auparavant; les chemins de fer canadiens remplacent plutôt une bonne partie de leur parc de wagons couverts par des conteneurs en service intérieur (caisses étanches et conteneurs spécialisés). Ces changements ont amené, entre autre, une croissance rapide de l'utilisation de conteneurs pour le service intérieur. Même si plusieurs types de wagon perdent du terrain, ce n'est pas le cas des wagons plats à parois de bout, des wagons-trémies couverts et ouverts ainsi que le matériel spécialisé en transport automobile et en pièces d'automobile qui n'ont pas perdu leur popularité. Le matériel spécialisé destiné au transport des matières dangereuses et de produits chimiques appartient habituellement à l'expéditeur ou est loué.

Même si les chemins de fer possèdent leur propre parc intérieur de conteneurs fonctionnant sur leurs lignes, Canadian Tire et La Baie fournissent des conteneurs pour transporter leurs propres expéditions. D'autres pourraient également emboîter le pas. Les conteneurs sont construits par les fabricants de remorques comme MANAC et MOND plutôt que par des fabricants de wagons de chemin de fer.

Récemment, les chemins de fer ont acheté de nouveaux wagons-trémies couverts d'une capacité de 100 tonnes, ce qui représente une augmentation de 10 p. 100 par rapport aux plus gros wagons antérieurs<sup>9</sup>. Pour ce faire, les chemins de fer ont amélioré certaines lignes afin de permettre ce transport. En 1994 et 1995, National Steel Car a construit 2 500 de ces wagons-trémies couverts à grande capacité pour le transport du grain effectué par le CP au Canada et aux États-Unis<sup>10</sup>.

### *Systèmes de transport intermodal*

Le transport intermodal gagne en popularité, et cette croissance pourrait être favorisée par de nouvelles formes de technologie intermodale. Le système RoadRailer (dans lequel des remorques modifiées sont placées sur voie ferrée et tirées par des trains) est en usage depuis un certain nombre d'années; il y a aussi maintenant, à titre d'essai, le Iron Highway et le système canadien utilisé par ÉcoRail.

Le Iron Highway est une nouvelle forme de *ferroulage* qui prévoit l'utilisation d'un module contenant deux locomotives et un pont permanent de 1 200 pieds pouvant recevoir jusqu'à 20 remorques de 53 pieds. On peut attacher plusieurs modules pour former un train de longueur conventionnelle. Ce système vise à soustraire au camionnage en location et privé le transport par ferroulage et convient davantage aux voyages de moyenne distance entre les régions urbaines.

Comme le RoadRailer, le service ÉcoRail repose sur l'élimination des wagons, c'est-à-dire que le châssis de la remorque ou du conteneur sert de wagon de chemin de fer. Dans le cas de déplacements par voie ferrée, on place des bogies sous chaque extrémité de la remorque. Cette technologie est conçue pour être adaptable partout où les voies ferrées sont au même niveau que la route; elle

---

<sup>9</sup> Certains chemins de fer américains (par ex., BN et NS) peuvent maintenant transporter jusqu'à 315 000 livres de poids total (143 200 kg) grâce aux nouveaux wagons sur certaines voies. La norme précédente était de 263 000 livres (120 000 kg).

<sup>10</sup> Communiqué de presse du Canadien Pacifique.

n'exige aucune installation ni aucun équipement de déchargement spécialisé. On espère que ce système se révélera utile dans les régions éloignées.

### **Facteurs structurels**

Le Canada possède deux importants chemins de fer (selon les normes canadiennes), quelques entreprises moyennes et régionales et un nombre sans cesse croissant de petits exploitants. Le CN et le CP sont petits en comparaison avec les méga chemins de fer américains (BN et UP) présentement en expansion; leur pouvoir de négociation pour conserver de longues portions de transport au Canada pourrait être mis à rude épreuve. La tendance croissante à conclure des *alliances stratégiques* entre les transporteurs de liaison comme le *Superior Connexion* entre le Canadien National, CSX, Wisconsin Central and Illinois Central pour le transport intermodal entre l'ouest du Canada et les États-Unis, est peut-être la voie que les chemins de fer canadiens doivent emprunter pour protéger leur part de revenus et le transport à longue distance.

Les chemins de fer, particulièrement le CN et le CP, se plaignent de faire les frais d'une politique d'imposition canadienne «inéquitable» par rapport à celle dont bénéficient d'autres modes de transport concurrents au Canada et leurs concurrents américains. Dans une étude réalisée en 1993 par l'Association des transports du Canada, on souligne que les impôts canadiens représentent 14 p. 100 des recettes brutes des chemins de fer et 8 p. 100 des recettes brutes des transporteurs routiers<sup>11</sup>. L'Association des chemins de fer du Canada signale que ses sociétés membres ont, en 1995, versé 470 millions de dollars au titre des taxes sur les locomotives et le carburant, de l'impôt foncier et d'autres taxes de vente et d'accise<sup>12</sup>. Récemment, les chemins de fer ont bénéficié d'allègements des taxes sur le carburant au Manitoba et en Alberta, de l'impôt foncier en Ontario et de la taxe sur les placements en Colombie-Britannique. Malgré tout, les chemins de fer (et, dans une moindre mesure, les autres modes de transport) demeurent plus lourdement taxés que d'autres secteurs industriels. Cette situation, on le conçoit, a des répercussions sur les fournisseurs d'équipement de chemin de fer, les clients des chemins de fer et la compétitivité du mode de transport.

---

<sup>11</sup> KPMG Peat Marwick Thorne et KPMG Peat Marwick Stevenson & Kellog, *Fiscalité et compétitivité des transports*, Association des transports du Canada, 1993.

<sup>12</sup> Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 1996*, p. 15.

En outre, les chemins de fer doivent attendre plus longtemps pour amortir leurs actifs que leurs concurrents du secteur du camionnage ou d'autres chemins de fer aux États-Unis. Par exemple, *les déductions pour amortissement consenties au secteur du camionnage offrent aux semi-remorques un taux d'amortissement de 33 p. 100 plus favorable qu'aux conteneurs intermodaux équivalents utilisés à des fins identiques par les compagnies de chemins de fer*<sup>13</sup>.

Ces dernières années, on a beaucoup parlé de l'intégration ou de la rationalisation du matériel de chemin de fer au Canada. Le CN et le CP ont élaboré un plan de rationalisation de leurs lignes dans la vallée de l'Outaouais, sans qu'on y donne suite. Ils ont envisagé la fusion des activités des deux sociétés dans l'Est et, au moment de l'échec des pourparlers, le CP a proposé d'acheter les actifs du Canadien National dans l'Est. Cette offre, faite à l'époque où le CN était toujours une société d'État, a été rejetée par le gouvernement fédéral.

En 1995, le gouvernement du Canada a privatisé le Canadien National, société d'État pendant plus de 70 ans. Pendant ce temps, le Canadien Pacifique s'est départi de ses actifs accessoires; en 1996, il déplaça son siège social de Montréal à Calgary afin de se rapprocher de ses principales sources de fret, soit les producteurs de ressources établis dans l'Ouest. Ces modifications ont entraîné, chez les deux transporteurs, au cours des vingt années suivantes, une décentralisation du pouvoir de décision, de Montréal dans les bureaux régionaux.

## **Facteurs environnementaux**

### ***Émissions***

Les effets d'activités et de processus divers sur les environnements naturel et humain ont suscité de graves inquiétudes. Dans le domaine des transports, les émissions générées par l'utilisation de carburant sont considérées comme une préoccupation environnementale majeure. Quelle que soit la distance, les chemins de fer consomment nettement moins de carburant que les camions. Par conséquent, ils pourraient servir à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Même si le recours aux chemins de fer pourrait se traduire par des niveaux d'émission moindres, on peut craindre que la complexité du transport industriel ne limite de tels recours, là où les décisions relatives au transport sont fondées sur des motifs commerciaux.

---

<sup>13</sup> Association des chemins de fer du Canada, *Exposé au Comité permanent des transports concernant le transport, le commerce et le tourisme*, le 19 novembre 1996, p. 9.

Aux États-Unis, l'adoption de normes plus rigoureuses concernant les émissions aura sur les chemins de fer canadiens un effet limité, voire inexistant. Le matériel de traction plus ancien est utilisé sur les lignes secondaires de même que dans les secteurs où, au Canada, l'activité ferroviaire est limitée. Dans le cadre des opérations ferroviaires entre le Canada et les États-Unis, on aura recours à du matériel plus récent. Par ailleurs, on desservira des destinations comme Chicago, souvent dans le cadre de services conjoints assurés de concert avec des chemins de fer établis aux États-Unis. Malgré la prévalence plus grande du matériel de traction ancien au Canada, une bonne partie des appareils concernés ont été mis à niveau en fonction des normes récentes. Dans certains cas, ils sont même, sur le plan environnemental, plus à jour que le matériel moteur plus récent utilisé aux États-Unis. Au Canada, les chemins de fer ont conclu avec Environnement Canada un protocole d'entente prévoyant des émissions maximales de NO<sub>x</sub> de 115 kilotonnes par année, par rapport à l'effort de 1989. En cas d'augmentation de l'activité, la limite autorisée augmente, même si, compte tenu de l'entrée en scène de nouvelles locomotives à haut rendement énergétique, on s'attend à ce que les niveaux d'émissions relatifs diminuent.

### ***Transport de marchandises dangereuses***

Plus de 10 p. 100 du fret total transporté par le CN et le CP est constitué de matières dangereuses. Pour le transport de telles marchandises, on prend des précautions particulières concernant l'âge des trains, la pose de plaques, la conception de l'équipement et l'inspection des trains. Les trains ou les wagons transportant des marchandises dangereuses ont été impliqués dans 25 à 33 p. 100 des accidents ferroviaires signalés, mais ce taux relativement élevé s'explique en grande partie par les critères différents applicables au signalement des accidents ferroviaires. Nombre de ces accidents sont si mineurs qu'ils n'auraient pas dû être signalés; on les a rapportés pour la seule raison de la présence de marchandises dangereuses. En 1995, cinq accidents ferroviaires se sont soldés par le rejet d'une certaine quantité de marchandises dangereuses. Toutefois, 99,9 p. 100 des marchandises dangereuses ont été transportées en toute sécurité.

### **Questions relatives à la sécurité ferroviaire**

Depuis la fin des années 70, le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués les chemins de fer canadiens est en déclin. Le nombre d'accidents par train-kilomètre dans lesquels sont impliqués le CN et le CP est sans cesse inférieur au taux moyen établi pour les chemins de fer américains de classe 1.

L'Opération Gareautrain, parrainée par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada en conjonction avec divers organismes gouvernementaux et

chemins de fer membres, est un exemple de programme de sécurité ferroviaire. Destiné en partie aux jeunes, le programme fait connaître les dangers des passages à niveau ainsi que de la circulation sur les voies ferroviaires. On a imputé aux programmes une réduction marquée des accidents aux passages à niveau.

### **Évaluation concurrentielle**

Comme on l'a précisé plus tôt, les chemins de fer des États-Unis sont moins réglementés que ceux du Canada. Aux États-Unis, une bonne partie du fret échappe à toute forme de réglementation économique (p. ex., le transport modal), et les chemins de fer américains sont parvenus, au début des années 80, à rationaliser rapidement leur matériel. Au Canada, ce n'est que récemment que les chemins de fer ont pu entreprendre de semblables mesures. Aux États-Unis, l'absence de réglementation économique a favorisé des gains en efficacité plus rapides qu'au Canada.

Au pays, les chemins de fer, particulièrement dans l'Est, font face, relativement à la plus importante partie du fret disponible, à une forte concurrence de la part du secteur du camionnage. Comme on l'a précisé plus tôt, les chemins de fer ont perdu, au profit du transport routier, l'essentiel de leur fret intermodal dans le marché Québec-Ontario (au départ comme à l'arrivée). Cette perte est imputable au service et à la concurrence relative aux prix. On prend maintenant des mesures pour tenter de récupérer une certaine partie de ce fret grâce à la mise en oeuvre des concepts d'ÉcoRail et d'Iron Highway.

La rationalisation des lignes (abandon ou vente) est une caractéristique permanente de la rationalisation du matériel de chemin de fer. Par exemple, le CN, le CP et CSXT ont, en 1996, abandonné ou vendu plus de 1 200 kilomètres de voies ferrées. À l'été de 1996, le CP envisageait une nouvelle réduction de 2 500 kilomètres (13 p. 100 de son réseau), la plupart des modifications étant apportées dans l'est du Canada. Dans l'est du Canada et des États-Unis, ces avoirs ont été intégrés dans Les chemins de fer Saint-Laurent et Hudson et dissociés, du point de vue de la structure commerciale, du reste du réseau. Dans le cadre du plan du CN, on prévoit éliminer près de 4 200 kilomètres de voies, principalement dans l'ouest du Canada, ce qui représente près de 15 p. 100 du réseau. Dans des rapports publiés par le CN, on plaide également en faveur de l'élimination de 2 000 kilomètres de plus d'ici 1999.

Depuis 1990, on a formé au moins 15 nouvelles compagnies ferroviaires afin d'exploiter 3 600 kilomètres de voies appartenant au préalable au CN et au CP. Si les cessions plus anciennes ont d'abord porté sur des voies secondaires (p. ex. dans le cas de Central Western), on a récemment cédé aux transporteurs



régionaux et aux lignes ferroviaires sur courtes distances certaines lignes principales de deuxième catégorie.

Depuis plusieurs années, les chemins de fer sont en mesure d'améliorer l'efficacité de leurs activités. Ils ont ainsi éliminé les fourgons de queue (la réglementation les y autorisant) et concluent avec les syndicats des ententes concernant la taille des équipes de train, processus où les chemins de fer canadiens ont dominé l'industrie nord-américaine. On s'attend à ce que les chemins de fer continuent de réduire les coûts. Quant à savoir comment réagiront les syndicats ferroviaires, la question demeure ouverte. Parmi les autres moyens de réduire les coûts, citons la cession de lignes de faible densité à des exploitants de chemins de fer sur courtes distances qui, contrairement aux grands chemins de fer, ne sont pas liés par les conventions collectives et, ainsi qu'on l'a déjà mentionné, la création, avec l'accord des syndicats, de lignes de chemins de fer sur courtes distances internes.

Dans l'ensemble des chemins de fer canadiens, le nombre d'emplois a diminué de façon considérable, passant de plus de 69 000 en 1990 à moins de 52 000 en 1995. En revanche, la rémunération est passée de 41 251 \$ en 1990 à 51 602 \$ en 1995. À cet égard, on note que l'augmentation de la rémunération moyenne vise d'abord et avant tout le CN et le CP (elle s'explique en partie par la suppression d'un nombre proportionnellement plus élevé d'emplois plus faiblement rémunérés); chez VIA, elle a diminué de façon considérable.

## **Environnement en évolution**

Avec l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, il est devenu plus facile d'abandonner les lignes indésirables. Pour ce faire, les chemins de fer n'ont plus besoin d'une autorisation réglementaire. Quant aux lignes qu'ils souhaitent abandonner, ils n'ont qu'à rendre publics leurs plans triennaux et offrir ces lignes aux parties intéressées, puis aux gouvernements. Si aucune vente (ni cession) n'intervient, ils peuvent cesser d'exploiter la ligne, après avoir avisé l'Office des transports du Canada, conformément à la loi. À la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, les chemins de fer sont aujourd'hui en mesure d'abandonner des lignes secondaires consacrées au transport des céréales qu'ils étaient au préalable contraints de conserver au moins jusqu'en l'an 2000.

Le nombre de lignes secondaires augmente. Le CP a mis en vente sa filiale de Manitowadge, et VIA, pour protéger ses opérations passagers, s'est récemment porté acquéreur de la filiale du CN de Chatham, qui va de Chatham à Windsor en Ontario. La Société des chemins de fer du Québec a récemment mené à bien des négociations d'achat de la ligne du CN qui, dans l'Est, va jusqu'à Chandler, sur la rive sud de la péninsule gaspésienne.

Les chemins de fer achètent également du nouveau matériel moteur, notamment de puissantes unités diesels-électriques ainsi que de volumineux wagons-trémies couverts capables de transporter 100 tonnes de fret (10 p. 100 de plus que les wagons antérieurs). On procède de plus à la mise à niveau des tronçons choisis où ces wagons plus volumineux seront appelés à circuler.

## Services-voyageurs

### Contexte industriel

Dans le monde, la plupart des entreprises ferroviaires qui assurent des services-voyageurs appartiennent au gouvernement et sont exploitées par lui. Dans de nombreux pays, il constitue le principal mode de transport interurbain. Les États-Unis, qui, en 1971, ont pris le contrôle des services-voyageurs offerts par les compagnies ferroviaires américaines en vertu de la *National Railroad Passenger Corporation* (Amtrak), ont donné l'exemple au Canada. En vertu de l'accord, on a échangé des actions d'Amtrak contre de l'équipement, des gares et l'octroi de droits de circulation. En contrepartie, Amtrak a soulagé les transporteurs de fret d'un fardeau et assuré des services-voyageurs intégrés.

Avec l'avènement d'un réseau routier de bonne qualité et du transport aérien, les chemins de fer canadiens ont perdu la majorité de leurs passagers. Malgré tout, les chemins de fer, réglementés par le gouvernement fédéral, devaient continuer à poursuivre nombre de leurs activités; en guise de compensation pour les pertes subies, ils touchaient des subventions. En 1977, le gouvernement fédéral, réagissant aux demandes d'allégement présentées par les chemins de fer, a établi VIA Rail, société qui a pris le contrôle de la plus grande partie des services-voyageurs du CN et du CP. À l'époque, bon nombre de trains de passagers empruntaient les voies du CN, et les activités de VIA sont demeurées concentrées sur elles.

À l'automne 1989, à la lumière de pertes de plus en plus élevées au chapitre des services et face aux préoccupations concernant l'importance des paiements gouvernementaux, le gouvernement fédéral a réduit de façon considérable les activités de VIA, soit de 30 p. 100 la taille de son réseau et de 50 p. 100 le nombre de trains-kilomètres exploités. On a supprimé ainsi la plupart des itinéraires régionaux, et la fréquence des trains interurbains a été réduite à moins d'un trajet quotidien. Le train touristique saisonnier nouvellement créé entre Vancouver et Jasper/Banff (le *Montagnard des Rocheuses*) a été vendu à la société privée, Great Canadian Rail Tours. En raison de tous ces facteurs, la clientèle de VIA a chuté de 46 p. 100, passant de 6,5 à 3,5 millions de passagers en 1990. En 1995, le volume de passagers se situait encore à 3,6 millions. Les revenus que VIA tirait de la vente de billets sont passés de 244 millions de dollars en 1989 à 139 millions

de dollars en 1990<sup>14</sup>. En 1995, les revenus avaient cependant augmenté, pour passer à 162 millions de dollars.

En 1995, les chemins de fer ont transporté environ 4,1 millions de passagers, dont 88 p. 100 par VIA. Il s'agit d'une légère diminution par rapport aux chiffres de 1991, soit 4,3 millions de passagers, dont 85 p. 100 appartient à VIA. Le trajet moyen des passagers est passé de 335 kilomètres en 1991 à 361 kilomètres en 1995.

## **Industrie canadienne**

### **Structure**

Bien que l'essentiel du réseau national de 13 200 kilomètres de VIA passe par des voies du CN et -- dans une moindre mesure -- du CP, VIA possède une centaine de kilomètres de voies environ. Pour le reste, VIA demeure autonome, à l'exception toutefois de quelques cas mineurs où on loue des gares et où l'on achète les services d'équipage ou des services d'entretien auprès des transporteurs de marchandises. L'entreprise possède ses équipages, ses gares, son équipement et ses services d'entretien.

La plupart des activités de VIA se cantonnent dans le corridor Québec-Windsor, où on assure un service rapide et raisonnablement fréquent. Selon le segment du corridor, on offre de quatre à dix départs par jour. VIA a également conclu une alliance intermodale avec les autocars Trentway-Wagar afin d'offrir des correspondances dans certaines régions du sud-ouest de l'Ontario, où la fréquence des trains est faible. Le corridor Québec-Windsor, qu'empruntent plus de 3 millions de passagers, compte pour les deux tiers des revenus de VIA.

Trois jours par semaine, on propose des départs sur la ligne Toronto-Vancouver en concentrant toutefois ses efforts sur le marché touristique. La clientèle annuelle se situe aux environs de 165 000 passagers. Six jours par semaine, on propose des départs sur la ligne Montréal-Halifax (dont une correspondance vers la Gaspésie, trois jours semaine). En 1995, ces trains ont transporté 275 000 passagers. À l'instar du corridor Québec-Windsor, VIA a conclu des alliances avec des exploitants d'autocars pour assurer des services de correspondance avec ses trains.

VIA exploite, en vertu de la politique gouvernementale, un certain nombre de services dans les régions nordiques éloignées ainsi que sur d'autres routes. Il s'agit

---

<sup>14</sup> Les revenus du Montagnard des Rocheuses se sont établis à 6,6 millions de dollars en 1989, dernière année où le train a été exploité par VIA.

notamment des trains qui effectuent le trajet Montréal-Jonquière, puis Senneterre, dans le nord du Québec, Winnipeg-Churchill dans le nord du Manitoba et, enfin, Jasper- Prince Rupert, dans le nord de la Colombie-Britannique. La clientèle est plutôt limitée, et le rendement, nettement moindre que dans le reste du réseau.

Amtrak dessert trois importantes villes canadiennes. En conjonction avec VIA, la société offre un service journalier entre Toronto et Chicago de même qu'entre Toronto et New York. En son nom propre, Amtrak assure également des services journaliers à Vancouver et à Montréal, dans les gares de VIA. Enfin, la société offre des correspondances par autocar vers Montréal, Toronto et Vancouver, par l'entremise du service *Thruway*.

D'autres services-voyageurs réguliers sont offerts par le British Columbia Railway, l'Algoma Central Railway, la Commission de transport Ontario Northland et, dans une moindre mesure, le chemin de fer Québec North Shore and Labrador. Chacune de ces entreprises exploite une correspondance nord-sud au départ d'un important centre urbain situé dans une région éloignée. Dans certains cas, on offre des trains mixtes (fret et passagers). La fréquence des départs varie entre deux à six par semaine. Comme pour les services offerts par VIA dans le Nord, la clientèle est limitée. Le train de la Commission de transport Ontario Northland qui dessert Toronto-Cochrane, qu'empruntent 40 000 passagers par année, est caractéristique de ce type de service.

En 1993, l'ACR a indiqué que près du quart de ses revenus étaient issus des services-voyageurs. Ces services ne représentent qu'une très petite partie de l'activité du BCR et du Chemin de fer QNS & L. À l'exception du BCR, tous ces services-voyageurs bénéficient d'importantes subventions du gouvernement fédéral ( pour la Commission de transport Ontario Northland, du gouvernement provincial), les paiements du gouvernement pouvant représenter jusqu'à de 70 à 80 p. 100 des revenus tirés des services-voyageurs interurbains. Le BCR -- propriété de la province de la Colombie-Britannique -- touche des subventions provinciales.

L'ACR, qui appartient à des intérêts privés, et la Commission de transport Ontario Northland et le BCR, qui sont des sociétés publiques, exploitent des trains touristiques saisonniers en plus de leur service régulier. L'ACR a fait état d'une clientèle touristique près de quatre fois supérieure à celle de la clientèle du service interurbain. Les exploitations touristiques sont beaucoup plus rentables que les services interurbains, c'est-à-dire qu'elles touchent des recettes presque suffisantes pour compenser les frais d'exploitation.

La Great Canadian Railtour Company exploite des trains touristiques saisonniers entre Vancouver et Jasper, Banff et Calgary (le *Montagnard des Rocheuses*) de même qu'une diversité de forfaits touristiques intermodaux y compris des voyages en train. Bien que la société possède son propre matériel roulant, elle utilise les lignes principales du CN et du CP et achète bon nombre de ses services auprès de VIA ou des transporteurs de marchandises. On considère la société Rocky Mountaineer Tours rentable. Le *Montagnard des Rocheuses* a ceci d'unique que, pour la première fois, une entreprise privée s'est chargée d'un service-voyageurs autrefois assuré par VIA.

Dans le secteur des passagers, les exploitations ferroviaires touristiques représentent une tendance de plus en plus marquée. Habituellement exploitée sur de courts tronçons de voies abandonnées<sup>15</sup>, souvent au moyen d'équipements d'époque, ces lignes, qui permettent aux voyageurs de week-end ou de saison de *vivre l'expérience du transport*, sont souvent exploitées de concert avec des musées ferroviaires. Parmi les exploitations plus anciennes, citons les 18 kilomètres du Salem and Hillsborough Railroad, au Nouveau-Brunswick, le Port Stanley Terminal Rail en Ontario, le Prairie Dog Central au Manitoba et les excursions offertes par le BCR sur le train à vapeur Royal Hudson. Quant aux nouveaux arrivants sur le marché, il faut mentionner le Train à vapeur H-C-W et Les Trains touristiques Saint-Laurent au Québec, le York-Durham Heritage Railway et le South Simcoe Railway en Ontario, les Alberta Prairie Railway Excursions en Alberta et le Kettle Valley Steam Railway en Colombie-Britannique. White Pass and Yukon Route, qui avait suspendu ses activités au début des années 80 après avoir perdu son principal client de fret, a été réactivé pour assurer des services-voyageurs. On estime à plus de 500 000 voyageurs la clientèle de ces exploitations ferroviaires touristiques<sup>16</sup>.

### Rendement

Tout au long des années 80, VIA a récupéré environ 30 p. 100 de ses frais de fonctionnement, ce qui a obligé le gouvernement fédéral à lui consentir des fonds d'exploitation et d'immobilisations qui sont passés de 408 millions de dollars en 1980 à 637 millions de dollars en 1988. En même temps, le volume de passagers a diminué de plus de 15 p. 100, en partie à la suite d'une réduction progressive du nombre et de l'étendue des trajets offerts.

---

<sup>15</sup> Dans quelques cas, on emprunte des lignes du CP, du CN ou d'autres chemins de fer sur courtes distances nouvellement créés.

<sup>16</sup> *Rapport du Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire -- 1994.*

Depuis 1989, le taux de recouvrement des frais d'exploitation de VIA est passé à 44 p. 100<sup>17</sup>, et les besoins de la société en fonds gouvernementaux totaux sont passés à 295 millions de dollars (chiffres de 1995). Pour y parvenir, on a eu recours à des mesures de compression des coûts, à un programme permanent de réduction d'effectifs et à la renégociation des conventions collectives. À cela s'ajoutent de modestes augmentations de revenus. Malgré les améliorations apportées au fil des ans, les objectifs financiers de VIA demeurent formidables. L'entreprise doit, d'ici 1998, faire passer le taux de recouvrement des frais (d'exploitation) à 60 p. 100 et réduire ses besoins en subventions à moins de 200 millions de dollars. En cas d'échec, le réseau de VIA pourrait bien faire l'objet de nouvelles réductions.

## **Analyse de l'industrie canadienne**

### **Facteurs technologiques**

Une bonne part du matériel roulant actuel est âgé. Les chemins de fer plus petits exploitent un équipement très ancien, souvent acheté auprès du CN, du CP, de VIA ou d'autres chemins de fer. Même le parc de VIA est vieillissant, même si le matériel «Budd» en acier inoxydable acheté au milieu des années 50 a récemment été mis à niveau en fonction des normes actuelles. Le Canada n'a pas suivi l'exemple des Européens, qui ont investi massivement dans les trains à haute vitesse.

### **Facteurs structurels**

Les services-voyageurs réguliers interurbains ou régionaux conservent, dans le meilleur des cas, une clientèle très limitée grâce à d'importantes subventions gouvernementales. Au cours des dernières années, c'est dans le secteur des trains d'excursion, à vapeur et au diesel, qu'on a observé la croissance la plus marquée.

## **Évolution de la compétitivité**

Le marché des trains de passagers, naguère important, se limite aujourd'hui, dans une grande mesure, aux services interurbains offerts dans le corridor Québec-Windsor, aux services assurés en région éloignée de même qu'aux services susceptibles d'attirer les touristes. Quant au transport de passagers sur une courte

---

<sup>17</sup> Dans le calcul des taux de recouvrement des frais d'exploitation, VIA ne tient pas compte de l'amortissement des immobilisations. Si on en avait tenu compte, le taux de recouvrement des frais d'exploitation pour 1995 se serait établi à environ 40 p. 100.

et moyenne distance, la voiture personnelle domine, et on ne s'attend d'ailleurs à aucun changement à ce sujet. Pour ce qui est des distances plus longues et des voyages d'affaires, l'avion est le mode de transport privilégié, et on s'attend à ce qu'il continue de dominer ce marché.

Récemment, la création possible d'un train de passagers à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor a suscité beaucoup d'attention. Au cours des 25 dernières années, on a consacré à ce concept un certain nombre d'études fouillées. L'ampleur des dépenses en capital nécessaires et la taille limitée du marché potentiel constituent les principaux facteurs inhibants.

### **Contexte en évolution**

La transformation du réseau ferroviaire utilisé aux fins du transport de marchandises met en cause le maintien du réseau de VIA. Au fur et à mesure que des voies ferroviaires sont abandonnées ou cédées à des exploitants de chemins de fer sur courtes distances, la société VIA est contrainte de changer. Après la cession à d'autres entreprises de la ligne Montréal-Saint John du CP, VIA a dû modifier le trajet du train Montréal-Saint John-Halifax, qui emprunte désormais la ligne du CN. Pour maintenir le service-voyageurs jusqu'à Windsor, en Ontario, Via a récemment acheté un tronçon de 55 kilomètres de la filiale de Chatham du CN, tronçon qu'on se proposait d'abandonner.

La Société des chemins de fer du Québec a mené récemment bien des négociations visant l'achat de la ligne du CN sur la rive sud de la péninsule gaspésienne, ligne qui, de l'Est, va jusqu'à Chandler<sup>18</sup>. VIA a conclu un accord de service-voyageurs avec ce nouveau chemin de fer.

VIA Rail fait l'objet de pressions incessantes pour qu'il réduise sa dépendance à l'égard des subventions gouvernementales et recouvre une partie plus importante de ses frais d'exploitation au moyen de la vente de billets. Au fil du temps, les subventions de VIA devraient diminuer. Une bonne part de son équipement est désuet; bien qu'il ait été remis à niveau, il devra être remplacé. Au moment où les transporteurs de marchandises abandonnent de plus en plus de lignes, on se demande également si VIA aura la capacité d'acquérir des lignes afin de maintenir ses services-voyageurs.

---

<sup>18</sup> Si le CN a vendu la ligne jusqu'à Chandler, dans l'Est, le reste de la ligne, exploitée seulement par VIA, n'a pas été vendue. Cette dernière, qui est en piètre état, constitue en fait un candidat de choix pour l'abandon.



**Tableau 3**  
**Principales compagnies ferroviaires canadiennes**

	Propriété	Siège social	Compétence
Canadien National	Privée	Montréal	Fédérale
Canadien Pacifique	Privée	Calgary	Fédérale
Algoma Central Railway	Privée	Sault Ste. Marie	Fédérale
Commission de transport Ontario Northland	Privée	North Bay	Féd./Prov.
British Columbia Railway	Privée	Vancouver	Provinciale
Chemin de fer QNS & L	Privée	Sept Îles	Fédérale
Chemin de fer Cartier	Privée	Port Cartier	Provinciale
VIA Rail Canada	Privée	Montréal	Fédérale

**Tableau 4**  
**Principales statistiques concernant les chemins de fer canadiens**

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Nombre d'entreprises					27	27	30	32
Recettes du fret (en millions de \$)	6 411	5 922	5 816	6 007	5 764	5 842	6 617	6 485
Recettes -- Voyageurs (en millions de \$)	228	254	151	156	159	174	176	181
Subventions gouvernementales (en millions de \$)	764	653	515	491	498	500	434	377
Bénéfices d'exploitation (en millions de \$)	897	294	388	457	272	329	567	387

Sources : Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 1993-1996* (Montréal, 1996), tableaux choisis.

Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada 1989-1995*, catalogue no 52-216, publication annuelle, tableaux choisis.

**Tableau 5**

**Données concernant les services ferroviaires voyageurs au Canada**

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Nombre de passagers	6 998	7 014	4 022	4 099	4 075	3 961	4 027	3 942
Passagers-kilomètres	2 411	2 550	1 351	1 404	1 421	1 393	1 422	1 460
Passagers-trains-kilomètres	21 331	21 688	11 159	10 988	11 354	11 326	11 548	10 981
Trajet moyen	359	378	357	364	370	370	375	385

Source : Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 1996* (Montréal, 1996), p.18.

Remarque : Ne comprend pas la clientèle des excursions en train faisant appel aux trains de marchandise régionaux ou aux chemins de fer touristiques.

**Tableau 6**  
**Kilomètres par type de chemin de fer**  
**1<sup>er</sup> juillet 1996**

	<b>Km</b>	<b>Nombre</b>
Canadien National et Canadien Pacifique	46 105	2
Trains régionaux traditionnels <sup>1</sup>	4 179	3
Trains utilisés pour le transport du minerai de fer	1 182	3
Gares et chemins de fer sur courtes distances traditionnels	689	7
Nouveaux chemins de fer (depuis 1986)	1 771	7 <sup>2</sup>
Chemins de fer américains au Canada	1 446 <sup>3</sup>	6
Voyageurs	134 <sup>4</sup>	6 <sup>5</sup>
Total	55 506	34

Source : Association des chemins de fer du Canada et d'autres données.

Remarque : Le tableau exclut environ une douzaine de chemins de fer sur courtes distances exploitant moins de quelques centaines de kilomètres de voies. Il exclut également les chemins de fer existants qui font partie d'autres compagnies.

<sup>1</sup> ACR, Commission de transport Ontario Northland et BCR.

<sup>2</sup> Plus deux entreprises aux États-Unis.

<sup>3</sup> Au moins la moitié de cette distance représente des droits de circulation utilisés par des chemins de fer américains plutôt que des voies distinctes.

<sup>4</sup> Voies appartenant à VIA et au Réseau GO pouvant également faire partie du total du CN. Ne tient pas compte des quelque 14 000 kilomètres à l'égard desquels les trains de passagers bénéficient de droits de circulation.

<sup>5</sup> Comprend AMTRAK, trois trains de banlieue et une exploitation touristique.

**Associations industrielles**

Association des chemins de fer du Canada

800, boul. René-Lévesque ouest

Bureau 1105

Montréal (Québec)

H3B 1X9