

**LES TRANSPORTS AU CANADA :  
LE CHEMIN DE FER**

Allison Padova  
Division de l'économie

Le 10 février 2004

**La Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, elle assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.**

**THIS DOCUMENT IS ALSO  
PUBLISHED IN ENGLISH**

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
RÉSUMÉ .....	i
INTRODUCTION .....	1
STRUCTURE DE L'INDUSTRIE .....	2
A. Transporteurs ferroviaires de marchandises .....	2
B. Transporteurs ferroviaires de voyageurs.....	5
INCIDENCE ÉCONOMIQUE .....	7
A. Recettes .....	7
B. Produit intérieur brut.....	8
C. Emploi.....	9
D. Salaires.....	10
INFRASTRUCTURE ET MATÉRIEL .....	10
A. L'infrastructure .....	11
B. Le matériel .....	12
TRAFIC MARCHANDISES ET TRAFIC VOYAGEURS .....	13
A. Trafic marchandises .....	13
B. Trafic voyageurs .....	18
COMMERCE INTERNATIONAL PAR CHEMIN DE FER .....	19
A. Le commerce par chemin de fer avec les États-Unis .....	19
B. Autre commerce international, transport combiné rail-eau .....	23
DÉPENSES ET RECETTES PUBLIQUES .....	24
LE POINT DE VUE DES PRINCIPAUX ACTEURS.....	27
A. Association des chemins de fer du Canada.....	28
B. Alliance canadienne du camionnage.....	30
C. Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, 2001 .....	30
D. Transports Canada .....	31
CONCLUSION.....	32
BIBLIOGRAPHIE.....	34
ANNEXE : TRANSPORTEURS FERROVIAIRES RÉGIONAUX ET SECONDAIRES	



## RÉSUMÉ

- Le chemin de fer est la façon la plus économique de transporter des conteneurs et des marchandises en vrac sur de grandes distances par voie terrestre.
- En août 2003, il y avait au Canada, pour le transport des marchandises, cinq transporteurs de catégorie I et 61 transporteurs régionaux et secondaires. Pour les voyageurs, on comptait deux transporteurs de catégorie I, cinq transporteurs de banlieue et huit trains pour touristes, y compris les transporteurs étrangers qui exploitent des segments de leurs réseaux au Canada.
- En 2001, les recettes du secteur ferroviaire canadien se chiffraient à plus de 8,1 milliards de dollars. Les transporteurs de catégorie I rapportent près de 90 p. 100 du total des recettes.
- Le produit intérieur brut (PIB) des chemins de fer a augmenté, passant d'un peu plus de 4 milliards de dollars en 1998 à près de 6 milliards en 2001, soit 0,57 p. 100 du PIB de tous les secteurs. De tous les modes de transport, c'est le camionnage qui contribue le plus au PIB canadien, soit environ 1 p. 100.
- L'emploi relié au secteur ferroviaire a diminué de plus de 40 p. 100 par rapport à 1990, mais la contribution des sociétés ferroviaires à l'emploi demeure considérable : en 2001, elles comptaient plus de 40 000 employés au Canada. Au cours des années 1990, les salaires dans ce secteur ont augmenté plus rapidement que le salaire moyen au Canada. En 2001, les employés des chemins de fer sous réglementation fédérale touchaient au moins 50 p. 100 de plus par an que la moyenne des Canadiens.
- Entre 1990 et 2000, la longueur du réseau total exploité par les transporteurs canadiens a diminué de près de 20 p. 100. En outre, les transporteurs de catégorie I auraient transféré près de 9 500 kilomètres de voies aux transporteurs secondaires, dont le nombre va croissant. En 2000, les transporteurs de catégorie I exploitaient 75 p. 100 des voies et les transporteurs secondaires, les 25 p. 100 restants. Les transporteurs qui ne possèdent pas de voies ou n'en louent pas achètent des droits de circulation d'autres transporteurs.
- Entre 1990 et 2000, le nombre de locomotives, wagons et autre matériel ferroviaire servant au transport des marchandises a diminué de 20 p. 100 au Canada et l'emploi dans ce secteur a connu une baisse plus importante encore. Toutefois, la production du secteur du transport de marchandises en tonnes-kilomètres payantes a augmenté à un taux annuel moyen de 2,4 p. 100. De plus, la distance moyenne par tonne s'est accrue. Entre 1996 et 2001, la productivité du secteur a connu en moyenne une hausse de 4,3 p. 100 par an.
- Entre 1990 et 2000, le matériel ferroviaire servant au transfert de voyageurs en usage au Canada a diminué de 50 p. 100. De 1996 à 2001, le trafic voyageurs pour les transporteurs de catégorie I et les transporteurs régionaux, dont environ 90 p. 100 étaient des transporteurs VIA, a augmenté à un taux annuel moyen de 1,7 p. 100. Sur la même période, la croissance du trafic ferroviaire de banlieue a été beaucoup plus rapide, soit 8,5 p. 100 par an en moyenne. Vers la fin des années 1990 et en 2000, la productivité de VIA s'est accrue, entraînant une croissance annuelle moyenne de 1,5 p. 100 entre 1996 et 2001. La productivité a toutefois diminué en 2001, surtout en raison de la première phase d'un programme de développement des investissements.

## RÉSUMÉ (suite)

- De 1992 à 2002, le charbon, les produits forestiers, les céréales et le minerai de fer et ses concentrés représentaient les plus grandes quantités de marchandises transportées par chemin de fer au Canada. Un peu plus de la moitié de ce trafic provenait de l'Ouest, soit 53 p. 100 du total des tonnes chargées. L'Ouest a expédié la plus grande quantité de charbon, tandis que l'Est, la plus grande quantité de minerai de fer et de ses concentrés.
- En plus du commerce intérieur, les chemins de fer servent au transport de biens en provenance et à destination de marchés américains. Près d'un cinquième du commerce total canado-américain se fait par chemin de fer, et l'Ontario est la province d'origine et de dédouanement de la plus large part de ce trafic. Les produits automobiles représentent la plus grande proportion de la valeur du flux des marchandises entrantes et sortantes. Les exportations par rail aux États-Unis correspondent à plus du double de la valeur et du tonnage des importations.
- Le transport combiné rail-eau sert aussi au transport des biens en provenance ou en direction de marchés d'outre-mer. Si les importations mer-rail ont augmenté de 27 p. 100 entre 1996 et 2002, on observe une diminution générale de 17 p. 100 du tonnage transporté par chemin de fer et par voie maritime. C'est qu'au cours de la même période, les exportations rail-mer (qui constituent normalement quelque 90 p. 100 du fret total de ces transports) ont diminué de 20 p. 100. La hausse des importations et la baisse des exportations peuvent s'expliquer par la force relative de l'économie canadienne durant cette période et la faiblesse relative des économies des marchés extérieurs du Canada en 2001 et en 2002.
- Les administrations municipales, provinciales et fédérales investissent toutes dans le transport. En 2001-2002, les municipalités ont le plus contribué (48 p. 100) au financement du secteur, tandis que la part du gouvernement fédéral s'élevait à 12 p. 100. La contribution fédérale représente plus de 90 p. 100 du total des dépenses consacrées au secteur ferroviaire et se compose à 95 p. 100 de subventions et contributions. Entre 80 et 90 p. 100 des subventions vont à VIA Rail.
- Le secteur des transports au Canada génère annuellement près de 14 milliards de dollars par an en recettes publiques par les taxes d'accise et les mesures de récupération des coûts. Plus de 10 milliards de dollars proviennent des taxes d'accise sur le carburant routier. En 2002-2003, le secteur ferroviaire aurait généré 178 millions de dollars en recettes publiques par les taxes d'accise et les mesures de récupération des coûts.
- L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) estime que la politique fédérale en matière de transports n'est pas équitable pour tous et avantage injustement le camionnage sur le plan des coûts. L'ACFC soutient aussi que ce déséquilibre a entraîné d'importants coûts environnementaux et sociaux au Canada.
- Dans son analyse, l'ACFC montre que l'harmonisation des politiques budgétaires visant le train et le camionnage et le déplacement d'une partie du trafic marchandises vers les chemins de fer permettraient au secteur des transports de respecter les engagements du Canada aux termes du Protocole de Kyoto. L'Alliance canadienne du camionnage soutient toutefois qu'avantager ainsi le transport ferroviaire n'aurait pas vraiment d'effet bénéfique sur l'environnement.



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

## LES TRANSPORTS AU CANADA : LE CHEMIN DE FER

### INTRODUCTION

Apparu au Canada dans les années 1830, le transport ferroviaire a connu une croissance rapide au XIX<sup>e</sup> siècle. Entre 1850 et 1860, son essor a été particulièrement important, la longueur des voies exploitées passant de 100 à près de 3 500 kilomètres<sup>(1)</sup>. À l'époque, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, la Compagnie du grand Chemin de fer Occidental, la Northern Railway, la Buffalo & Lake Huron Railway et la St. Lawrence & Atlantic Railway, entre autres, assuraient des services dans le centre du Canada. Le réseau ferroviaire a continué de se développer après la Confédération avec la construction de trois chemins de fer transcontinentaux<sup>(2)</sup>. Le transport ferroviaire était alors nécessaire au Canada pour surmonter les obstacles posés par le climat et la topographie. De fait, il s'agissait parfois du seul mode de transport possible.

Le transport ferroviaire est sans conteste le mode de transport qui a le plus influé sur le développement économique du Canada. Les chemins de fer étaient un moyen rapide, fiable et peu coûteux de transporter des marchandises vers de nouveaux marchés, et leur présence a accéléré l'arrivée de l'agriculture commerciale et du commerce. Le développement industriel qui a suivi a entraîné la création d'un secteur de services connexes. Les possibilités d'emplois se sont multipliées, avec la création de nouveaux emplois dans des secteurs d'activité tributaires des chemins de fer, ainsi que dans la construction et l'exploitation de nouvelles lignes ferroviaires.

**Le transport ferroviaire est sans conteste le mode de transport qui a le plus influé sur le développement économique du Canada.**

---

(1) J.L. Finlay et D.N. Sprague, *The Structure of Canadian History*, Scarborough, Prentice Hall Allyn and Bacon Canada, 2000, p. 176.

(2) La construction d'un chemin de fer transcontinental (le Canadian Pacific Railway), qui a été terminée en 1885, était l'une des conditions de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération. Deux autres chemins de fer transcontinentaux (le Chemin de fer Canadien du Nord et les prolongements à l'est et à l'ouest de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada) ont été construits durant le boom économique du début du XX<sup>e</sup> siècle.

Les chemins de fer étaient aussi un moyen de transport essentiel pour les collectivités éloignées.

Aujourd'hui, les services ferroviaires au Canada servent surtout au transport de marchandises d'un bout à l'autre du pays et vers les États-Unis, parce qu'ils sont le mode de transport le plus économique pour transporter des conteneurs et des marchandises en vrac sur de grandes distances par voie terrestre. Les entreprises qui font le commerce de marchandises en vrac ou de produits dont les délais de livraison important peu privilégient le transport ferroviaire quand leurs marchés ou leurs fournisseurs sont éloignés. (Celles dont les produits doivent être livrés rapidement ou ont une valeur élevée au kilogramme, comme les documents juridiques ou les produits frais coûteux, peuvent opter pour le transport aérien ou par camion, selon l'éloignement du marché.) L'importance des marchandises en vrac et conteneurisées pour presque tous les secteurs de l'économie ainsi que pour les partenaires commerciaux du Canada fait en sorte que la demande de services ferroviaires suit le niveau de l'activité économique.

Le présent document donne un aperçu de l'histoire récente du secteur ferroviaire au Canada. Il parle de sa structure, de son incidence économique, de son infrastructure, du trafic et du financement public. Enfin, le document présente le point de vue du secteur ferroviaire, de ses concurrents et des pouvoirs publics sur le plan des politiques.

## **STRUCTURE DE L'INDUSTRIE**

Le secteur ferroviaire canadien comprend les transporteurs de marchandises et les transporteurs de voyageurs. Les marchandises représentent la plus grande part du marché. Aussi, les transporteurs de marchandises sont beaucoup plus nombreux que les transporteurs de voyageurs.

### **A. Transporteurs ferroviaires de marchandises**

Les transporteurs de marchandises sont des transporteurs de catégorie I ou des transporteurs secondaires ou régionaux. Ils sont de catégorie I s'ils tirent plus de 2 milliards de dollars par an du transport des marchandises. Au Canada, il n'y a pas de différence importante entre transporteurs secondaires et transporteurs régionaux, les deux exploitant des lignes secondaires à faible densité, franchissant ou non des

**En août 2003, il y avait au Canada, pour le transport des marchandises, cinq transporteurs de catégorie I et 61 transporteurs régionaux et secondaires.**



frontières provinciales ou internationales. Le pays compte deux transporteurs de catégorie I : la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP Rail), qui exploitent tous deux des réseaux transcontinentaux. Trois compagnies américaines de catégorie I exploitent également des segments de leurs réseaux au Canada. Le tableau 1 montre les cinq transporteurs ferroviaires de marchandises et la longueur de leurs parcours.

**Tableau 1 : Transporteurs ferroviaires de marchandises de catégorie I actifs au Canada, 2003**

Nom	Parcours – nombre de milles/kilomètres	Région desservie
CN	11 913 / 19 011	Tout le Canada
CP Rail	9 168 / 14 754	Tout le Canada
Burlington Northern Santa Fe Railway Company	53 / 85	C.-B.
CSX Transportation Inc.	120 / 193	Ont., Qc
Norfolk Southern Railway Company	–	Ont.

Note : Le Norfolk Southern loue des voies d'un autre transporteur au Canada.

Source : Association des chemins de fer du Canada, *Atlas des chemins de fer canadiens*, Ottawa, 2003.

Depuis la *Loi de 1996 sur les transports au Canada*<sup>(3)</sup>, qui simplifie le processus de transfert de lignes moins rentables à d'autres exploitants, les transporteurs ferroviaires secondaires se sont multipliés. Le nombre de transporteurs a plus que doublé dans les années 1990 par suite du déplacement des activités. Le tableau 2 indique le nombre de transporteurs ferroviaires régionaux et secondaires actifs au Canada et la longueur des lignes secondaires par région.

(3) La *Loi de 1996 sur les transports au Canada* visait notamment à favoriser la viabilité financière des chemins de fer en réduisant le fardeau de la réglementation et à faciliter leur rationalisation et leur restructuration en remaniant la procédure visant ces opérations. Ce remaniement favorise le maintien des lignes grâce au transfert à d'autres exploitants.

De plus, le CN et CP Rail ont parfois transféré des lignes à des transporteurs secondaires internes, au moyen d'ententes spéciales avec les travailleurs pour en faciliter le développement.

**Tableau 2 : Transporteurs ferroviaires régionaux et secondaires au Canada, 2003**

Région	Nombre total (réglementation fédérale)	Parcours total – milles/kilomètres
Québec	20 <sup>(1)</sup> (10)	3 466 / 5 578 <sup>(2),(3)</sup>
Ontario	13 <sup>(1)</sup> (4)	1 831 / 2 947 <sup>(3)</sup>
Saskatchewan	8	834 / 1 342
Colombie-Britannique	7 (3)	1 746 / 2 810 <sup>(2)</sup>
Alberta	5	1 280 / 2 060
Manitoba	5 (2)	1 203 / 1 936
Nouveau-Brunswick	4 <sup>(1)</sup> (2)	533 / 858
Nouvelle-Écosse	3 (1)	309 / 497

Notes : (1) Certains transporteurs régionaux et secondaires sont assujettis à la réglementation provinciale et d'autres, à la réglementation fédérale. En général, les chemins de fer sont de compétence fédérale si leurs activités franchissent les frontières provinciales ou internationales, de sorte que la plupart des transporteurs ferroviaires secondaires relèvent de la compétence des provinces, sauf s'ils choisissent d'être constitués en vertu d'une loi fédérale.

Certains transporteurs sont comptés en double, lorsqu'ils desservent plus d'une province.

(2) Il y a un transbordeur, pour lequel aucun parcours n'est retenu.

(3) Certains parcours sont comptés en double dans ces provinces, puisque les réseaux des transporteurs desservent plus d'une province.

Source : Association des chemins de fer du Canada, *Atlas des chemins de fer canadiens*.

Certains transporteurs secondaires sont en copropriété. Huit sociétés sont propriétaires de 29 transporteurs, soit un de plus de la moitié des 57 transporteurs secondaires en activité au Canada<sup>(4)</sup>. On trouvera en annexe une liste des transporteurs régionaux et secondaires, avec la longueur de leurs parcours, la région desservie et la réglementation à laquelle ils sont assujettis.

---

(4) Nom des sociétés et nombre de chemins de fer qu'elles possèdent : Cando Contracting Inc. (4), RailAmerica Inc. (8), OmniTRAX (3), Société des Chemins de fer du Québec (6), Genesee Rail-One Inc. (2), Trillium Rail Company Ltd. (2), Wabush Mines (2) et Iron Ore Company of Canada (2).

## **B. Transporteurs ferroviaires de voyageurs**

Les transporteurs ferroviaires de voyageurs au Canada sont soit des transporteurs de catégorie I ou des transporteurs régionaux, de banlieue ou à vocation touristique. Ils figurent au tableau 3, ainsi que la région qu'ils desservent et la longueur de leurs parcours.

VIA Rail Canada (VIA) est le transporteur national de catégorie I qui assure les liaisons interurbaines au Canada. Il s'agit d'une société d'État créée en 1978 pour assurer le trafic voyageurs de CP Rail et du CN. Aujourd'hui, VIA exploite plus de 460 trains par semaine, sur un réseau de 14 000 kilomètres qui relie à l'année plus de 450 localités. Amtrak, un transporteur ferroviaire de voyageurs de catégorie I des États-Unis, offre des services limités entre Vancouver, Toronto et Montréal et son réseau américain.

L'Ontario Northland Railway et le Chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador sont des transporteurs régionaux qui offrent aussi des services voyageurs interurbains. Ces services sont offerts sur des trains mixtes, comprenant à la fois des wagons de marchandises et des voitures de voyageurs, et ne constituent pas la principale activité de ces transporteurs. BC Rail était un transporteur de voyageurs régional, jusqu'à ce qu'il mette fin à son service voyageurs en 2002.

Des services de train de banlieue sont offerts dans les grandes villes – Toronto, Montréal et Vancouver – de même qu'à Ottawa, la capitale nationale.

**En août 2003, on comptait au Canada, pour les voyageurs, deux transporteurs de catégorie I, cinq transporteurs de banlieue et huit trains pour touristes.**

**Tableau 3 : Transporteurs ferroviaires de voyageurs au Canada, 2003**

Type de transporteur	Nom	Parcours total – milles/kilomètres*	Région desservie
Catégorie I	VIA Rail	140 / 225	Tout le Canada
	Amtrak	–	C.-B., Ont., Qc
De banlieue	Agence métropolitaine de transport	124 / 200	Grand Montréal
	West Coast Express	42 / 68	Grand Vancouver
	Go Transit	225 / 362	Grand Toronto
	Toronto Terminals Railway	–	Toronto
	Capital Railway	5 / 8	Ottawa
À vocation touristique	Alberta Prairie Railway Excursions	21 / 34	Alb.
	Chemin de fer de l'Outaouais	20 / 32	Qc
	Great Canadian Raitour Company	–	C.-B., Alb.
	Port Stanley Terminal Rail	7 / 11	Ont.
	South Simcoe Railway	5 / 8	Ont.
	York-Durham Heritage Railway	12 / 19	Ont.
	White Pass & Yukon Route	110 / 177	C.-B.
	Algoma Central Railway	–	Ont.
Régional	Ontario Northland Railway	675 / 1 086	Ont., Qc
	Chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador	353 / 568	Qc

\* Le parcours total s'entend de la longueur des voies possédées ou louées par le transporteur. Le réseau exploité par le transporteur peut être plus grand, celui-ci pouvant acheter des droits de circulation sur des voies appartenant à d'autres transporteurs.

Source : Association des chemins de fer du Canada, *Atlas des chemins de fer canadiens*, et Transports Canada.

Les services ferroviaires pour touristes ont pour caractéristique que le transport n'est pas le motif principal des usagers. Ces services sont soit panoramiques (p. ex. la Great Canadian Raitour Company) ou historiques (p. ex. le York-Durham Heritage Railway). D'autres transporteurs offrent des excursions thématiques (p. ex. les

Alberta Prairie Railway Excursions) ou des services de restauration, notamment pour les voyages touristiques ou d'agrément (Chemin de fer de l'Outaouais). D'autres offrent un transport dans des trains d'époque, avec parfois les explications d'un guide. Certains de ces services sont saisonniers, tandis que d'autres sont offerts à l'année.

## INCIDENCE ÉCONOMIQUE

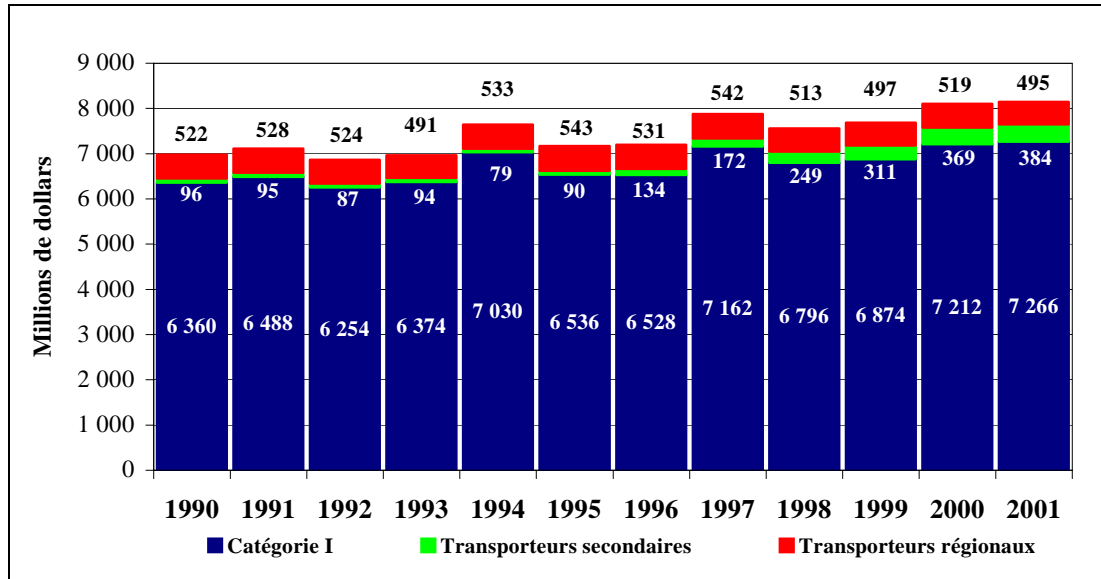
L'incidence économique du service ferroviaire commercial au Canada peut se décrire en fonction de la valeur de la production et du niveau d'emploi. Cette section passe en revue les recettes, la contribution au PIB, l'emploi et les salaires que cette industrie génère, en tant qu'indicateurs de l'incidence économique du secteur ferroviaire au Canada. Il est important de préciser qu'il s'agit de l'incidence économique des services ferroviaires proprement dits. Si l'on y incluait les fournisseurs de services ferroviaires (p. ex. les fabricants de matériel ou de pièces) ou les industries d'aval qui en dépendent (p. ex. les installations intermodales), l'incidence économique serait nettement plus importante. L'objet principal de la présente étude étant les services ferroviaires, le champ de l'analyse de l'incidence économique a été limité en conséquence.

**En 2001, les recettes du secteur ferroviaire canadien se chiffraient à plus de 8,1 milliards de dollars.**

### A. Recettes

Les recettes du secteur ferroviaire canadien (graphique 1) se sont chiffrées à plus de 8,1 milliards de dollars en 2001. Au cours de la dernière décennie, elles ont un peu fluctué d'une année à l'autre, mais ont dans l'ensemble augmenté à un taux moyen d'un peu moins de 1,5 p. 100 par an.

**Graphique 1 : Recettes du secteur ferroviaire canadien, 1990-2001**



Source : Site Web de Transports Canada.

Les chemins de fer de catégorie I, comme le CN, CP Rail et VIA, ont réalisé en gros 90 p. 100 du total des recettes ferroviaires entre 1990 et 2001. Toutefois, leur part a légèrement diminué ces dernières années, passant d'un peu plus de 90 p. 100 entre 1990 et 1997 à un peu moins de 90 p. 100 depuis. Cette légère variation dans la part de marché est vraisemblablement attribuable à l'émergence d'exploitants de lignes secondaires sous réglementation fédérale dans la deuxième moitié des années 1990. Ces nouveaux transporteurs ont repris le trafic existant sur certains parcours, augmentant ainsi leur part du total des recettes.

## B. Produit intérieur brut

Près des deux tiers des recettes du secteur représentent la production à valeur ajoutée, autrement dit le produit intérieur brut (PIB). La contribution du secteur ferroviaire au PIB a augmenté, passant d'un peu plus de 4 milliards de dollars en 1998 à plus de 5,6 milliards en 2002 (en dollars constants de 1997; voir le tableau 4). Cette hausse a permis au secteur d'augmenter sa part du PIB de 0,49 p. 100 en 1998 à 0,57 p. 100 du PIB produit par l'ensemble des secteurs en 2002. Parmi les modes de transport, le service ferroviaire commercial arrive au deuxième rang, derrière le transport par camion. Pour la même période, le camionnage a contribué au PIB canadien dans une proportion de plus de 1 p. 100, soit le double du secteur ferroviaire.

**La contribution du secteur ferroviaire au PIB est passée d'un peu plus de 4 milliards de dollars en 1998 à près de 6 milliards en 2002.**

**Tableau 4 : Apport du transport ferroviaire au PIB national**

	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Apport du secteur ferroviaire au PIB</b> (en milliards de \$) <sup>(1)</sup>	4,18	4,50	5,13	5,26	5,6
<b>Apport de tous les secteurs au PIB</b> (en milliards de \$) <sup>(1)</sup>	848,96	896,49	945,78	961,52	992,32
<b>Part du PIB attribuable au secteur ferroviaire</b> (en %) <sup>(2)</sup>	0,49	0,50	0,54	0,55	0,57

Notes : (1) En dollars constants de 1997.

(2) PIB aux prix de base.

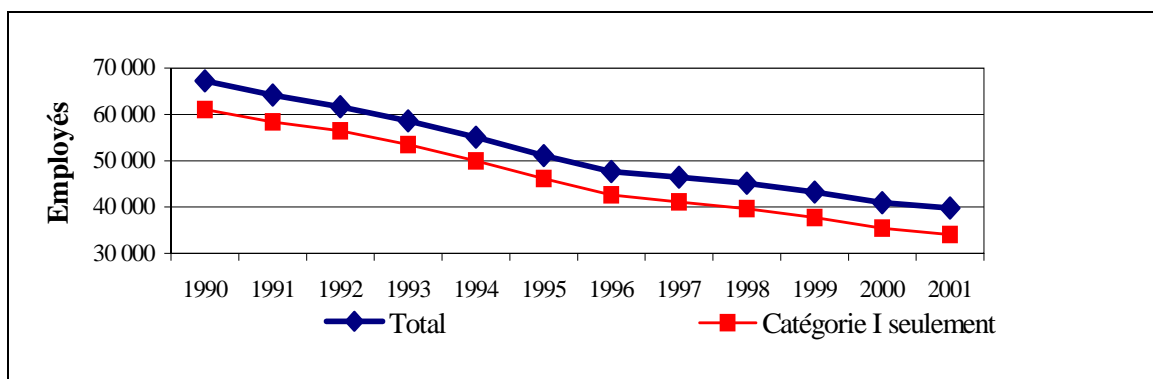
Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 379-0017, Produit intérieur brut aux prix de base.

### C. Emploi

En 2001, près de 40 000 employés travaillaient directement pour les chemins de fer (graphique 2). Comparativement au niveau de l'emploi dans l'ensemble du secteur en 1990, cela représente une diminution d'un peu plus de 40 p. 100. Cette baisse concerne surtout les transporteurs de catégorie I et les transporteurs régionaux, dont les effectifs ont diminué respectivement de 44 et de 34 p. 100. La privatisation du CN en 1995 a été un facteur clé dans la diminution du nombre d'emplois dans ce secteur. Inversement, l'emploi chez les transporteurs secondaires a augmenté de plus de 250 p. 100 au cours de la même période, passant d'à peu près 560 à 2 600 employés.

**En 2001, près de 40 000 employés travaillaient pour les chemins de fer, soit une baisse de 40 p. 100 par rapport à 1990.**

**Graphique 2 : L'emploi dans le secteur ferroviaire au Canada, 1990-2001**



Note : Ne comprend que les transporteurs de catégorie I, les transporteurs régionaux et les transporteurs secondaires.

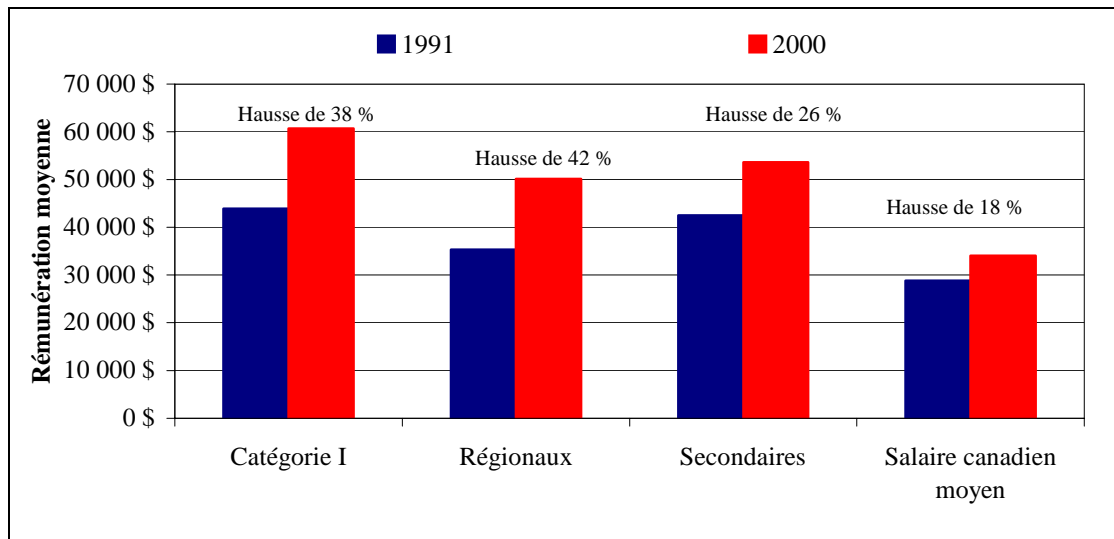
Source : Site Web de Transports Canada.

## D. Salaires

Dans les transports ferroviaires, les salaires totalisaient 2,4 milliards de dollars en 2001 et la rémunération moyenne par employé dans chaque secteur de cette industrie était supérieure à celle de l'ensemble de l'économie (graphique 3). En 2001, l'écart entre les salaires moyens dans l'ensemble de l'économie et dans le secteur ferroviaire oscillait entre 50 p. 100 pour les transporteurs régionaux et 75 p. 100 pour les transporteurs de catégorie I. De plus, entre 1991 et 2000, la croissance du salaire moyen par employé dans le secteur ferroviaire a dépassé celle de l'ensemble des secteurs d'activité économique. Cette tendance tient à l'embauche de travailleurs hautement spécialisés dans le secteur ferroviaire.

**Les salaires moyens ont augmenté sensiblement en raison de l'embauche de travailleurs hautement spécialisé dans le secteur ferroviaire.**

**Graphique 3 : Salaires moyens par employé dans le secteur ferroviaire comparativement à la moyenne nationale**



Source : Site Web de Transports Canada, et Statistique Canada, *Estimations annuelles de l'emploi, des gains et de la durée du travail, 1991-2000*.

## INFRASTRUCTURE ET MATÉRIEL

Fournir des services ferroviaires commerciaux coûte cher. En plus d'acheter le matériel (locomotives et wagons/voitures), le transporteur doit investir dans la construction et l'entretien de son infrastructure (voies et gares).



## A. L'infrastructure

Les voies constituent l'infrastructure du secteur ferroviaire. Elles sont classées de différentes façons : la première voie principale, la seconde voie principale et les autres voies. La première voie principale est également appelée la voie exploitée et correspond à la distance entre les terminus sur la voie du chemin de fer empruntée. La seconde voie principale correspond à la longueur de la voie d'une deuxième ligne parallèle à la première voie principale sur la même plate-forme. La voie de triage, la voie d'évitement et la voie industrielle sont d'autres types de voies.

Au 31 décembre 2000, les transporteurs canadiens exploitaient au total 72 201 kilomètres de voies. La grande majorité de ces voies sont dans les provinces du centre et de l'Ouest, dont 30 p. 100 en Ontario seulement (tableau 5). À cette date, le CN exploitait (en propriété ou en location) 44 p. 100 du total des voies possédées par les transporteurs canadiens. CP Rail exploitait environ 30 p. 100 des voies et les transporteurs secondaires de marchandises, 25 p. 100. VIA exploitait moins de 1 p. 100 du total des voies exploitées. Pour desservir son réseau, la société achetait plutôt des droits de circulation sur les voies d'autres transporteurs, comme elle le fait aujourd'hui.

**Le nombre total de voies a diminué depuis la Loi de 1996 sur les transports au Canada, qui a facilité la rationalisation par le transfert et l'abandon de voies.**

**L'exploitation des voies en 2000 :**

- CN – 44 p. 100
- CP – 30 p. 100
- Transporteurs secondaires – 25 p. 100
- VIA < 1 p. 100

**Tableau 5 : Longueur des voies exploitées par région**

Région	Kilomètres en 1990		Kilomètres en 2000	
	Première voie principale*	Total	Première voie principale*	Total*
Ontario	13 500	n.d.	11 983	20 941
Saskatchewan	3 715		9 041	11 550
Colombie-Britannique	6 573		6 974	10 419
Alberta	4 455		7 067	9 889
Québec	4 601		5 594	8 742
Manitoba	2 873		5 223	7 149
Nouveau-Brunswick	1 097		869	1 409
Nouvelle-Écosse	705		758	1 209
Terre-Neuve	449		455	513
États-Unis	577		268	314
Territoires du Nord-Ouest	0		66	66
Île-du-Prince-Édouard	0		0	0
Yukon	0		0	0
<i>Total</i>	<i>38 547</i>	<i>86 880</i>	<i>48 119</i>	<i>72 201</i>

\* Pour des raisons de confidentialité, ces données ne comprennent pas la longueur des voies exploitées par un transporteur dont la source principale de revenus était le transport de voyageurs.

Note : Les totaux étant arrondis, ils peuvent ne pas correspondre au total des éléments.

Source : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, 1990*, Ottawa, 1992, et *Le transport ferroviaire au Canada, 2000*, Ottawa, 2002.

À la fin des années 1990, le système a profondément changé, avec l'abandon de voies et les changements de propriété. Comme on le voit au tableau 5, environ 14 500 kilomètres de voies ont été abandonnés et quelque 9 500 kilomètres de voies ont pu être transférés (correspondant en gros à la croissance de la première voie principale) entre 1990 et 2000. Plus de la moitié des kilomètres abandonnés se trouvaient en Ontario, en Saskatchewan et en Alberta, et presque toutes les lignes transférées l'ont été par le CN et CP Rail aux nouveaux transporteurs secondaires.

## B. Le matériel

Les transporteurs ferroviaires utilisent des locomotives et du *matériel roulant*, comme des voitures (voyageurs) et des wagons (marchandises). Les locomotives sont du matériel roulant doté d'un ou plusieurs moteurs, et une ou plus d'une peut servir à tirer le train, mais elles ne transportent pas de voyageurs ou de marchandises. Il existe différents modèles de wagons adaptés aux types de marchandises, entre autres : wagons couverts, wagons-trémies, wagons plats, wagons réfrigérants, wagons-tombereaux. Au Canada, le wagon le plus courant est le wagon-trémie pour le vrac solide que l'on décharge par des portes sous le wagon. Les voitures comprennent la voiture de tête, la voiture-restaurant, la voiture-lit et voiture-coach. La plus répandue est la voiture-coach, équipée seulement de sièges pour les voyageurs.

Comme le montre le tableau 6, entre 1990 et 2000, le stock de matériel pour le transport des voyageurs a diminué d'à peu près la moitié, alors que le stock de matériel pour le transport de marchandises diminuait d'environ 20 p. 100.

**Tableau 6 : Matériel ferroviaire au Canada, 1990 et 2000**

Matériel	Stock en 1990	Stock en 2000	Variation
Locomotives à marchandises	2 833	2 297	-19 p. 100
Locomotives à voyageurs	211	107	-49 p. 100
Autres locomotives/matériel connexe	675	552	-18 p. 100
Wagons (marchandises)	123 137	102 200	-17 p. 100
Voitures (voyageurs)	1 088	464	-57 p. 100

Source : Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada, 1990*, et *Le transport ferroviaire au Canada, 2000*.

Entre 1990 et 2000, le matériel pour le transport des voyageurs a diminué de la moitié, alors que le matériel pour le transport de marchandises diminuait de 20 p. 100.

## TRAFIC MARCHANDISES ET TRAFIC VOYAGEURS

Aujourd'hui, les transporteurs ferroviaires de catégorie I sont spécialisés dans le transport de marchandises ou de voyageurs, mais non les deux. Il n'en a pas toujours été ainsi, car CP Rail et le CN ont offert les deux services jusqu'en 1978. Cette année-là, leurs services-voyageurs ont été regroupés et confiés au nouveau transporteur de voyageurs, la société d'État VIA. Certains transporteurs régionaux et secondaires continuent d'offrir les deux services. En règle générale, la demande de services de transport de marchandises est nettement plus élevée que celle de services voyageurs.

### A. Trafic marchandises

Le trafic ferroviaire des marchandises se mesure de diverses façons, mais pour simplifier, nous n'en examinerons que deux : le tonnage, mesure purement fondée sur le poids, et la tonne-kilomètre payante (TKP), mesure qui comprend la charge marchande et la distance parcourue<sup>(5)</sup>. En termes de TKP, le transport ferroviaire des marchandises au Canada a augmenté de 30 p. 100 (passant de 248 à 322 milliards TKP) entre 1990 et 2001 (graphique 4).

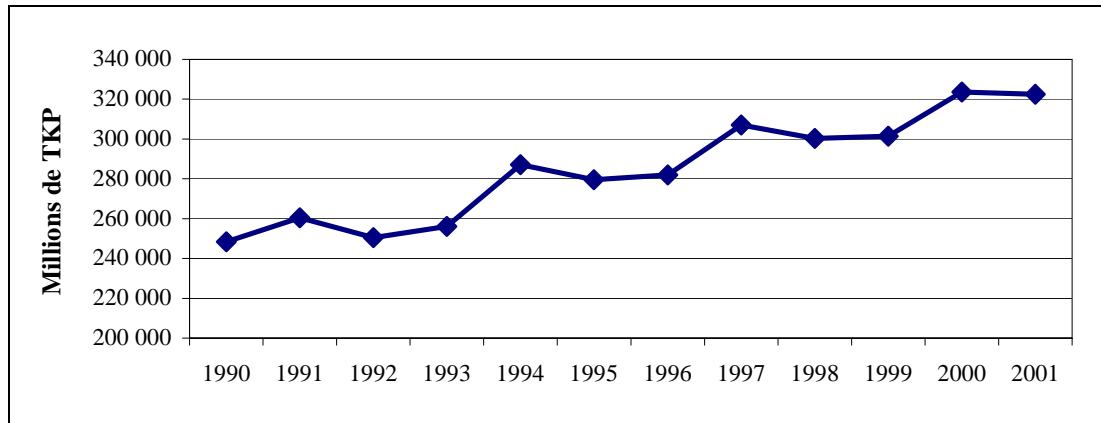
Sur la plus courte période (1990-1998) pour laquelle des données sur le tonnage sont elles aussi disponibles, la croissance a été légèrement inférieure par rapport aux TKP. Si les TKP ont augmenté de 21 p. 100 entre 1990 et 1998, tandis que le tonnage a connu une hausse de 18 p. 100, c'est que la distance moyenne parcourue par chaque tonne a augmenté au cours de la période. Il y a plusieurs explications possibles. Il se peut que le mélange de marchandises ait changé, et du coup, la distance moyenne parcourue. Il se peut aussi que les chemins de fer soient devenus un mode surface plus concurrentiel et attirent davantage le commerce sur longue distance.

**Les TKP ont augmenté à un taux annuel moyen de 2,4 p. 100 entre 1990 et 2001. De plus, la distance moyenne par tonne s'est accrue.**

---

(5) La tonne-kilomètre payante correspond au total de la distance parcourue par chaque tonne payante, à l'exclusion des tonnes-kilomètres associées au déplacement de matériel ferroviaire ou à tout déplacement non payant.

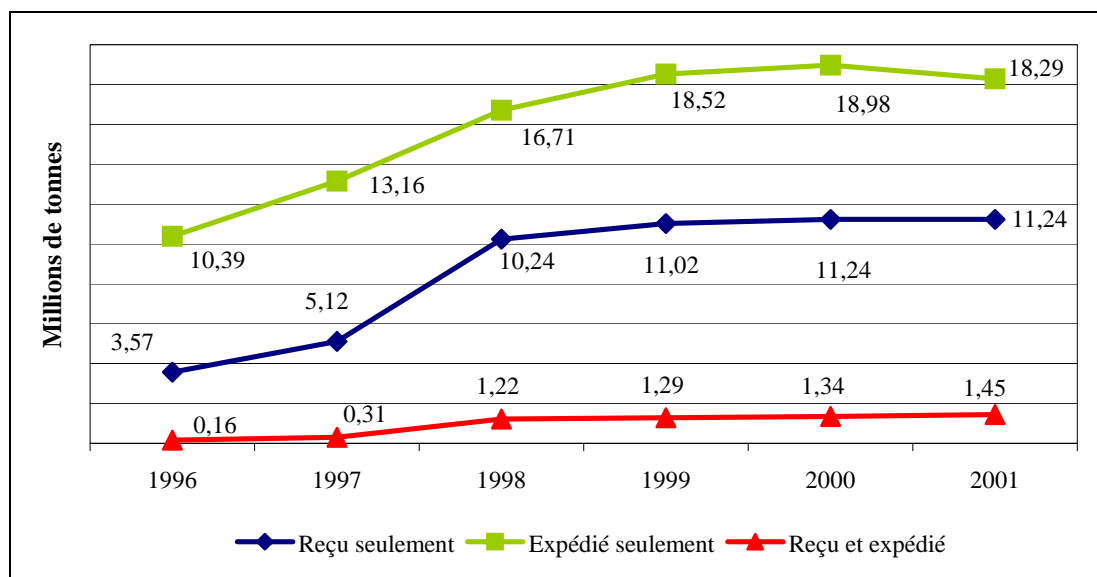
**Graphique 4 : Le transport ferroviaire des marchandises en tonnes-kilomètres payantes (TKP), 1990-2001**



Source : Site Web de Transports Canada.

Entre 1990 et 2001, les transporteurs de catégorie I ont maintenu une part de 90 p. 100 des TKP, c'est dire que la croissance de 30 p. 100 du trafic de catégorie I a été l'élément moteur de la tendance globale du trafic. Pendant la même période, les TKP des transporteurs régionaux ont diminué de 5 p. 100, tandis que les TKP des transporteurs secondaires ont plus que quintuplé, passant de 1,6 à 8,7 millions en 2001. Comme le montre le graphique 5, la hausse récente du trafic secondaire est manifeste : les transporteurs ferroviaires de catégorie I recourent de plus en plus aux services des transporteurs secondaires pour terminer ou commencer les mouvements sur de longues distances. Entre 1996 et 2001, le trafic reçu *et* expédié par les transporteurs secondaires a augmenté de plus de 800 p. 100, mais sur une petite base. Il a été suivi du trafic reçu seulement, qui a augmenté de 215 p. 100, et du trafic expédié seulement, qui a connu une hausse de 76 p. 100.

**Graphique 5 : Le trafic de catégorie I reçu et expédié par les transporteurs secondaires, 1996-2001**



Source : Site Web de Transports Canada.

De 1992 à 2001, les quatre principales marchandises chargées sur wagons étaient le charbon, les produits forestiers, le minerai de fer et ses concentrés, et les céréales. Au cours de cette période, ces marchandises ont changé de rang, mais sont demeurées tous les ans les quatre principales pour le tonnage. En 2002, le volume des céréales chargées a toutefois diminué, et les engrais ont pris le quatrième rang. Au cours de cette période, les marchandises chargées sur les wagons se sont diversifiées : la part de ces quatre principales marchandises dans le volume total a diminué, passant de 60 p. 100 en 1990 à 53 p. 100 en 2002.

Entre 1992 et 2002, le trafic intermodal (conteneurisé) chargé a augmenté de 128 p. 100, ce qui correspond à un taux annuel moyen de près de 9 p. 100. L'expansion a été plus rapide dans l'Ouest canadien, avec une croissance de 186 p. 100, soit un taux moyen annuel d'un peu plus de 11 p. 100. De 1996 à 2001, le trafic d'importation a augmenté beaucoup plus rapidement que le trafic d'exportation, soit 7,7 et 1,7 p. 100 par an respectivement. Toutefois, les volumes intérieurs ont augmenté encore plus rapidement, soit à raison de 11 p. 100 par an. Le trafic intermodal est très sensible aux conditions économiques : les niveaux ont été à la baisse en 1998 par rapport à 1997, et ont augmenté à un taux considérablement

**Les quatre principales marchandises chargées au Canada entre 1992 et 2001 :**

1. charbon
2. produits forestiers
3. minerai de fer et concentrés
4. céréales

inférieur (2,5 p. 100) à la moyenne pour la décennie entre 2000 et 2001<sup>(6)</sup>. Les conteneurs multimodaux ont été de plus en plus souvent chargés directement sur wagons plats, plutôt que sur des trains routiers qui sont ensuite chargés sur wagons plats. En 2001, les conteneurs sur wagon plat représentaient 92 p. 100 des volumes multimodaux, soit une hausse par rapport aux 77 p. 100 de 1996.

Au cours de cette période, les tonnes chargées dans l'Ouest canadien représentaient un peu plus de la moitié du total des tonnes chargées par an, bien que la part ait diminué, passant de 57 p. 100 en 1992 à 53 p. 100 en 2002. Entre 1992 et 2002, les trois principales marchandises chargées dans l'Ouest étaient le charbon, les céréales et les produits forestiers. Certaines années, y compris 2002, les engrais ont pris le troisième rang, dépassant les céréales. Dans l'Est, entre 1992 et 2002, les trois principales marchandises étaient, dans l'ordre, le minerai de fer et ses concentrés, d'autres minerais et produits miniers, et les produits forestiers. Le graphique 6 montre la répartition des chargements de wagons dans l'Est et dans l'Ouest du Canada en 2002.

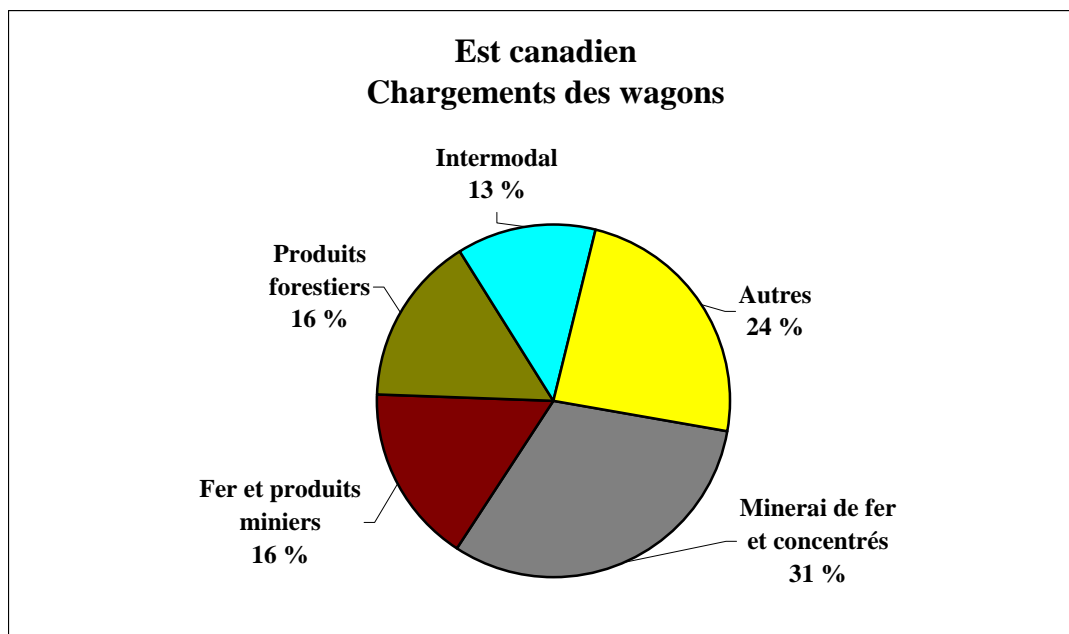
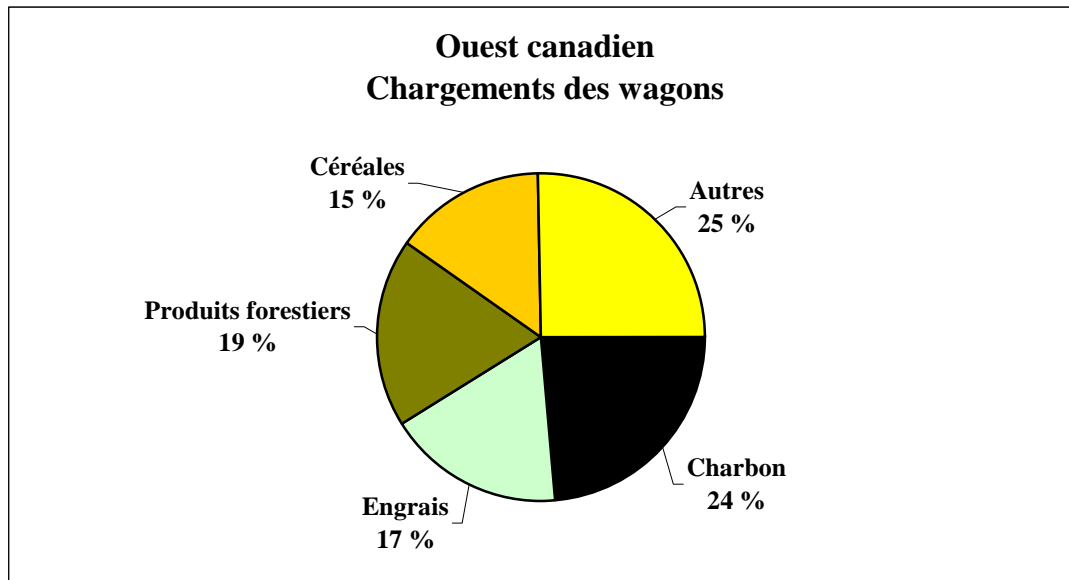
**Tonnes chargées  
au Canada  
en 2002 :**

- **53 p. 100  
dans l'Ouest**
- **47 p. 100  
dans l'Est**

---

(6) L'année 1997 a marqué le début de la crise économique asiatique, et on a vu en 2000 poindre les signes de la récession mondiale de 2001.

**Graphique 6 : Répartition des chargements des wagons  
dans l'Ouest et l'Est canadiens, 2002**



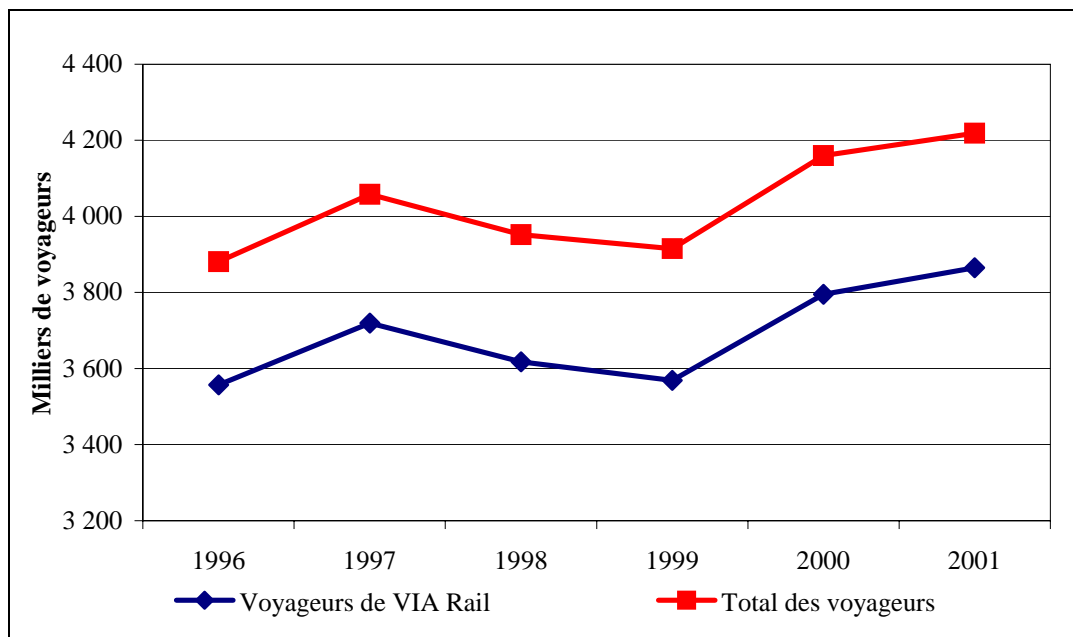
Source : Site Web de Transports Canada.

## B. Trafic voyageurs

**VIA transporte un peu plus de 90 p. 100 des voyageurs des transporteurs de catégorie I et des transporteurs régionaux.**

De 1996 à 2001, le nombre de voyageurs utilisant les transporteurs de catégorie I et les transporteurs régionaux a augmenté de 9 p. 100, passant de 3,9 à 4,2 millions (graphique 7). Il s'agit d'un taux de croissance moyen annuel de 1,7 p. 100, qui est de 1 p. 100 inférieur à la croissance annuelle moyenne du trafic marchandises pour la période. Pendant ces cinq années, VIA a continué d'assurer un peu plus de 90 p. 100 du trafic voyageurs des transporteurs de catégorie I et des transporteurs régionaux.

**Graphique 7 : Trafic voyageurs des transporteurs de catégorie I et des transporteurs régionaux, 1996-2001**



Note : Ces chiffres n'incluent pas les usagers de trains de banlieue ou de tourisme.

Source : Site Web de Transports Canada.

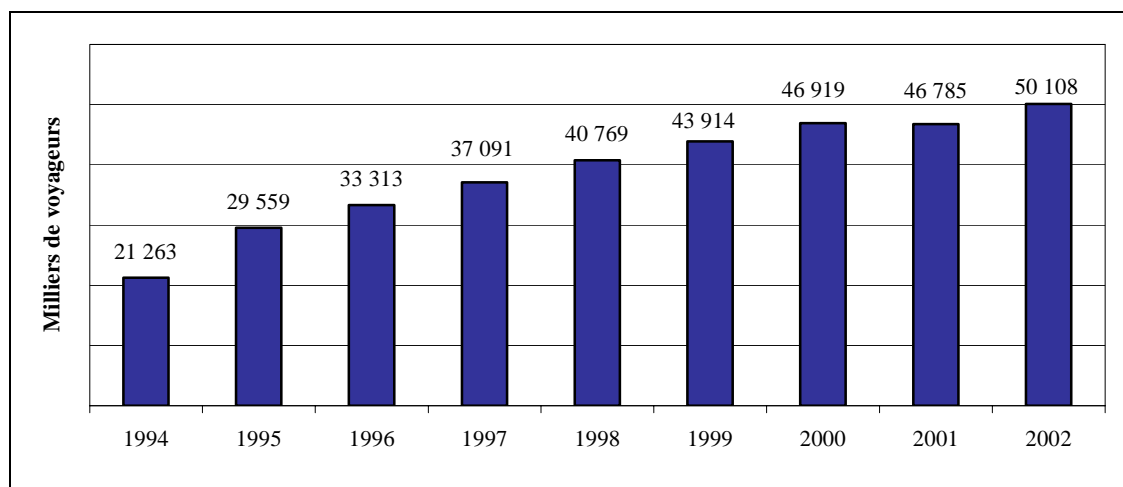
Au cours de cette période, la distance moyenne parcourue par le voyageur d'un transporteur de catégorie I (VIA) s'est maintenue à un peu moins de 400 kilomètres, un résultat prévisible puisque la demande de service la plus forte que connaît VIA vise les points le long du couloir Windsor-Québec. La distance moyenne parcourue par les voyageurs des transporteurs régionaux est plus courte, soit environ 250 kilomètres.



Comme l'illustre le graphique 8, le nombre de voyageurs des trains de banlieue a connu une hausse plus importante. De 1994 à 2002, le nombre de voyageurs a plus que doublé, passant de 21,3 à 50,1 millions, soit une hausse annuelle moyenne de 11,3 p. 100. Il s'agit principalement de clients de GO Transit à Toronto, du West Coast Express à Vancouver et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) à Montréal.

**De 1994 à 2002,  
le nombre de  
voyageurs des  
trains de banlieue  
a plus que doublé.**

**Graphique 8 : Trafic voyageurs des trains de banlieue, 1994-2002**



Source : Site Web de Transports Canada.

## COMMERCE INTERNATIONAL PAR CHEMIN DE FER

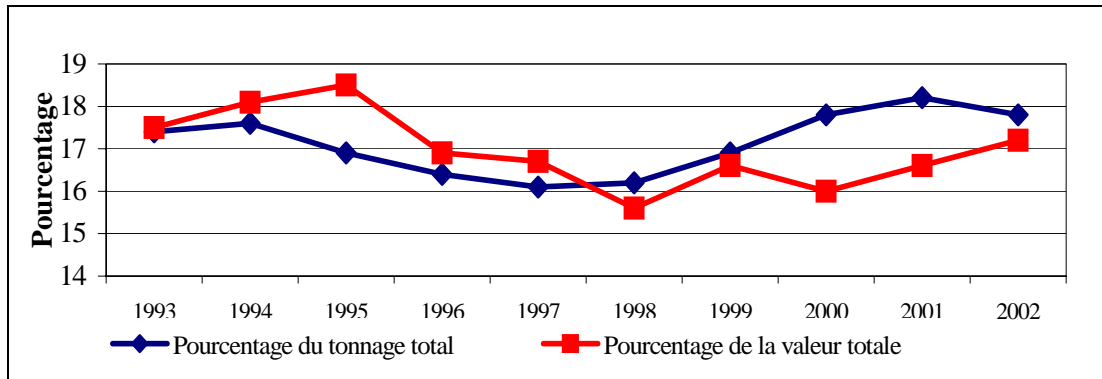
Les chemins de fer sont le mode le plus économique de transport terrestre de conteneurs et de marchandises en vrac sur de grandes distances. Ils permettent de transporter des marchandises provenant du Canada vers des marchés aux États-Unis et vice versa. Ils sont également utilisés de concert avec le transport maritime pour le commerce avec les marchés d'outre-mer.

### A. Le commerce par chemin de fer avec les États-Unis

Depuis un certain nombre d'années, environ un cinquième du total des biens échangés avec les États-Unis est transporté par chemin de fer (graphique 9). En 2002, un peu moins de 18 p. 100 des 479 millions de tonnes de marchandises échangées avec les États-Unis ont été transportées par rail, soit un peu plus de 17 p. 100 des 564 milliards de dollars d'échanges.

**Environ un  
cinquième du total  
des biens échangés  
avec les États-Unis  
est transporté par  
chemin de fer.**

**Graphique 9 : Part du commerce par chemin de fer avec les États-Unis, 1993-2002**

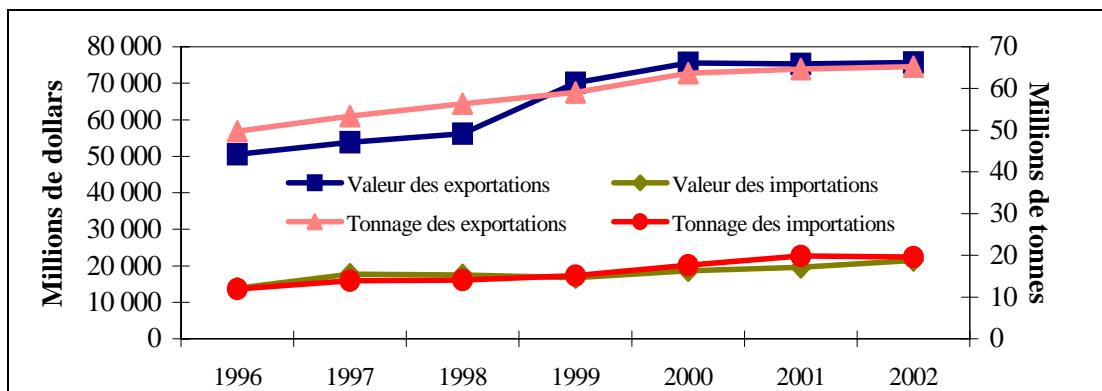


Source : Site Web de Transports Canada.

**La valeur et le tonnage des exportations canadiennes par chemin de fer aux États-Unis sont supérieurs au double de ces mêmes chiffres pour les importations.**

Entre 1993 et 2002, le tonnage importé et exporté par chemin de fer entre le Canada et les États-Unis a augmenté des deux tiers, passant de 51 à 85 millions de tonnes. Entre 1996 et 2002, la valeur et le tonnage des exportations canadiennes par chemin de fer aux États-Unis ont toujours été supérieurs au double de ces mêmes chiffres pour les importations. Après 1998, l'écart s'est creusé entre la valeur des exportations et des importations par chemin de fer, comme l'illustre le graphique 10. Cela tient largement au fait que la valeur des exportations de produits automobiles a augmenté de 45 p. 100 en 1999 par rapport à 1998 et s'est maintenue à ce niveau jusqu'en 2002.

**Graphique 10 : Valeur et tonnage du commerce avec les États-Unis par chemin de fer, 1996-2002**



Source : Site Web de Transports Canada.

Entre 1996 et 2002, l'Ontario a été le plus important exportateur par chemin de fer vers les États-Unis pour ce qui est du tonnage et de la valeur. Si sa part du tonnage est demeurée stable à un peu moins de 30 p. 100 du total, sa part de la valeur totale des exportations a augmenté, passant de 62 à 68 p. 100. Pour la plupart de ces années, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique ont complété le groupe des trois premiers exportateurs pour le tonnage, qui ensemble ont produit un peu moins des deux tiers du tonnage total<sup>(7)</sup>. Le Québec et la Colombie-Britannique se sont classés deuxième et troisième respectivement pour ce qui est de la valeur des exportations. Ensemble, l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique ont produit annuellement près de 90 p. 100 de la valeur totale des exportations aux États-Unis par chemin de fer.

De 1996 à 2002, c'est probablement le poste frontalier de Sarnia, en Ontario, qui a traité le pourcentage le plus élevé des exportations par chemin de fer. À la fin de cette période, près de 20 p. 100 du total des tonnes exportées et quelque 40 p. 100 de la valeur des exportations par chemin de fer y ont été dédouanées<sup>(8)</sup>. Les produits automobiles, les produits forestiers et les métaux ont occupé tous les ans les trois premiers rangs des exportations par chemin de fer selon la valeur, pour l'ensemble du Canada – soit plus de 80 p. 100 de la valeur totale des exportations par rail en 2002. Les produits automobiles représentent une proportion élevée des exportations par rail vers les États-Unis qui passent par le poste frontalier de Sarnia.

Au cours de la même période, l'Ontario a reçu la plus grande part des importations par chemin de fer en provenance des États-Unis dédouanées par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), tant pour la valeur que pour le poids<sup>(9)</sup>. Tous les ans, environ 50 p. 100 du tonnage et 70 p. 100 de la valeur des importations ont été traités en Ontario. Le Québec et la Colombie-Britannique se sont classés derrière l'Ontario pour le tonnage des importations, sauf en 2002, année où l'Alberta s'est hissée au deuxième rang. Ensemble, les trois premières provinces ont dédouané environ les trois quarts du total du tonnage. De 1997 à 2002, le Québec et l'Alberta ont occupé les deuxième et troisième rangs des provinces pour la valeur des importations dédouanées en provenance des États-Unis. Chaque année, l'Ontario, le

**L'Ontario est la province d'origine et de dédouanement de la plus grande part des échanges par rail avec les États-Unis.**

**Les trois principales marchandises exportées aux États-Unis par rail :**

- 1. produits automobiles**
- 2. produits forestiers**
- 3. métaux**

**Les trois principales marchandises importées des États-Unis par rail :**

- 1. produits automobiles**
- 2. produits chimiques**
- 3. métaux**

(7) La Saskatchewan s'est classée deuxième quatre ans sur sept, alors que la Colombie-Britannique s'est classée deuxième en 2002. Trois ans sur sept, l'Alberta s'est classée troisième.

(8) Pour le tonnage des exportations par chemin de fer, Sarnia, talonnant Fort Francis (aussi en Ontario), a pris le deuxième rang, mais les exportations qui y sont passées avaient une valeur nettement supérieure.

(9) La province de dédouanement n'est pas nécessairement la province de destination.

Québec et l'Alberta ont ensemble dédouané un peu moins de 90 p. 100 de la valeur totale des importations américaines. Le tableau 7 montre la part des trois provinces dominantes dans le commerce par chemin de fer avec les États-Unis en 2002.

**Tableau 7 : Commerce par chemin de fer avec les États-Unis par province, 2002**

Rang	Origine des exportations		Dédouanement des importations	
	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur
Premier	Ontario (27 %)	Ontario (68 %)	Ontario (47 %)	Ontario (71 %)
Deuxième	Colombie-Britannique (19 %)	Québec (12 %)	Alberta (15 %)	Québec (9 %)
Troisième	Saskatchewan (16 %)	Colombie-Britannique (7 %)	Colombie-Britannique (13 %)	Alberta (9 %)
Total canadien	65,2 millions	75,6 milliards \$	19,6 millions	21,5 milliards \$

Source : Site Web de Transports Canada.

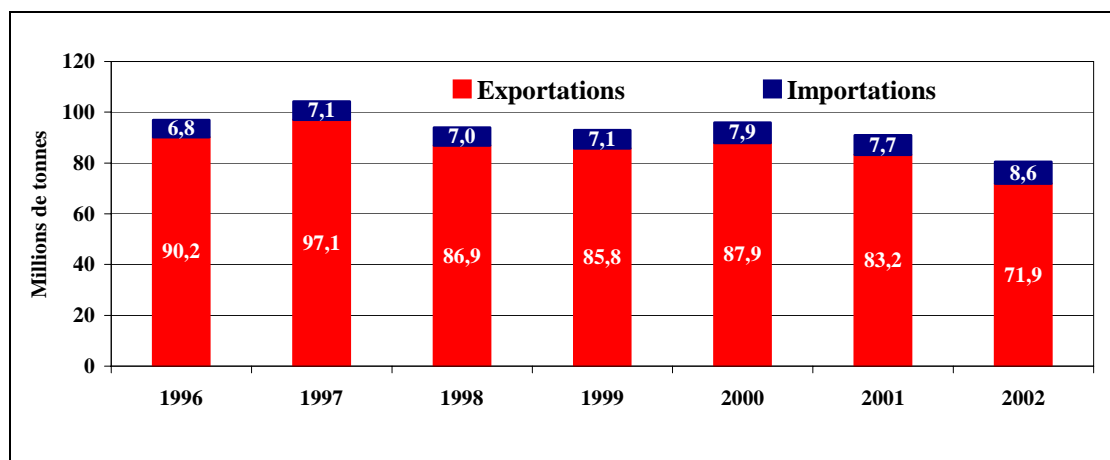
De 1996 à 2002, c'est également à Sarnia que la plus grande part en tonnes des importations par chemin de fer a été dédouanée par l'ADRC. La part du total de ces importations en provenance des États-Unis dédouanée à Sarnia est passée de 13 p. 100 du nombre total de tonnes en 1996 à 15 p. 100 en 2002. Montréal a occupé le deuxième rang presque tout au long de la période considérée. Toutefois, Huntington (C.-B.) s'est hissée au deuxième rang à deux reprises, et Vancouver a occupé le deuxième rang en 2002. Sur ces sept ans, Toronto s'est classée cinq fois au troisième rang. De 1997 à 2002, Windsor a vu passer chaque année la plus grande part de la valeur totale des importations par rail en provenance des États-Unis, suivie par Toronto la plupart du temps, sauf en 2002, lorsque Oshawa l'a devancée au deuxième rang. Sarnia s'est classée troisième pour la valeur des importations dédouanées cinq ans sur sept. Au cours de la période, les produits automobiles, les produits chimiques et les métaux ont été les trois produits dominants pour la valeur des importations par rail en provenance des États-Unis, représentant en 2002 un peu plus de 80 p. 100 de la valeur totale de ces importations.

## B. Autre commerce international, transport combiné rail-eau

Le chemin de fer assure une large part du transport de biens aux ports maritimes pour les expéditions outre-mer (transport rail-mer) et en provenance d'outre-mer vers des destinations intérieures (transport mer-rail). Entre 1996 et 2002, le transport combiné rail-eau a connu une baisse de 17 p. 100 pour ce qui est du tonnage total des exportations et des importations. Le graphique 11 fait voir d'importantes baisses sur 12 mois entre 1998 et 2002, soit les premières années de la crise économique asiatique (1998) et le ralentissement économique global (2002).

Entre 1996 et 2002, le tonnage total des exportations et importations par transport combiné rail-eau a fléchi de 17 p. 100.

**Graphique 11 : Importations et exportations par transport combiné rail-eau, 1996-2002**



Source : Site Web de Transports Canada.

En 1996, 93 p. 100 du total en tonnes des échanges par transport combiné rail-eau étaient des exportations (transport rail-mer). En 2002, ce pourcentage a légèrement diminué, à 89 p. 100, en raison d'une diminution de 20 p. 100 du tonnage annuel des exportations. Cette baisse était en partie attribuable au repli d'un certain nombre d'économies asiatiques qui a commencé en 1997 et s'est amplifié en 1998, et au ralentissement économique mondial qui a persisté jusqu'en 2002, freinant du coup la demande d'exportations canadiennes. Pendant la même période, le nombre de tonnes d'importations mer-rail a augmenté de 27 p. 100, mais sur une petite base. Tout au long de la période, la force relative de l'économie canadienne peut être attribuée à la croissance de la demande d'importations.

Entre 1996 et 2002, l'Ontario et les États-Unis étaient les deux principales destinations des importations mer-rail.

En 2002, près de 90 p. 100 des importations mer-rail étaient des chargements multimodaux en conteneurs, contre 68 p. 100 en 1996. Depuis quelques années, les marchandises qui représentent une proportion importante de ces importations sont les minerais et les produits miniers, le matériel de fertilisation et les produits chimiques. De 1996 à 2002, les deux principales destinations des importations mer-rail ont été l'Ontario et les États-Unis. Tout au long de la période, les transbordements vers les États-Unis ont constitué 30 p. 100 du poids de ces importations<sup>(10)</sup>. Au cours des quatre dernières années, le Québec a contribué éloquemment à la performance des trois premières destinations des importations mer-rail, qui collectivement ont reçu 90 p. 100 du total canadien en 2002, une hausse par rapport aux 77 p. 100 de 1996.

En 1996 et 2002, la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan ont été les points d'origine de plus de 80 p. 100 du tonnage des exportations canadiennes rail-mer. Entre 1997 et 2002, la Colombie-Britannique en a produit la plus grande proportion, sa part passant de 29 à 35 p. 100 du total du tonnage exporté. De 1996 à 2002, les marchandises exportées en plus grande quantité par transport combiné rail-eau ont été le charbon, les céréales et le matériel de fertilisation, qui représentaient environ les trois quarts du total du tonnage des exportations rail-mer. En 2002, les conteneurs multimodaux ont servi au transport de 6 p. 100 des tonnes de marchandises exportées par transport combiné rail-eau, ce qui constitue une proportion presque inchangée par rapport à 1996 (5 p. 100).

## DÉPENSES ET RECETTES PUBLIQUES

À la fin des années 1990, les dépenses de tous les ordres de gouvernement pour tous les modes de transport oscillaient entre 17 et 18 milliards de dollars. Au cours de l'exercice 2001-2002, elles ont augmenté de plus de 6 p. 100 par rapport à l'année précédente, en partie en raison de l'incidence des attaques terroristes du 11 septembre 2001 sur les coûts de sécurité des transports. Les municipalités et les provinces ont effectué la majorité des dépenses pour tous les modes de transport, la part du gouvernement fédéral représentant entre 11 et 13 p. 100 du total, comme l'illustre le tableau 8. En 2001-2002, les municipalités sont devenues la principale source de revenus du secteur des transports, représentant 48 p. 100 du total des dépenses.

(10) Signe que les services offerts par les ports canadiens seraient très concurrentiels par rapport à ceux offerts par les ports américains.

**Entre 1996 et 2002, la Colombie-Britannique et l'Alberta étaient les deux principales provinces pour les exportations rail-mer.**

**Les dépenses publiques pour le transport en 2001-2002 :**

- **48 p. 100 – municipalités**
- **40 p. 100 – provinces**
- **12 p. 100 – fédéral**

**Tableau 8 : Dépenses publiques en matière de transport,  
de 1998-1999 à 2002-2003 (en millions de dollars)**

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Municipalités	7 008 \$	7 740 \$	8 481 \$	9 207 \$	n.d.
Pourcentage	40 %	42 %	47 %	48 %	–
Provinces	7 995 \$	8 838 \$	7 489 \$	7 684 \$	n.d.
Pourcentage	46 %	48 %	42 %	40 %	–
Admin. fédérale	2 307 \$	1 995 \$	2 007 \$	2 324 \$	2 537 \$
Pourcentage	13 %	11 %	11 %	12 %	–
<i>Total</i>	<i>17 310 \$</i>	<i>18 572 \$</i>	<i>17 977 \$</i>	<i>19 215 \$</i>	<i>n.d.</i>

Source : Transports Canada, *Les transports au Canada, 2002 : Rapport annuel*, Ottawa, 2002.

Le tableau 9 montre les dépenses par tous les ordres de gouvernement par mode de transport au Canada entre 1998-1999 et 2001-2002. La plupart des années, les chemins de fer ont reçu la part la plus faible des dépenses publiques, soit entre 1 et 2 p. 100 du total. Durant cette période, le transport routier est celui qui a le plus bénéficié des dépenses publiques, recevant de 69 à 72 p. 100 du total.

**Le transport routier est le mode de transport qui a le plus bénéficié des dépenses publiques et le transport ferroviaire, celui qui en a le moins profité.**

**Tableau 9 : Dépenses publiques en matière de transports, selon le mode,  
de 1998-1999 à 2001-2002 (en millions de dollars)**

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002
Transport aérien	669	423	437	541
Transport maritime	812	2 059	980	975
Transport ferroviaire	254	226	302	387
Transport routier	11 934	12 687	12 922	13 720
Transport en commun	3 085	2 554	2 591	2 747
Divers/Frais généraux	556	623	745	845
<i>Total</i>	<i>17 310</i>	<i>18 572</i>	<i>17 977</i>	<i>19 215</i>

Source : Transports Canada, *Les transports au Canada, 2002 : Rapport annuel*, Ottawa, 2002.

**La contribution fédérale représente plus de 90 p. 100 du total des dépenses publiques consacrées au secteur ferroviaire.**

Si le gouvernement fédéral contribue moins que les provinces et les municipalités aux transports en général, le contraire est vrai pour ce qui est du transport ferroviaire. En 1998-1999, la part fédérale des dépenses publiques concernant les chemins de fer s'élevait à 99 p. 100. En 2001-2002, cette part est tombée à 93 p. 100, les contributions absolues des administrations municipales et provinciales ayant plus que décuplé. Au niveau provincial, les dépenses publiques consacrées aux chemins de fer sont souvent reliées à la propriété et à l'exploitation d'un chemin de fer provincial. Au niveau municipal, ces dépenses se rapportent habituellement à l'exploitation de trains de banlieue ou à des investissements dans la sécurité publique.

**Quatre-vingt-quinze pour cent des dépenses fédérales consacrées au secteur ferroviaire se composent de subventions, dont 80 à 90 p. 100 à VIA Rail.**

Les dépenses fédérales consacrées au transport ferroviaire comprennent les dépenses d'exploitation, d'entretien et en capital, de même que les subventions directes et d'autres contributions. Les dépenses d'exploitation, d'entretien et en capital comprennent par exemple le financement de la recherche et développement, de la sécurité, des orientations stratégiques et des services ministériels de Transports Canada. Comme l'illustrent les tableaux 10 et 11, depuis 1998-1999, les subventions et contributions directes du gouvernement fédéral correspondent à plus de 95 p. 100 de ses dépenses dans le secteur ferroviaire. En 2002-2003, les chemins de fer sont arrivés au deuxième rang après les routes, pour ce qui est de l'aide directe du gouvernement fédéral aux transports. Les versements à VIA constituent la composante la plus importante de cette aide, soit plus de 80 p. 100 des dépenses fédérales sur la plupart des années.

**Tableau 10 : Subventions et contributions directes du gouvernement fédéral au transport, de 1998-1999 à 2002-2003 (en millions de dollars)**

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003 <sup>e</sup>
VIA Rail	200,5	170,3	231,6	310,2	255,7
Wagons-trémies	21,0	20,0	18,2	16,4	16,0
Passages à niveau	7,2	7,4	7,5	7,5	7,5
Autres	8,6	8,2	8,4	8,5	9,0
<i>Subventions totales – transport ferroviaire</i>	<i>237,2</i>	<i>206,0</i>	<i>265,7</i>	<i>342,2</i>	<i>288,3</i>
<i>Subventions totales – transport aérien</i>	<i>263,8</i>	<i>40,5</i>	<i>48,3</i>	<i>177,0</i>	<i>67,5</i>
<i>Subventions totales – transport routier</i>	<i>355,2</i>	<i>229,4</i>	<i>145,4</i>	<i>168,5</i>	<i>321,7</i>
<i>Subventions totales – transport maritime</i>	<i>80,3</i>	<i>172,5</i>	<i>153,1</i>	<i>111,1</i>	<i>109,8</i>
<i>Autres subventions</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>	<i>0,5</i>	<i>1,1</i>	<i>1,6</i>
<i>Total des subventions</i>	<i>936,5</i>	<i>648,5</i>	<i>612,9</i>	<i>800,3</i>	<i>788,9</i>

Note : <sup>e</sup> = estimatif.

Source : *Les transports au Canada 2002 : Rapport annuel.*



**Tableau 11 : Dépenses fédérales de fonctionnement, d'entretien et en capital dans les chemins de fer, 1998-1999 à 2002-2003 (en millions de dollars)**

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Chemin de fer	15	15	16	18	21

Source : *Les transports au Canada, 2002 : Rapport annuel*.

Entre 1998-1999 et 2001-2002, la part annuelle des transports dans les recettes publiques se chiffrait à près de 14 milliards de dollars (taxes d'accise et mesures de récupération des coûts). Les recettes provenant des mesures de récupération des coûts reviennent au ministère qui a fourni les installations et les services. Les autres recettes, comme celles tirées des taxes d'accise sur le carburant et la location d'aéroports, sont versées au Trésor. Les recettes des taxes fédérales et provinciales sur le carburant routier sont de loin la plus grande composante des recettes publiques provenant du transport, soit en moyenne près des trois quarts (soit plus de 10 milliards de dollars) du total des recettes annuelles. D'autres éléments importants des transports qui contribuent aux recettes publiques sont les permis et les droits provinciaux et territoriaux (plus de 3 milliards de dollars), la location d'aéroports (316 millions de dollars) et les frais de sécurité aérienne (375 millions de dollars). Dans le secteur ferroviaire, les seules sources directes de recettes publiques tirées des taxes d'accise ou des mesures de récupération des coûts sont les taxes sur le carburant (évaluées à 168 millions de dollars en 2002)<sup>(11)</sup> et la location de wagons-trémies. En 2002-2003, les locations ont généré des recettes de 10 millions de dollars, qui ont été versées au Trésor.

**Le secteur des transports génère annuellement près de 14 milliards de dollars en recettes publiques.**

**Les recettes publiques des chemins de fer sont évaluées à 178 millions de dollars pour 2002-2003.**

## LE POINT DE VUE DES PRINCIPAUX ACTEURS

Dans le débat entre intervenants des secteurs privé et public sur les politiques publiques en matière de transport ferroviaire, le thème le plus fréquent est l'incidence de la politique budgétaire sur l'efficacité des modes de transport et les préoccupations connexes d'ordre environnemental et social. Le secteur ferroviaire et ses concurrents s'entendent pour dire qu'il y a déséquilibre budgétaire entre les modes de transport de surface des marchandises. Ils ne s'entendent toutefois pas sur

(11) Estimation des recettes fiscales provenant de la taxe sur le carburant – Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 2003*, Ottawa, 2003.

le mode qui serait avantage. Le ministère des Transports et le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada semblent donner raison au secteur ferroviaire, qui prétend devoir supporter un fardeau fiscal inéquitable.

### A. Association des chemins de fer du Canada

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) représente quelque 60 transporteurs de marchandises, de voyageurs, de banlieue et de touristes. Dans sa publication *Orientations politiques 2002-2003*, l'Association définit un certain nombre d'enjeux concernant le secteur ferroviaire et formule les recommandations des transporteurs qu'elle représente. Le secteur ferroviaire a de nombreuses préoccupations, mais la principale est que la politique fédérale n'est pas neutre. Le secteur ferroviaire croit que le déséquilibre sur le plan des politiques avantage injustement le secteur du camionnage, son principal concurrent pour le trafic marchandises. Par conséquent, la répartition du trafic marchandises entre les deux modes de transport serait inefficace : une proportion trop élevée de marchandises serait confiée au transport routier.

L'affirmation du secteur ferroviaire s'appuie sur les points suivants :

- Les chemins de fer paient 29 p. 100 plus de taxes (en pourcentage des recettes) que le secteur du camionnage, et 108 p. 100 plus que les chemins de fer américains<sup>(12)</sup>.
- Le camionnage n'est pas un secteur entièrement financé par l'utilisateur : ceux qui paient des taxes sur le carburant le subventionnent aussi<sup>(13)</sup>.

De plus, l'ACFC affirme que des coûts environnementaux et sociaux importants sont associés à un recours excessif au transport routier au Canada, en s'appuyant sur les éléments suivants :

- Le camionnage produit plus de 10 fois plus d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par tonne-kilomètre de marchandises que le transport ferroviaire.
- Le camionnage consomme plus de carburant et de surface que le transport ferroviaire.
- Le camionnage est moins sécuritaire et plus bruyant que le transport ferroviaire.

(12) KPMG, *The Tax Burden of Canadian Railways: A Comparison with Other Modes and Industries*, 7 juin 2001.

(13) ACFC, *Coûts d'infrastructure et revenus associés à la circulation des poids lourds*, rapport de recherche, juillet 2002.

**Le secteur ferroviaire estime que la politique fédérale en matière de transports n'est pas équitable pour tous et avantage injustement le camionnage pour ce qui est des coûts.**

**L'ACFC est d'avis que si les règles étaient les mêmes pour le secteur ferroviaire et le camionnage et qu'une partie du trafic marchandises par transport routier se faisait par rail, le secteur des transports pourrait respecter les engagements du Canada aux termes du Protocole de Kyoto.**

Au fil des ans, les exploitants de chemin de fer ont, de leur propre initiative, considérablement amélioré leurs performances environnementales. Par exemple, en introduisant de nouvelles locomotives et de meilleures pratiques de conduite, tout en réduisant la résistance entre les roues et la voie grâce à des tables de roulement améliorées, à de nouveaux bogies pour wagons à marchandises et à la lubrification du gabarit. La charge moyenne par wagon a aussi été accrue.

Certaines des recommandations formulées dans *Orientations politiques 2002-2003* ont trouvé écho dans le projet de loi C-26 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence, qui a été déposé à la 2<sup>e</sup> session de la 37<sup>e</sup> législature. Par exemple :

- des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* visant à supprimer la vérification du préjudice commercial;
- des dispositions visant à permettre au gouvernement d'acheter à juste prix des voies abandonnées en milieu urbain;
- absence de dispositions obligeant les propriétaires d'infrastructures ferroviaires à accorder à la concurrence l'accès à celles-ci.

Toutefois, le projet de loi est mort au *Feuilleton*, à la prorogation du Parlement en novembre 2003.

Le secteur ferroviaire recommande aussi de réduire les taxes de manière à accroître la compétitivité des chemins de fer et l'efficacité des transports. L'ACFC préconise fortement l'harmonisation des taxes sur les intrants dans le secteur ferroviaire canadien avec celles du secteur ferroviaire américain et du camionnage au Canada. L'ACFC recommande expressément que le gouvernement fédéral s'efforce de réduire l'impôt sur le capital, l'impôt sur le revenu (y compris la déduction pour amortissement), la taxe sur le carburant et l'impôt foncier des transporteurs ferroviaires au Canada. L'ACFC est d'avis que si les règles étaient les mêmes pour le secteur ferroviaire et le camionnage et qu'une partie du trafic marchandises par transport routier se faisait par rail, le secteur du transport des marchandises pourrait respecter les engagements du Canada dans le cadre du Protocole de Kyoto<sup>(14)</sup>.

---

(14) Pour respecter le Protocole de Kyoto, le secteur des transports doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 d'ici 2010 par rapport aux niveaux de 1990.

## B. Alliance canadienne du camionnage

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) considère que la politique fédérale désavantage le camionnage par rapport aux chemins de fer. Elle soutient en effet que les émissions produites par le carburant et les moteurs sont réglementées au Canada et aux États-Unis pour les camions, mais non pour le secteur ferroviaire. Ce dernier s'autoréglemente en matière d'émissions contribuant au smog, et ce, au moyen d'un protocole d'entente entre l'ACFC et Environnement Canada. L'ACC met en doute l'utilité du protocole d'entente, qui expire en 2005. Par contre, les émissions contribuant au smog seront pratiquement éliminées des nouveaux modèles de camion au cours des prochaines années aux termes des règlements d'Environnement Canada.

**Les émissions produites par le carburant et les moteurs sont réglementées pour les camions, mais non pour le secteur ferroviaire.**

L'ACC souligne que les économies de carburant dans le secteur ferroviaire qui ont contribué à la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre ont en fait entraîné une augmentation des émissions contribuant au smog par unité de carburant brûlé. L'ACC s'appuie sur des études menées pour Environnement Canada, qui révèlent que les nouvelles locomotives produisent plus d'émissions dommageables pour la santé que les anciens modèles. Selon l'ACC, le fait de privilégier un mode de transport autre que le camionnage n'aurait donc pas vraiment d'effet bénéfique sur l'environnement.

**Selon l'ACC, le fait de privilégier un mode de transport autre que le camionnage n'aurait pas vraiment d'effet bénéfique sur l'environnement.**

## C. Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, 2001

Le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, établi en juin 2000 en application de l'article 53 de la *Loi sur les transports au Canada*, a fait un examen complet de l'application de la *Loi* et des textes connexes. En juillet 2001, il a remis son rapport, qui renferme des observations et des recommandations concrètes.

Selon le Comité, les prix tous coûts compris, y compris les coûts sociaux, sont importants pour déterminer l'efficacité d'un réseau de transport. Le Comité souligne aussi que les frais pour les services et infrastructures financés par le gouvernement, comme les routes, ne reflètent pas toujours les coûts générés par les différents usagers. Dans le cadre d'une recommandation voulant que le Canada mette en pratique la notion de « gestion des routes » en usage en Nouvelle-Zélande, le Comité recommande que la tarification routière soit établie, dans la mesure du possible, de manière distincte selon la nature du véhicule, le type de route et le niveau de congestion. Si la recommandation était retenue, les coûts pour les camionneurs augmenteraient, vu que les autres véhicules « subventionnent » à l'heure actuelle les camions qui circulent sur les routes.

Le Comité reconnaît que les chemins de fer au Canada sont plus lourdement taxés que leurs concurrents. Par exemple, l'amortissement fiscal des wagons et du matériel est plus lent au Canada qu'aux États-Unis. De plus, les chemins de fer sont assujettis à un impôt foncier, tandis que les compagnies de camionnage qui utilisent les routes publiques, ne le sont pas. Le Comité reconnaît que la compétitivité et la rentabilité des chemins de fer au Canada pourraient être accrues par un traitement fiscal plus équitable.

Le Comité convient aussi que les taxes sur le carburant pour locomotives, navires et avions ne peuvent pas être considérées comme frais d'utilisation du réseau routier. Selon lui, cette incidence fiscale injustifiée est discriminatoire à l'endroit des entreprises qui font grand usage de carburant, et elle profite aux autres.

#### **D. Transports Canada**

Le 25 février 2003, l'ancien ministre des Transports David Collenette a rendu public le document *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*. Ce document expose le cadre stratégique, la vision et les principes qui orienteront les décisions du gouvernement relativement aux transports pour la prochaine décennie. Même si *Droit devant* risque de ne plus servir de cadre au débat sur les transports, en raison du changement de ministre, les points suivants concernaient le secteur ferroviaire et ses concurrents :

- Le Ministère se proposait d'étudier d'autres modèles de gestion des routes, mais le public ne doit pas en déduire qu'il changera sa politique concernant la taxe d'accise sur le carburant consommé par les chemins de fer, les bateaux et les avions. La taxe fédérale sur le carburant est un instrument de politique en matière budgétaire et non en matière de transport, et constitue une source importante de recettes générales servant à financer de nombreux secteurs de dépenses prioritaires, comme la santé, la sécurité sociale et la défense nationale.
- Le Ministère a reconnu que le transport ferroviaire et le transport maritime constituent, dans certaines régions du pays, des solutions de rechange abordables aux autres modes de transport, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs en matière d'environnement et de sécurité.

**Le Comité reconnaît que la compétitivité et la rentabilité des chemins de fer au Canada pourraient être accrues par un traitement fiscal plus équitable.**

**Le Ministère voulait établir des mécanismes d'imputation des frais pour les routes ...**

**mais le public ne doit pas en déduire qu'il changera sa politique de taxation du carburant consommé par le secteur ferroviaire.**

- Le Ministère souhaitait encourager le transport intermodal des marchandises et accroître l'utilisation de véhicules et de modes de transport à émissions réduites. Cela se ferait en recherchant et en éliminant les obstacles au transport intermodal des marchandises et en harmonisant les normes nationales et internationales.
- Le Ministère prévoyait poursuivre ses efforts pour établir un prix tous coûts compris, en collaborant avec le secteur et d'autres administrations à l'élaboration de mécanismes d'imputation des frais pour les routes. L'objectif premier serait de prendre en compte les coûts réels de l'infrastructure, pour finir par inclure les coûts environnementaux et sociaux applicables à tous les modes de transport.

## CONCLUSION

Dans le secteur ferroviaire canadien, les recettes et les dépenses générales ont augmenté entre 1990 et 2001, et ce, malgré certaines fluctuations. Les prévisions pour l'économie canadienne et l'économie américaine – le plus grand marché extérieur du Canada pour le transport ferroviaire de marchandises – donnent à penser que la croissance à long terme se poursuivra.

Ces dernières années, la structure du secteur ferroviaire a considérablement changé. La *Loi de 1986 sur les transports au Canada* a simplifié le processus de transfert des lignes de chemin de fer, ce qui a entraîné la venue d'un nombre important de transporteurs secondaires. En août 2003, huit sociétés possédaient un peu plus de la moitié des transporteurs secondaires actifs.

La copropriété des transporteurs secondaires peut contribuer à réduire la vulnérabilité financière, si elle a pour effet de rendre les sociétés moins tributaires d'une seule marchandise. Le manque d'uniformité sur le plan réglementaire entre les ordres de gouvernement pourrait devenir un enjeu politique dans l'avenir, puisque certains transporteurs secondaires sont réglementés par le gouvernement fédéral, alors que d'autres le sont par les provinces.

Au cours de la dernière décennie, les échanges par rail avec les États-Unis ont augmenté des deux tiers pour ce qui est du tonnage, ce qui correspond en gros à la croissance du commerce transfrontalier global. Les flux d'exportations sont nettement plus importants que les importations, mais leur valeur par tonne est comparable. La part la plus importante de la valeur et du tonnage du trafic dans les deux sens revient aux produits automobiles en direction et en provenance de l'Ontario.

Pour ce qui est du commerce avec le reste du monde, les chemins de fer sont souvent utilisés pour le transport de biens et de marchandises en direction et en provenance des ports. En 2002, 90 p. 100 des importations internationales par rail sont arrivées au Canada dans des conteneurs multimodaux, mais à peine 6 p. 100 des exportations internationales par rail du Canada voyageaient dans ce genre de conteneur. Les trois quarts des exportations internationales du Canada transportées par chemin de fer sont des produits en vrac (charbon, céréales, engrais) qui sont versés directement dans les soutes à vrac de navires conçus spécialement pour le transport de ces marchandises.

Le secteur ferroviaire comptait 40 p. 100 moins d'employés en 2001 qu'en 1990. L'écart important entre le salaire moyen à l'échelle du Canada et la croissance des salaires supérieure à la moyenne dans le secteur ferroviaire laissent croire que cette main-d'œuvre moins nombreuse est nettement plus qualifiée.

Le chemin de fer est le mode de transport qui dépend le moins des dépenses des gouvernements. Alors que les principaux aéroports, ports maritimes et routes appartiennent à l'État, le secteur ferroviaire possède et entretient lui-même ses propres infrastructures<sup>(15)</sup>. Depuis quelques années, la subvention à VIA a constitué plus de 80 p. 100 des dépenses fédérales consacrées aux chemins de fer.

Le secteur ferroviaire, comme l'a dit son porte-parole, l'ACFC, est fortement en faveur de l'harmonisation du traitement fiscal des transporteurs ferroviaires canadiens avec celui de ses principaux concurrents – le camionnage au Canada et le secteur ferroviaire américain. L'ACFC appuie sa position sur les avantages environnementaux et sociaux du transport de marchandises par chemin de fer par rapport à leur transport par route.

---

(15) Les pipelines appartiennent aussi au secteur privé, mais les données sur les dépenses de l'État dans ce secteur ne sont pas facilement accessibles.

## BIBLIOGRAPHIE

Association des chemins de fer du Canada.

- *Atlas des chemins de fer canadiens*, Ottawa, 2003.
- *Tendances ferroviaires 2003*, Ottawa, 2003.
- *Orientations politiques 2002-2003*, Ottawa, 2002.

Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, *Vision fondée sur l'équilibre (rapport final du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada)*, Ottawa, Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001.

Douglas, Anne. *The Complete Idiot's Guide to Canadian History*, Scarborough, Prentice Hall Canada Inc., 1997.

Finlay, J.L. et D.N. Sprague. *The Structure of Canadian History*, Scarborough, Prentice Hall Allyn and Bacon Canada, 2000.

Francis, R. Douglas, Richard Jones et Donald B. Smith. *Destinies: Canadian History Since Confederation*, Toronto, Harcourt Canada, 2000.

Statistique Canada.

- *Le transport ferroviaire au Canada, 1990*, Ottawa, 1992.
- *Le transport ferroviaire au Canada, 2000*, Ottawa, 2002.

Transports Canada.

- *Les transports au Canada 1998 : Rapport annuel*, Ottawa, 1999.
- *Les transports au Canada 1999 : Rapport annuel*, Ottawa, 2000.
- *Les transports au Canada 2000 : Rapport annuel*, Ottawa, 2000.
- *Les transports au Canada 2001 : Rapport annuel*, Ottawa, 2001.
- *Les transports au Canada 2002 : Rapport annuel*, Ottawa, 2002.

VIA Rail, *Rapport annuel de 2002*, Montréal, 2003.



## ANNEXE

### Transporteurs ferroviaires régionaux et secondaires

Nom	Parcours en milles	Région desservie	Réglementation
La compagnie du chemin de fer Roberval-Saguenay	29	Qc	Provinciale
Algoma Central Railway <sup>(1)</sup>	N/A	Ont.	Provinciale
Arnprior-Nepean Railway Co. Inc.	26	Ont.	Provinciale
Athabasca Northern Railway Ltd.	202	Alb.	Provinciale
BC Rail	1 431	C.-B.	Provinciale
Barrie-Collingwood Railway	71	Ont.	Provinciale
Burlington Northern (Manitoba) Inc.	4	Man.	Fédérale
Central Manitoba Railway Inc.	130	Man.	Provinciale
Orangeville Brampton Railway	34	Ont.	Provinciale
Chemin de fer de Lanaudière	10	Qc	Provinciale
Compagnie chemin de fer Cartier	281	Qc	Provinciale
Corporation des chemins de fer de la Gaspésie	70	Qc	Provinciale
Essex Terminal Railway Company	20	Ont.	Fédérale
Huron Central Railway Inc.	176	Ont.	Provinciale
Les chemins de fer Québec-Gatineau inc.	355	Qc	Provinciale
Chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique (Québec) inc.	95	Qc	Fédérale
Greater Winnipeg Water District	93	Man.	Provinciale
Great Western Railway Ltd.	308	Sask.	Provinciale
ST Rail System	5	N.-B.	Fédérale
International Rail Road Systems Inc.	8	C.-B.	Provinciale
Northern Lands Co. Railway	37	Qc	Fédérale
Chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador [Quebec North Shore & Lbrdr.]	353	Qc	Fédérale
Kelowna Pacific Railway Ltd.	104	C.-B.	Fédérale
Poplar River Mine Railway	15	Sask.	Provinciale
Millar Western Pulp Ltd.	2	Sask.	Provinciale
New Brunswick Southern Railway Co. Ltd.	122	N.-B.	Provinciale
Alberta RailNet Inc.	340	Alb.	Provinciale
Carlton Trail Railway Company	328	Sask.	Provinciale
Hudson Bay Railway Company	832	Man.	Fédérale
Okanagan Valley Railway Company	46	C.-B.	Fédérale
Ontario Northland Railway	675	Ont., Qc	Provinciale
Ontario Southland Railway Inc.	42	Ont.	Provinciale
Port de Montréal	60	Qc	Fédérale
Prairie Malt Ltd.	3	Sask.	Provinciale
Chemin de fer de la rivière Romaine	26	Qc	Provinciale
Quebec Central Railway	236	Qc	Provinciale
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	235	N.-É.	Provinciale

Nom	Parcours en milles	Région desservie	Réglementation
Central Western Railway Corporation	21	Alb.	Provinciale
E & N Railway (1998) Ltd.	94	C.-B.	Provinciale
Goderich-Exeter Railway Company Limited	181	Ont.	Fédérale
Lakeland & Waterways Railway	115	Alb.	Provinciale
Mackenzie Northern Railway	602	Alb.	Provinciale
Ottawa Valley Railway	343	Ont., Qc	Fédérale
Southern Ontario Railway	45	Ont.	Provinciale
Montréal, Maine & Atlantic Railway Canada Co.	233	Qc, N.-B.	Fédérale
Red Coat Road & Rail Ltd.	74	Sask.	Provinciale
Chemin de fer de Charlevoix inc.	92	Qc	Provinciale
Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc.	371	Qc	Fédérale
Compagnie de gestion de Matane	Traversier	Qc	Provinciale
New Brunswick East Coast Railway Inc.	173	N.-B.	Provinciale
Ottawa Central Railway Inc.	139	Ont., Qc	Fédérale
Sydney Coal Railway Inc.	14	N.-É.	Fédérale
Southern Manitoba Railway	144	Man.	Provinciale
Southern Rails Cooperative Ltd.	58	Sask.	Provinciale
Southern Railway of British Columbia Ltd.	63	C.-B.	Provinciale
Port Colbourne Harbour Railway	45	Ont.	Provinciale
St. Thomas & Eastern Railway Company Ltd.	34	Ont.	Provinciale
Compagnie de chemin de fer Arnaud	23	Qc	Fédérale
Wabush Lake Railway Company, Limited	38	Qc	Fédérale
Seaspan Coastal Intermodal Company	Traversier	C.-B.	Fédérale
Wheatland Rails Cooperative Ltd.	46	Sask.	Provinciale
Windsor & Hantsport Railway	60	N.-É.	Provinciale

(1) L'Algoma Central emprunte les lignes du CN.

Source : Association des chemins de fer du Canada, *Atlas des chemins de fer canadiens*.