

LE MAGAZINE DE L'UNION
DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

U R B A

FORUM SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE
INTERMODALITÉ – EFFICACITÉ – SÉCURITÉ

> **Les municipalités
s'engagent!**

Entrevue
AVEC ANDRÉE LAFOREST

COMMENT RETENIR
les jeunes en région ?

Volume Numéro
39/04

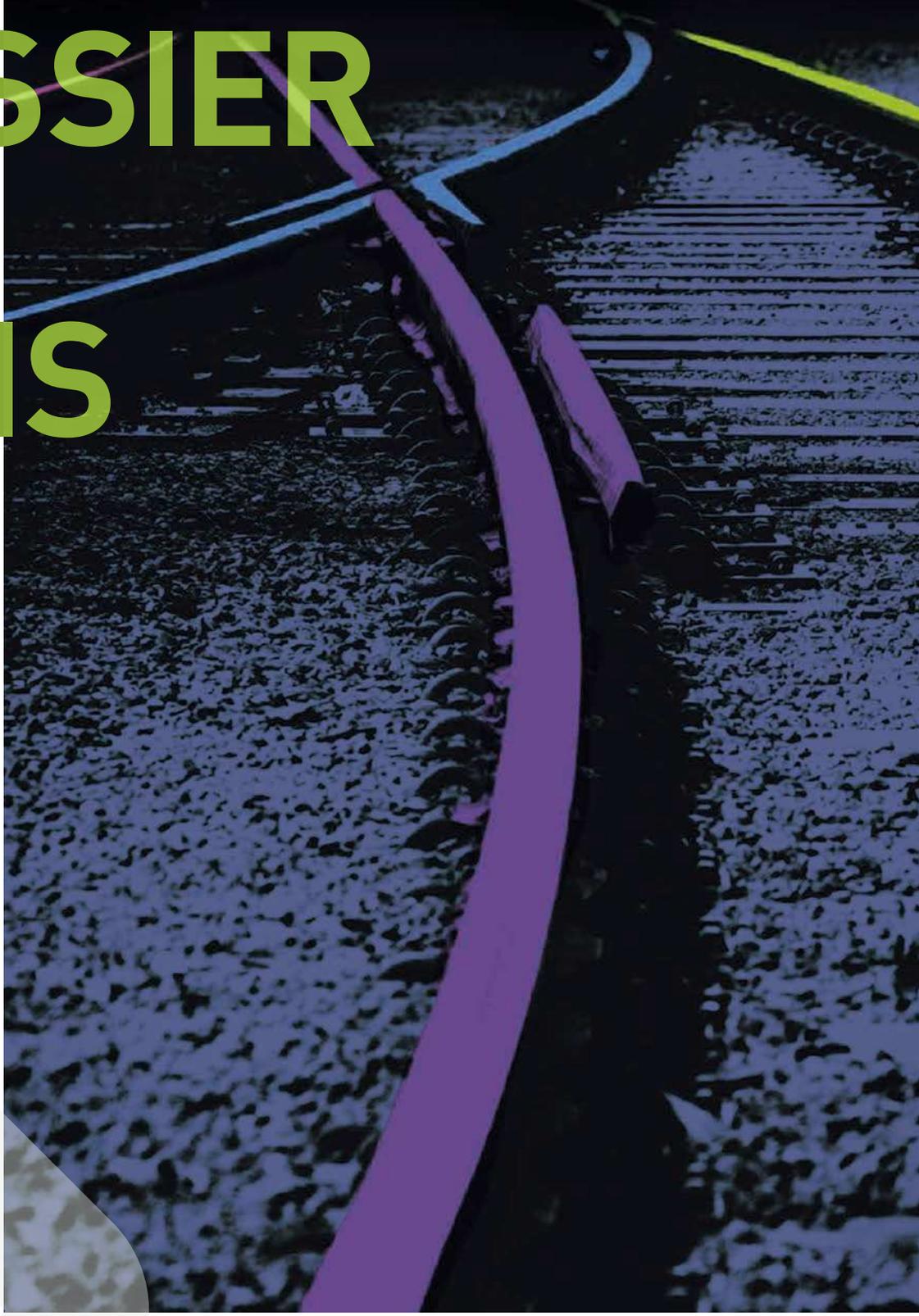
NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

> DOSSIER DU MOIS

NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

10

URBA





TRANSPORT FERROVIAIRE

LES MUNICIPALITÉS S'ENGAGENT POUR L'INTERMODALITÉ, L'EFFICACITÉ ET LA SÉCURITÉ

Le 9 novembre dernier, plus de 150 élus et éeues municipales étaient réunis à Trois-Rivières pour la tenue du premier Forum sur le transport ferroviaire. Alors que le réseau ferroviaire traverse plus de 500 communautés au Québec et représente un facteur de développement économique important, l'UMQ a pu encore une fois démontrer son leadership et sa crédibilité dans un dossier stratégique et prioritaire pour le milieu municipal.

> DOSSIER DU MOIS

TRANSPORT FERROVIAIRE

Un réseau sous-exploité

Le train est le troisième mode de transport de marchandises le plus utilisé au Québec. Avec ses 6 302 km de voies ferrées, le réseau québécois transporte plus de marchandises que toutes les autres provinces. Au Canada, le réseau ferroviaire est le troisième plus grand au monde et pourtant, il est aussi l'un des rares au monde où n'y circule pas un train à grande vitesse. Sachant qu'un trajet Senneterre-Montréal prend six heures en automobile contrairement à 12 heures en train, il y a lieu de se mobiliser pour que le transport ferroviaire se développe à la hauteur de ses capacités.

TRANSPORT DES MARCHANDISES ET ÉMISSIONS DE GES : LE TRAIN BON PREMIER

- > Camion **79 %**
- > Bateau **14 %**
- > Train **6 %**



Dans un contexte où les exigences en mobilité des personnes se précisent, que le transport des marchandises est à la hausse et que la réponse aux défis climatiques passe par la mobilité, la demande est grande pour un mode de transport accessible, polyvalent, peu coûteux et faible en émissions de gaz. À cet égard, le transport ferroviaire offre un avantage comparatif qui doit être mis à profit pour le développement économique et social de toutes les régions.

C'est dans cette optique qu'a été formé en août dernier le Comité sur le transport ferroviaire de l'UMQ. Leurs travaux ont été lancés le 9 novembre à l'occasion d'un grand forum qui a permis aux élus et élus municipaux de dresser un état de la situation et des défis à relever au chapitre du transport ferroviaire. Un consensus a émergé quant aux obstacles que représente la culture de l'auto solo au

Québec et au Canada pour le développement du train sur rail.

Signe que l'enjeu est pris au sérieux, l'événement a réuni à Trois-Rivières plus de 150 élus, élus et gestionnaires municipaux, le ministre fédéral des Transports, l'honorable Marc Garneau, le ministre fédéral de l'Infrastructure et des Collectivités,



l'honorable François-Philippe Champagne, le ministre des Transports du Québec, monsieur François Bonnardel, le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale et député de Trois-Rivières, monsieur Jean Boulet, le député fédéral de Trois-Rivières, monsieur Robert Aubin, de même que plusieurs experts, dirigeants de l'industrie et décideurs économiques.

L'événement s'est conclu par la signature de la *Déclaration de Trois-Rivières* et l'adoption d'un plan d'action pour le nouveau **Comité sur le transport ferroviaire** de l'Union.

« Le forum a donné le coup d'envoi aux travaux du Comité sur le transport ferroviaire. Ses membres, représentant toutes les régions du Québec, seront à pied d'œuvre au cours des prochains mois afin de donner suite aux échanges tenus aujourd'hui pour accroître l'intermodalité, l'efficacité et la sécurité du transport ferroviaire. Nous

entendons être actifs pour que le transport de personnes et de marchandises par rail redevienne attractif et concurrentiel et joue pleinement son rôle de levier économique pour nos régions et d'outil d'occupation de notre territoire », a déclaré le président du comité et maire de Senneterre, monsieur Jean-Maurice Matte.



CHANGER LA CULTURE DE L'AUTO SOLO

Un sondage CROP, réalisé pour le compte de l'UMQ et dont les résultats ont été dévoilés lors du forum, révèle notamment que :

- Près de neuf Québécois sur dix (**87 %**) utilisent l'automobile pour se déplacer au Québec pour un trajet de 100 kilomètres et plus, comparativement à seulement 4 % pour le train;
- Moins d'un Québécois sur quatre (**22 %**) utilise le train comme seconde alternative;
- Plus d'un Québécois sur trois (**37 %**) estime que les gouvernements devraient investir dans le transport ferroviaire parce qu'il s'agit du meilleur transport de masse existant, et plus d'un sur quatre (**28 %**) parce qu'il contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre.



« Cette mobilisation sans précédent des élus et élus municipaux autour du transport ferroviaire démontre bien l'importance de l'enjeu pour la vitalité économique et la desserte de nos régions. J'entends personnellement porter les engagements contenus dans la Déclaration de Trois-Rivières auprès de nos partenaires à Ottawa et à Québec au cours des prochains mois », a conclu le président de l'UMQ et maire de Drummondville, monsieur Alexandre Cusson.

> DOSSIER DU MOIS

La Déclaration de Trois-Rivières



Union
des municipalités
du Québec

DÉCLARATION DE TROIS-RIVIÈRES

Forum municipal sur le transport ferroviaire

Les municipalités du Québec reconnaissent

QUE le transport ferroviaire a joué dans le passé un rôle dans le processus d'industrialisation, l'ouverture de nouveaux marchés et dans le rapprochement des régions;

QUE le transport ferroviaire a largement souffert du développement de la voiture individuelle et a vu son achalandage diminuer considérablement;

QUE le Québec est à un point tournant en matière de mobilité et la planète est à un point tournant en matière de changements climatiques;

QUE le train offre un transport de masse, sur de longues distances, tout en générant une empreinte écologique négligeable;

QUE le transport ferroviaire a d'excellentes perspectives de croissance au Québec;

QUE la sécurité des citoyennes et citoyens est une condition intrinsèque au développement du transport ferroviaire.

Les municipalités du Québec s'engagent

À DÉVELOPPER le transport ferroviaire pour qu'il devienne un mode de transport structurant et hautement concurrentiel pour les régions du Québec;

À AMÉLIORER l'interconnectivité pour que le transport ferroviaire devienne une alternative viable pour la mobilité des personnes;

À OPTIMISER l'intermodalité pour que le transport ferroviaire des marchandises devienne une solution pour diminuer la présence des camions sur les routes, contrer la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre;

À REVENDIQUER une collaboration étroite avec les gouvernements canadien et québécois pour que le transport ferroviaire soit sécuritaire en tout temps et en toutes circonstances pour la population, et cela, dans le respect des compétences municipales.

Au nom des 150 participants au forum municipal sur le transport ferroviaire, nous avons signé à Trois-Rivières, le 9 novembre 2018.

Alexandre Cusson
Président de l'UMQ
Maire de Drummondville

Jean-Maurice Matte
Président du comité ferroviaire de l'UMQ
Maire de Senneterre

L'UMQ MAINTENANT EN BALADO- DIFFUSION!

Pour être au fait de l'actualité municipale, quand vous le voulez, où vous le voulez!

Vous y retrouvez des extraits de nos entrevues et des informations pertinentes sur les enjeux qui animent le monde municipal.

Bonne écoute! [https://
soundcloud.com/umq2018](https://soundcloud.com/umq2018)

BÂTIR UN AVENIR DURABLE ET SÉCURITAIRE



Le CN est fier d'exploiter un chemin de fer durable et sécuritaire afin de bâtir un avenir prometteur pour ses clients, son personnel et les collectivités de partout au pays.



www.cn.ca

> DOSSIER DU MOIS

Des élus et élus mobilisés



Le transport ferroviaire est majeur pour la Ville de Trois-Rivières et pour toute la région de la Mauricie. Le train à grande fréquence est un cheval de bataille. On le veut chez-nous.

– **Ginette Bellemare**, mairesse suppléante de Trois-Rivières



NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

16

URBA



L'économie de Lac-Mégantic est basée sur le transport ferroviaire. Nous sommes les premiers à vouloir que le réseau se développe, mais pas au détriment de la sécurité. Lac-Mégantic et ses citoyens seront toujours un peu le chien de garde sur cet enjeu. D'ailleurs, je considère que ce Forum a été l'occasion de nous donner une vision du transport ferroviaire qui pourra allier économie, environnement et sécurité.

– **Julie Morin**, mairesse de Lac-Mégantic



DEUX QUESTIONS À MARC GARNEAU, MINISTRE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

Q> Les élus municipaux ont souvent l'impression que le transport ferroviaire est sous-estimé comme moteur de développement économique. Sachant qu'il s'agit du plus faible émetteur de gaz à effet de serre, quelles sont les intentions du gouvernement fédéral pour optimiser ce mode de transport et surtout, cet axe de développement économique et touristique ?

R> D'une part, nous travaillons avec les municipalités pour améliorer la sécurité et d'autre part, nous travaillons avec les entreprises de chemins de fer pour améliorer l'efficacité. Le train est un moteur économique extrêmement important parce qu'il transporte des centaines de milliards de dollars en marchandises et produits à travers le pays, mais aussi aux États-Unis et à nos ports pour rejoindre les marchés étrangers. À cet égard, je suis particulièrement fier du Programme national des corridors de transport, lequel a été créé pour réduire, voire éliminer les goulots d'étranglement dans le réseau ferroviaire. Deux milliards de dollars sur 11 ans sont prévus pour ce programme.



Je le disais déjà en campagne électorale, il nous faut un transporteur ferroviaire qui fera le lien entre Sherbrooke et Montréal le plus rapidement possible, et ce, tant pour le transport des marchandises que des passagers. Pour nous, ce projet doit aller de l'avant.

– **Steve Lussier, maire de Sherbrooke**



Je pense que les engagements qui ont été pris dans la Déclaration de Trois-Rivières vont transcender l'ensemble des municipalités du Québec. Nous avons maintenant une ligne directrice qui va permettre au Comité sur le transport ferroviaire de mener ses travaux pour répondre aux attentes du milieu municipal et apporter des solutions au développement du réseau.

– **Jean-Maurice Matte, maire de Senneterre et président du Comité sur le transport ferroviaire de l'UMQ**



NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

17

URBA



L'état des infrastructures et la mauvaise qualité des rails sont souvent pointés du doigt comme frein au développement du réseau ferroviaire. Y a-t-il des investissements prévus pour leur mise à niveau ?

Les infrastructures elles-mêmes sont sous la responsabilité des chemins de fer. Mais plus tôt cette année, le CN a annoncé des investissements de 3,5 milliards de dollars dont deux milliards sont prévus, je crois, pour la modernisation de leurs propres infrastructures. Parfois, ce sont les rails qui posent problème, parfois ce sont les locomotives ou les wagons. Ces investissements sont d'autant plus importants sachant que l'économie roule bien en ce moment et que la demande pour l'utilisation de nos chemins de fer est très forte. Les compagnies de chemins de fer ont reconnu que c'était le temps de réinvestir dans leurs infrastructures.

LE TRAIN, OUI. LA MOBILITÉ, SURTOUT

Entrevue avec le ministre François Bonnardel

Le ministre des Transports du Québec, monsieur François Bonnardel, a fait sa première allocution en tant que ministre devant les élues et élus municipaux réunis au Forum du transport ferroviaire. Il a réitéré sa volonté et celle de son gouvernement de travailler à la réalisation du projet de train à grande fréquence. En marge du Forum, URBA a profité de la présence du ministre pour aborder avec lui les enjeux de mobilité pour le milieu municipal.

Q > Un des grands défis du monde municipal est le financement du transport collectif et des coûts d'opération qui y sont associés. Quelles sont les orientations de votre gouvernement pour assurer un meilleur équilibre financier ?

R > Il s'agit certainement d'un des enjeux principaux auxquels nous allons nous attaquer dans la politique de mobilité durable. Mon intention est de travailler en partenariat avec les municipalités afin que nous trouvions ensemble des pistes de solution pour assurer la pérennité des réseaux de transport en commun. Pour ce faire, nous devons réfléchir à la mobilité pour le futur, et non seulement pour un horizon 2020-2025. Il faut avoir une vision pour 25, 30, 40 ans. Si j'ai un projet de construction d'une route, d'un pont, d'un tunnel, il faut penser mobilité. Il faut penser transport collectif, covoiturage, voiture intelligente et autonome. Où sera l'automobile ? Où sera la mobilité ? Si nous voulons être à l'avant-garde, nous devons rattraper le terrain perdu au cours des dernières années. Quand on se compare, on voit qu'il y a des pays qui ont adopté des politiques qui sont bien en avance sur les nôtres.

Vous parlez d'avoir une vision cohérente et structurée du transport au Québec. Mais comment peut-on faire pour maximiser les pôles de connexion entre les différents modes de transport et encourager les gens à délaissier l'automobile.

Encore une fois, il faut avoir une vision tout en regardant les ratios coûts / bénéfices, ce qui serait bon pour les usagers. Il faut que les gens qui sortent leur automobile de la route pour prendre l'autobus ou le train y voient un certain avantage. Ils doivent avoir la satisfaction de réduire leur temps de parcours, d'être moins dans le trafic, de revenir à la maison aux heures souhaitées pour être avec leur famille. Ce sont des questions à nous poser.

L'UMQ tient aujourd'hui un premier Forum sur le transport ferroviaire. De quelle manière peut-on favoriser le développement du réseau ferroviaire et son utilisation ?

Dans les dernières années, on dirait que nous avons oublié ce réseau. C'est là et ce n'est pas là à la fois. Des voies ferrées ont été abandonnées ou sont devenues des pistes cyclables. Nous n'avons pas eu à l'époque une vision de ce que pourrait être le train dans 25 ou 50 ans. Et puis aujourd'hui, il faut vivre avec le réseau que nous avons présentement.

Alors qu'on parle de l'importance de réduire les GES, il est certain que je souhaite plus de trains et plus de transport de marchandises par train. Moins de camions sur les routes permettra de réduire les GES et nécessairement, nos structures s'amélioreront parce qu'elles seront moins endommagées avec les années. Aussi, dans une perspective d'occupation du territoire, il faudrait s'assurer que le réseau ferroviaire puisse desservir toutes les régions du Québec. Il y a des besoins en Gaspésie, à Thetford Mines, au Lac-Saint-Jean, etc. Dans ma région, les gens sont mobilisés pour un train de passagers entre Sherbrooke et Montréal qui passera par Magog, Bromont et Farnham. Bref, il y a des projets sur la table.

Dans votre vision de la mobilité, n'y a-t-il pas justement une occasion pour le Québec de pouvoir répondre aux objectifs de réduction des GES, en premier lieu par le biais du Fonds vert qui pourrait être mis à contribution pour financer le transport collectif ?

C'est certain que nous avons cela dans nos cartons. Beaucoup de projets au ministère des Transports et au ministère de l'Environnement sont interreliés et qui ont pour objectif la réduction des GES.



Les enjeux de mobilité sont assez clairs pour tout ce qui touche la région métropolitaine ou les pôles urbains, mais on parle aussi beaucoup de la mobilité entre les grands centres et les régions périphériques. Il s'agit d'un véritable défi pour les régions du Québec où des lignes de transport sont menacées. Comment faciliter la mobilité interrégionale ?

C'est une très bonne question. J'étais en Abitibi pendant la campagne électorale et un transporteur me disait justement à quel point certaines dessertes étaient déficitaires. Même chez nous, entre Sherbrooke et Montréal, il y a de petites dessertes qui ne sont pas assez payantes pour le transporteur. Sachant que le gouvernement ne va pas tout nationaliser, quelles sont les solutions pour soutenir la mobilité en région et assurer la viabilité des réseaux de transport ? C'est un défi supplémentaire pour l'occupation du territoire. Nos jeunes doivent être capables de se promener entre les villes et les villages, de se rendre au Cégep, à l'Université, etc.

Des engagements ont été pris l'an dernier relativement au transport aérien régional. Des investissements dans les infrastructures aéroportuaires ont entre autres été annoncés. Avez-vous l'intention de maintenir ces engagements ?

Oui, tout à fait. Je pense que le Sommet sur le transport aérien régional était extrêmement important, tant pour les aéroports régionaux du Québec que pour les usagers qui paient trop cher leurs billets d'avion. Plusieurs aéroports souhaiteraient attirer un nouveau transporteur régional. Le gouvernement pourrait-il soutenir des compagnies à « low cost » ? Jetline devrait commencer à desservir Saint-Hubert en 2015. Ce sont des pistes à envisager. Il y a encore des efforts considérables à faire pour nos aéroports régionaux dans un contexte de développement économique et d'occupation du territoire.

4^e édition

Contrats publics

Changements législatifs: ce que vous devez savoir

22 et 23 janvier 2019 | Centre-ville, Montréal

lesaffaires.com/contratspublics
ou 514 392-4298

35% de rabais*
sur les prix réguliers
* EN MENTIONNANT LE CODE PROMO 1UMQ

Avec le soutien de:



Association des Architectes en pratique privée du Québec

