



MÉMOIRE POUR LES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES EN PRÉVISION DU BUDGET DE 2020.

Par : Western Canadian Short Line
Railway Association

Le 2 août 2019

Recommandation 1 : Que le gouvernement offre un financement de 90 millions de dollars en 2020-2021 et de 200 millions de dollars sur les cinq années suivantes pour des améliorations aux chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien afin de développer les réseaux canadiens de transport du grain et du pétrole, de favoriser la capacité d'exportation et d'améliorer la sécurité.

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

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

Recommandation 4 : Que le gouvernement offre à la Western Canadian Short Line Railway Association un financement annuel de 500 000 \$ pendant trois ans pour mettre sur pied un service de marketing et un service des affaires législatives afin d'accroître la capacité concurrentielle des petits et moyens expéditeurs sur les chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien.

Mémoire de la WCSLRA présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires en prévision du budget de 2020

INTRODUCTION

La Western Canadian Short Line Railway Association représente 17 compagnies de chemin de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien. Nous croyons que les chemins de fer d'intérêt local constituent une partie essentielle du réseau de transport canadien et que le gouvernement devrait immédiatement offrir un financement pour aider à l'amélioration des infrastructures. Bien que cette proposition ait été présentée dans le rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* de 2015 et dans le rapport de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2018, aucun mécanisme de financement conçu pour les chemins de fer d'intérêt local n'a été établi à ce jour.

Bien que nos membres soient présents dans toutes les provinces de l'Ouest, c'est en Saskatchewan que se trouve le réseau le plus complet de transport ferroviaire sur de courtes distances. Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local détiennent et 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 servent plus de 70 petites et moyennes entreprises.

Les compagnies de chemin de fer membres de la WCSLRA ne veulent pas dépendre des fonds gouvernementaux à long terme. À court terme, cependant, l'octroi de fonds pour les infrastructures aiderait les compagnies de chemin de fer d'intérêt local à améliorer leurs immobilisations, ce qui leur permettrait d'avoir des trains se déplaçant plus rapidement, d'accroître le nombre de wagons et d'offrir une option plus viable pour les nouvelles entreprises qui veulent s'installer dans l'Ouest canadien. Notre objectif est d'établir un modèle de chemins de fer d'intérêt local semblable à celui des États-Unis, où les transporteurs ferroviaires locaux jouent un rôle de compagnies subsidiaires productives et compétitives pour les compagnies de chemin de fer de catégorie I.

Recommandation 1 : Que le gouvernement offre un financement de 90 millions de dollars en 2020-2021 et de 200 millions de dollars sur les cinq années suivantes pour des améliorations aux chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien afin de développer les réseaux canadiens de transport du grain et du pétrole, de favoriser la capacité d'exportation et d'améliorer la sécurité.

Le 25 février 2016, le rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* a été déposé au Parlement. L'Examen, qui portait essentiellement sur l'efficacité du réseau de transport, a révélé qu'un réinvestissement dans les chemins de fer d'intérêt local était requis pour en assurer la viabilité à long terme. Le comité d'examen a recommandé que, pour assurer la capacité du réseau et sa compétitivité générale, un financement semblable au crédit d'impôt américain de 45 milliards de dollars soit établi au Canada.

Le rapport de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2018 a récemment appuyé ces recommandations, en plus de présenter en détail les problèmes devant lesquels se trouvent les compagnies de chemin de fer d'intérêt local. « 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 25 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 de chemin de fer d'intérêt local ont acheté des voies ferrées en divers états de délabrement. Si elles maintiennent la sécurité de leurs opérations en réduisant les vitesses de déplacement et en effectuant des inspections avant et après le passage de chaque train, il reste que des investissements en immobilisations immédiats et à long terme sont requis pour que ces compagnies puissent remplacer les infrastructures vieillissantes et permettre une intensification du trafic.

La Western Canadian Short Line Association a mené un sondage auprès de ses membres afin de déterminer la quantité, les coûts et les avantages des projets qui sont actuellement prêts à mettre à œuvre, c'est-à-dire ceux dont la planification et la mise en œuvre peuvent commencer dans un délai d'une année. L'information ci-dessous représente les estimations préliminaires. Elle inclut les coûts associés à la planification et aux études de faisabilité, la conception de l'architecture et du génie, la construction (y compris les matériaux, l'équipement et la main-d'œuvre), la supervision de la construction sur le terrain, l'assurance et les taxes lors de la construction, les frais généraux, d'équipement et d'ameublement de bureau ainsi que l'inspection et la mise à l'essai.

Si des fonds d'infrastructure étaient octroyés, d'autres détails et des coûts plus précis devraient être établis quant à l'entretien, aux frais municipaux, aux honoraires, aux dépenses organisationnelles, aux coûts de construction, aux devis des entrepreneurs et aux dépenses imprévues.

Avantages des projets proposés :

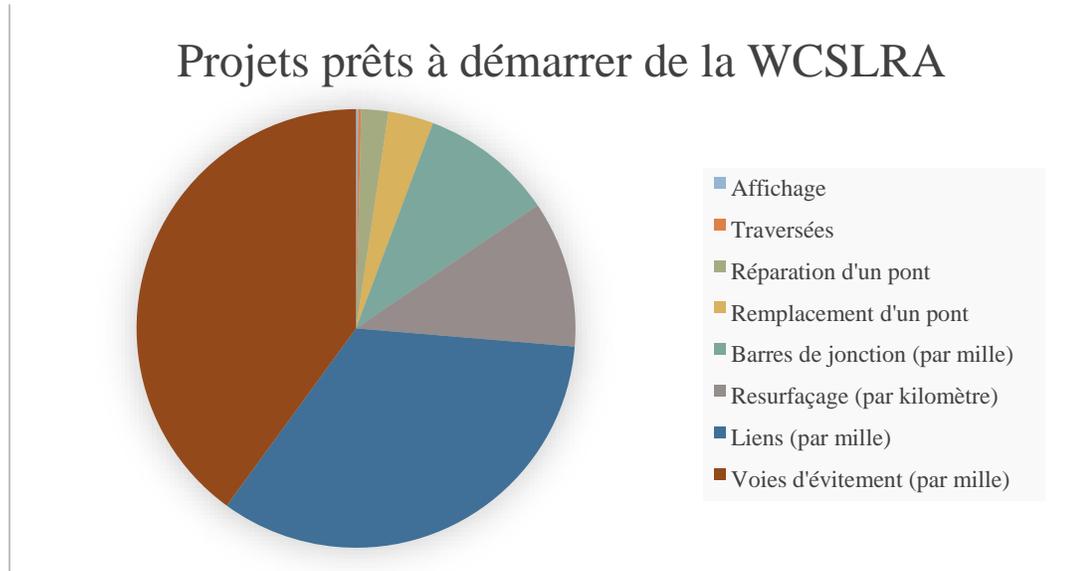
- amélioration de la sécurité grâce au resurfaçage et à la restauration des voies ferrées, des ponts et des passages à niveau;
- capacité accrue grâce à la possibilité d'offrir un plus grand volume, une plus grande vitesse et des trains plus longs;

- positionnement concurrentiel pour l'expédition de grains par la réduction des interruptions de service et le renforcement de la confiance à l'égard du service;
- occasions d'attirer de nouvelles entreprises pour contrebalancer l'abandon des wagons de producteurs.

Le tableau suivant donne un aperçu des projets qui pourraient débiter sous peu. Ces derniers représentent des améliorations à l'infrastructure actuelle des lignes ferroviaires sur courtes distances qui permettraient de faire croître l'économie canadienne grâce à un système ferroviaire plus efficace.

Travail	Quantité	Prix	Total
Réparation d'un pont	6	300 000 \$	1 800 000 \$
Remplacement d'un pont	3	1 000 000 \$	3 000 000 \$
Voies d'évitement (par mille)	36	1 000 000 \$	36 000 000 \$
Barres de jonction (par mille)	1 260	7 000 \$	8 820 000 \$
Resurfaçage (par kilomètre)	1 950	5 000 \$	9 750 000 \$
Liens (par mille)	2 070	14 666 \$	30 358 620 \$
Traversées	75	2 500 \$	187 500 \$
Affichage	30	5 000 \$	150 000 \$
		Total	90 066 120 \$

Le graphique suivant montre la répartition des projets prêts à mettre en œuvre, 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 resurfaçage pour accroître les chargements et la vitesse.



Les chemins de fer d'intérêt local souhaitent être des partenaires concurrentiels et productifs des chemins de fer de classe 1. Pour ce faire, nous avons besoin d'une injection de capitaux pour améliorer nos lignes afin de pouvoir transporter en toute sécurité des charges plus lourdes et voyager à de plus grandes vitesses.

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

Nous avons récemment vécu des problèmes avec le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire et le Fonds Chantiers Canada, que le gouvernement a élargi pour y « inclure » les chemins de fer d'intérêt local, mais auxquels, dans les faits, nous n'avons pas accès. Le Fonds national des corridors commerciaux vise des projets de grande envergure qui ne conviennent pas à beaucoup de nos membres; nous aimerions que ce fonds soit modifié de manière à inclure les projets de moindre envergure sur les chemins de fer d'intérêt local.

Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire

Les membres de la WCSLRA ont fait des demandes de financement au cours des deux derniers cycles de financement du Programme, mais seules deux compagnies de chemin de fer d'intérêt local ont obtenu du financement sur 110 demandes approuvées en 2017-2018, et une seule compagnie a vu sa demande approuvée en 2018-2019. Dans nos discussions avec Transports Canada, on nous a dit que les projets que nous avons présentés n'étaient pas classés suffisamment haut et que le Ministère n'approuvait que les projets de passage à niveau, alors

que certains de nos projets concernaient la signalisation DEL, et que celle-ci était expressément mentionnée dans la documentation pour la présentation des demandes.

Un autre problème est survenu lorsque nous avons fait enquête sur le faible taux d'acceptation de nos demandes. Bien que nos compagnies aient obtenu les relevés de trafic auprès de la direction de la sécurité ferroviaire du gouvernement de la Saskatchewan et qu'elles les aient inclus dans nos demandes, nos discussions avec Transports Canada ont révélé que les relevés de trafic utilisés pour classer les projets proviennent d'une feuille de calcul périmée de Transports Canada. Le personnel du Ministère n'a pas su dire quand ni comment le document avait été mis à jour pour la dernière fois, et les comparaisons faites entre les données provinciales et celles de Transports Canada ont montré des écarts importants pour certaines de nos compagnies de chemin de fer d'intérêt local en 2017-2018. Ces écarts ont eu un effet considérable sur nos demandes, les décisions ayant été prises d'après des renseignements périmés et inexacts.

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.

Dans une lettre du 31 juillet 2017, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités déclare 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. Les Relations gouvernementales nous ont indiqué que les demandeurs du secteur privé pouvaient présenter une demande s'ils avaient un promoteur. Cependant, il ne peut s'agir d'un agent, comme le MHI, qui est impliqué dans la chaîne de décision de financement. »

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 Government Relations 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

Il est ressorti des discussions entre la WCSLRA et le personnel du Fonds national des corridors commerciaux que nos projets sont trop petits pour être pris en compte aux fins de ce financement. La WCSLRA souhaiterait vivement que plus de petits projets soient inclus au Fonds, les chemins de fer d'intérêt local constituant 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* de manière à intégrer les chemins de fer d'intérêt à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées.

À l'heure actuelle, bien que nos expéditeurs de marchandises dangereuses soient tenus de contribuer à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local ne sont pas protégées par la Caisse. Selon nos discussions avec Transports Canada, la raison en est que le risque n'a pas été établi pour les compagnies de chemin de fer d'intérêt local, bien que nous respections toutes les lois et tous les règlements applicables en matière de sécurité. Cette situation est insensée et devrait être corrigée, puisque l'accident à l'origine de cette caisse s'est produit sur un chemin de fer d'intérêt local.

Recommandation 4 : Que le gouvernement offre à la Western Canadian Short Line Railway Association un financement annuel de 500 000 \$ pendant trois ans pour mettre sur pied un service de marketing et un service des affaires législatives afin d'accroître la capacité concurrentielle des petits et moyens expéditeurs sur 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, que ce soit en trouvant des acheteurs pour les wagons de producteurs ou de négociants ou en établissant de nouvelles entreprises. L'Association aimerait engager un agent de développement des affaires et participer à des foires commerciales et des conférences pour attirer de nouvelles entreprises sur nos chemins de fer, et assurer la prospérité à long terme de nos compagnies de chemin de fer d'intérêt local.

Nous aimerions aussi engager un agent des affaires législatives qui aiderait nos compagnies et leurs membres quant aux recours offerts aux expéditeurs dans la *Loi sur la modernisation des transports*. À l'heure actuelle, beaucoup de nos expéditeurs sont des petites et moyennes entreprises qui ne peuvent engager d'avocat. Nous aimerions engager un spécialiste pour aider les entreprises qui utilisent nos chemins de fer à prospérer.