

Objet : le Plan directeur de Transition énergétique Québec (TEQ)

Prenant acte de la volonté du gouvernement québécois de développer un plan directeur relatif à la transition énergétique (TEQ), l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) tient à apporter quelques clarifications et perspectives qui devraient faire partie de votre analyse. Nous croyons qu'une fois celles-ci prises en compte, il sera possible d'améliorer des outils déjà existants, et de mener à bien la TEQ.

La fiche technique sur le transport durable et l'aménagement du territoire, publiée en marge des travaux sur la TEQ, indique que les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour le transport ferroviaire ont augmenté de 37,0 % au Québec entre 1990 et 2014. Bien que les données pour les années 1990 à 2000 ne sont pas connues, nous croyons que cette augmentation reflète celle du trafic ferroviaire durant cette période.

L'information sur la situation au Canada montre que les tonnes-kilomètres payantes y ont augmenté de 87,7 % entre 1990 et 2014<sup>1</sup>, et l'augmentation des émissions brutes au Canada de 7,1 %. Ce qui indique une amélioration de l'intensité énergétique de 41,7 % durant cette période<sup>2</sup>, soit en moyenne 1,6 % par année.

Le transport ferroviaire ayant une consommation de carburant par unité de travail moyenne plus performante que le mode routier, nous estimons que, dans le contexte canadien, un transfert modal de 10% du transport marchandises sur route vers le secteur ferroviaire permettrait de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> de 3,7 mégatonnes<sup>3</sup>. Pour le Québec, un tel transfert pourrait diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> de 606,2 kilotonnes<sup>4</sup>. En termes de consommation de produits pétroliers, cela pourrait représenter une diminution de 229,5 millions de litres.

L'étalement urbain dans des territoires à faible densité de population noté dans la fiche technique est un enjeu primordial pour les chemins de fer puisque cet étalement affecte les installations et corridors ferroviaires déjà existants. Cet étalement entraîne une probabilité accrue d'irritants pour les citoyens, d'accidents aux passages à niveau et d'intrusion. Puisque plus du tiers des accidents aux passages à niveau et plus de 40 % des intrusions se sont produits dans 6 corridors ferroviaires à haute densité de population au Canada entre janvier 2004 et juin 2017<sup>5</sup>, il est préférable de ne pas créer d'autres zones à

<sup>1</sup> Association des chemins de fer du Canada, Rapport sur les émissions de locomotives, 2014

<sup>2</sup> Idem 1

<sup>3</sup> Basé sur les émissions des camions lourds au diesel au Canada en 2015 et sur un chargement moyen par camion de 16 tonnes métriques.

<sup>4</sup> Basé sur les émissions des camions lourds au diesel au Québec en 2015 et sur un chargement moyen par camion de 16 tonnes métriques.

<sup>5</sup> CPCS, *Land Use Planning, Rail Proximity and Public Safety*, 2017



haute densité, et donc d'éviter l'étalement urbain si on ne veut pas augmenter le nombre de zones à risques.

Considérant les éléments mentionnés ci-haut, l'ACFC suggère que pour mener à bien la TEQ, le gouvernement québécois devrait améliorer des outils déjà existants et favorisant le transfert modal du routier vers le ferroviaire, et favoriser le respect des corridors ferroviaires lors du développement des plans d'aménagement du territoire.

Afin de faciliter le transfert modal et de mener à bien la TEQ, l'ACFC propose la bonification de programmes déjà existants liés au fonds vert. Plus précisément, nous pensons que le gouvernement devrait assouplir les critères d'évaluation du *Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI)* et le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF)* afin de prendre en compte les contraintes physiques et financières des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) québécois.

Par exemple, les distances d'expédition pour le transfert modal doivent être longues, typiquement de l'ordre de 1000 kilomètres plus, ou le prix du carbone doit être très élevé pour justifier les frais administratifs reliés au programme PREGTI, ce qui n'est pas le cas du trajet parcouru sur le réseau d'un CFIL.

L'ACFC considère que compte tenu des difficultés des CFIL à accéder à des sources de financement stables, le gouvernement devrait leur faciliter le recours au fonds vert. Les aider à bénéficier du fonds vert permettrait non seulement de mener à bien la TEQ, mais aussi de réduire le ratio d'exploitation des CFIL qui est présentement d'environ 90 pour cent. Il est important de noter qu'à lui seul, le PREGTI<sup>6</sup> a permis des réductions de GES estimées à 210 kilotonnes de CO<sub>2</sub> par année. Ces réductions se sont faites grâce à des investissements de 30,4 \$M entre 2011 et 2015.

Afin d'améliorer l'aménagement du territoire, nous considérons que le TEQ devrait suggérer l'adoption des lignes directrices développées par l'ACFC et la Fédération canadienne des municipalités (FCM). Ces lignes directrices présentent des outils qui améliorent la consultation et le développement des plans d'aménagement du territoire. En les intégrant au TEQ, le gouvernement québécois pourrait faire en sorte que l'aménagement du territoire tienne compte des corridors ferroviaires existants.

---

<sup>6</sup> Sommaire des projets acceptés – PREGTI, 2011-2015