



Mémoire

Sommet sur le transport ferroviaire
Consultations régionales

Alliance de l'industrie touristique du Québec

Mémoire – Consultations régionales du Sommet sur le transport ferroviaire 2019

Table des matières

L'Alliance de l'industrie touristique du Québec	4
Notre mission	4
Notre vision	4
Nos valeurs	4
Mise en contexte	4
Enjeu # 1 – Pérennité des infrastructures ferroviaires	6
Question 1 – Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de la pérennité des infrastructures ferroviaires?	6
Question 2 – Comment évaluez-vous la qualité des infrastructures ferroviaires au Québec, particulièrement les vôtres ou celles de votre région?	7
Gaspésie	7
Question 6 – Y a-t-il des projets structurants qui bénéficieraient des infrastructures ferroviaires dans votre région?	8
Question 7 – Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire visant la pérennité des infrastructures? Comment les amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient les compléter?	9
Enjeu # 2 – Sécurité et sûreté du transport ferroviaire	9
Question 1 – Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de la sécurité et de la sûreté?	9
Question 7 - Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de la sûreté et de la sécurité? Comment les amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?	10
Enjeu # 3 – Utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes et des marchandises	10
Question 1 - Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire?	10
Question 5 – Comment pourrait-on rendre le transport ferroviaire plus accessible et favoriser son utilisation tant pour les marchandises que pour les personnes, particulièrement en région?	11
Question 8 - Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire? Comment l'amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?	12
Enjeu # 4 – Empreinte environnementale et cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des infrastructures de transport ferroviaire	12

Alliance de l'industrie touristique du Québec

Mémoire – Consultations régionales du Sommet sur le transport ferroviaire 2019

Question 2 – Comment encourager et faciliter un aménagement du territoire compatible avec la mobilité durable? 13

Question 6 - Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de l'empreinte environnementale et de la cohabitation harmonieuse aux abords des infrastructures de transport ferroviaire? Comment l'amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter? 13



L'Alliance de l'industrie touristique du Québec

Notre mission

Rassembler, concerter et représenter les entreprises et les associations du secteur touristique pour propulser la performance de l'industrie tout en soutenant et en participant au développement de l'offre et à la mise en marché touristique du Québec.

Notre vision

L'Alliance est reconnue comme le partenaire de réussite de l'industrie touristique québécoise, car elle contribue à son rayonnement national et international et à l'accroissement des retombées économiques au Québec. Elle compte sur une équipe passionnée qui œuvre au sein d'un écosystème d'entreprise, de partenariat et d'industrie innovant, collaboratif et apprenant. Son expertise, son approche d'intervention et sa performance en font une référence nord-américaine en matière de création de valeur touristique.

Nos valeurs

Passion, collaboration, courage, créativité, performance

Mise en contexte

La concurrence mondiale en tourisme est intense, et les voyageurs sont exigeants, notamment en matière de transport. Pour être plus attractif et convertir l'intérêt pour la destination en visites, il est impératif que les voyageurs puissent atteindre ce qui les fait rêver.

Trois facteurs expliquent principalement la performance touristique d'une destination :

- Des expériences touristiques de calibre international
- Des stratégies marketing performantes
- Un accès facile à la destination et dans la destination

Concernant le troisième facteur, on remarque que les destinations performantes proposent un transport :

- Fluide et multimodal (train, bus, taxi, aérien, transport maritime, etc.) ;
- Sécuritaire afin d'en valoriser l'usage ;
- À coût abordable, usant du transport comme véritable levier de développement économique.

L'Alliance s'est engagée, en collaboration avec toute l'industrie touristique québécoise, à faire du Québec une destination de calibre mondial, sécuritaire et accueillante. Pour y parvenir, l'accès représente donc une condition primordiale de succès. Les voyageurs d'ici et d'ailleurs doivent pouvoir accéder à nos régions portes d'entrée (Montréal, Québec et Gatineau/Ottawa) et transiter vers les régions.

Alliance de l'industrie touristique du Québec

Mémoire – Consultations régionales du Sommet sur le transport ferroviaire 2019

En effet, le territoire québécois est vaste et il présente un potentiel touristique diversifié dans chacune des régions du Québec. Une circulation fluide, rapide et efficace des visiteurs au sein du territoire représente donc un enjeu important pour assurer une croissance économique durable pour le Québec et ses régions. Le transport ferroviaire de passagers peut/doit faire partie de cette offre de transport pour les visiteurs, qu'ils soient d'ici ou d'ailleurs.

Au Québec, selon les données du ministère du Tourisme, on compte :

- **402 000 travailleurs** dans l'industrie touristique, soit plus de 9 % des emplois générés par l'économie québécoise (2018) ;
- Quelque **32 103 entreprises**, dont plus des deux tiers se situent à l'extérieur des régions de Québec et de Montréal, soit 10,8 % des entreprises du Québec (2015);
- Dépenses totales des touristes : 10,4 G\$, dont **5,5 G\$ de dépenses par des touristes provenant des marchés hors Québec**;
- **1,9 G\$ en retombées fiscales** pour le gouvernement du Québec et plus de 600 M\$ en parafiscalité québécoise (2014).

La réalité du Québec est très différente de celle de l'Europe (la densité de population diffère, tout comme les distances à parcourir), mais les exigences des voyageurs restent les mêmes, à savoir : bénéficier d'un système de transport fluide, facile et abordable.

Actuellement, notamment en raison du partage des voies avec les trains de marchandises, le transport ferroviaire passager souffre de l'importante congestion sur le réseau ferroviaire dans le corridor Québec – Windsor. Cette situation a une incidence sur la ponctualité et les horaires des trains de VIA Rail, principal transporteur ferroviaire de passagers, car ceux-ci sont tributaires de l'accès accordé par le propriétaire des infrastructures, le Canadien National (CN) pour qui les trains de voyageurs au Canada n'ont pas de priorité opérationnelle. Propriétaire de la voie, il est naturel que le CN accorde la priorité à ses trains et qu'il puisse essentiellement exercer son droit de veto ou modifier, de façon unilatérale, toute demande visant à améliorer la durée des déplacements des voyageurs et les départs.¹

Alors que s'accroît la fréquence des convois de marchandises, des rames de banlieue de l'organisme EXO (auparavant l'Agence métropolitaine de transport - AMT) et des trains de VIA Rail, améliorer la ponctualité des trains de passagers représente un enjeu de plus en plus considérable. Sans l'élément de ponctualité et d'amélioration des trajets des trains, les Canadiens et Canadiennes continueront à privilégier leur voiture pour effectuer de courts déplacements dans le corridor Québec – Windsor, ce qui occasionnera une hausse de la congestion routière et des émissions de gaz à effets de serre.²

¹ VIA Rail, Plan d'entreprise 17-21

² VIA Rail, Plan d'entreprises 17-21

Alliance de l'industrie touristique du Québec

Mémoire – Consultations régionales du Sommet sur le transport ferroviaire 2019

Le transporteur ferroviaire VIA Rail affirme vouloir être propriétaire des voies ferrées sur lesquelles ses trains circulent pour transporter ses passagers plus rapidement et efficacement. Les installations industrielles (infrastructure et matériel roulant) sont les principaux déterminants de la capacité et de l'endurance. VIA Rail ne possède que 3 % des infrastructures qu'elle utilise, le Canadien National étant propriétaire en grande partie des 97 % restants.³

Dans le cadre de la réflexion sur l'avenir des infrastructures ferroviaires, l'Alliance de l'industrie touristique du Québec tient à souligner l'importance du transport ferroviaire de passagers et son fort potentiel de contribution à la croissance économique touristique de la destination québécoise. La mobilité rapide et efficace des Canadiens à travers le pays est prioritaire, notamment dans l'axe Ontario-Québec, puisque l'Ontario est notre premier bassin émetteur de visiteurs hors Québec suivi de celui du marché du Nord-Est américain. Dans cette optique, l'Alliance s'est arrêtée aux questions se rapportant à l'industrie touristique.

Enfin, voici un tableau présentant l'importance relative des marchés accessibles par voie terrestre et la part relative du train dans les modes de transport :⁴

Provenance <i>Marché origine</i>	Volume <i>(Visites-province)</i>	Dépenses <i>(\$)</i>	Moyen de transport utilisé <i>(part relative)</i>			
			train	autocar	avion	auto
Québec	24,8 M	4286 M\$	0,8 %	1,9 %	1,2 %	93,6 %
Ontario	3,5 M	972 M\$	4,4 %	3,9 %	9,9 %	80,1 %
USA - Nouvelle-Angleterre	0,6 M	264 M\$	0,0 %	6,4 %	5,6 %	87,6 %
USA - Atlantique Centre	0,8 M	455 M\$	1,8 %	3,5 %	24,6 %	69,4 %

Enjeu # 1 – Pérennité des infrastructures ferroviaires

Question 1 – Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de la pérennité des infrastructures ferroviaires?

Le succès d'une destination repose sur trois (3) éléments soit le marketing, le produit offert et l'accès à son territoire. Pour l'industrie touristique, l'accès est une des trois clés du succès de l'industrie pour l'économie québécoise. C'est la raison pour laquelle l'industrie touristique est concernée par cet enjeu.

³ Idem

⁴ Source utilisée : <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/Tourisme-Bref-2016.pdf>

Les attentes des voyageurs ont beaucoup évolué au cours des dernières années. Ceux-ci ont toutes les ressources disponibles pour évaluer, comparer et choisir exactement ce qu'ils veulent que ce soit au niveau des endroits à visiter, des activités à faire et surtout pour les moyens de transport disponibles. Ces comparaisons se feront à partir de leur quotidien, de leurs expériences passées ici ou ailleurs. Il faut être honnêtes, l'offre actuellement disponible sur le territoire québécois n'est aucunement comparable à ce qui est offert ailleurs, notamment en Europe.

Au Québec, les expériences qui nous distinguent sont présentes en région. Afin d'être plus attractifs et de convertir l'intérêt pour la destination en visites, un accès flexible, abordable et sécuritaire à l'intérieur même de la destination est crucial pour prolonger les séjours et faire entrer des devises étrangères dans l'économie des régions du Québec.

Question 2 – Comment évaluez-vous la qualité des infrastructures ferroviaires au Québec, particulièrement les vôtres ou celles de votre région?

Étant consciente que le Québec est un grand territoire, l'Alliance ne suggère pas que l'ensemble de tout le territoire devrait être desservi par un service ferroviaire. Toutefois, l'Alliance estime que l'offre actuelle de transport ferroviaire de passagers est inadéquate, que les infrastructures actuelles ne sont pas adaptées à une véritable croissance et souhaite vivement que son développement et son amélioration puissent se faire d'une part, en adéquation avec la future Stratégie économique de développement de l'industrie touristique de la destination, et d'autre part, avec la mise en place d'un plan de transport intégré (intermodal) incluant l'avion, l'autobus, le métro, le taxi et le vélo.

Bien que notre réalité soit très différente de celle de l'Europe, les exigences des voyageurs d'aujourd'hui en matière de transport sont les mêmes : un transport fluide, facile, rapide et abordable. Et de plus en plus, un transport générant une trace carbone plus faible!

Gaspésie

En 2013, après 100 ans de loyaux services, le train de passagers qui se rendait jusqu'en Gaspésie ne dépassait plus Matapédia. Cela privait les navetteurs gaspésiens de la seule ligne de chemin de fer de la région. VIA Rail a commencé par arrêter le passage des trains au-delà de New Carlisle en 2011, pour ensuite abandonner totalement la région en 2013. Cette décision a été prise par VIA Rail Canada pour des raisons de sécurité.

Le gouvernement du Québec a annoncé en mai 2018 un investissement de 100 millions de dollars pour le service de marchandises, et éventuellement pour le service de transport de passagers. Toutefois, la partie n'est pas gagnée pour les Gaspésiennes et Gaspésiens. Même si VIA Rail a mentionné en 2016 qu'il était nécessaire de revenir en Gaspésie, plusieurs étapes restent encore à franchir avant le retour permanent du train.



Il faut également considérer que certains tronçons régionaux, au-delà de leur fonction première de transport de passagers, présentent aussi un potentiel de développement d'expériences touristiques ferroviaires axées sur la mise en valeur de paysages naturels et bâtis. Mentionnons, par exemple, les trains à vocation plus touristique dans Charlevoix ou dans les Cantons-de-l'Est ou le projet d'excursion ferroviaire gaspésien au sein de l'escale de croisières internationales.

Question 6 – Y a-t-il des projets structurants qui bénéficieraient des infrastructures ferroviaires dans votre région?

Dans son plan d'entreprise 2017-2021, Via Rail indiquait réfléchir à un projet de Train à Grande Fréquence pour le corridor Toronto – Ottawa – Montréal – Québec. Ce projet de train à grande fréquence est une priorité pour l'industrie touristique. Il est la clé qui permettra le désengorgement des voies ferrées et la diversification de l'offre touristique pour le voyage d'affaires et le tourisme d'agrément.

Le 25 juin 2019, le ministre des Transports, Marc Garneau, et le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, François-Philippe Champagne, ont annoncé un budget de 71,1 M\$ pour procéder à un examen plus approfondi du projet de Via Rail quant à la faisabilité d'un train à grande fréquence entre Québec et Toronto. Une partie de ce financement servira à mettre sur pied une équipe conjointe (gouvernement fédéral, Via Rail, Banque de l'Infrastructure du Canada) qui travaillera sur le projet.

Également, le gouvernement du Québec a annoncé, en mai 2018, un investissement de 100 millions de dollars pour le service de marchandises, et éventuellement pour le service de transport de passagers sur le réseau du Chemin de fer de la Gaspésie, soit de Matapédia à Gaspé.

Question 7 – Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire visant la pérennité des infrastructures? Comment les amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient les compléter?

Enjeu 1 : Pérennité des infrastructures – Les mesures du cadre d'intervention en transport ferroviaire permettront de :		
	MAINTENIR	MODIFIER
Renouveler et bonifier le Programme d'aide à l'intégration modale. Budget : 20 M\$ sur 5 ans	X	
Réhabiliter l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie, soit de Matapédia à Gaspé. Budget additionnel aux 100 M\$ déjà annoncés : 12,5 M\$	X	
Poursuivre les investissements du ministère des Transports pour l'entretien et la mise à niveau des infrastructures du Chemin de fer Québec Central sur le tronçon Charny et Vallée-Jonction. Budget : 15 M\$	X	

Enjeu # 2 – Sécurité et sûreté du transport ferroviaire

Question 1 – Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de la sécurité et de la sûreté?

Les différents événements mondiaux des dernières années démontrent que, lors de la préparation d'un voyage, le touriste s'assurera que la destination retenue pour son voyage est tout à fait sécuritaire, et ce, devant le budget requis pour ce voyage, les attraits touristiques disponibles et la durée de ce séjour.⁵

Des images de la tragédie de Lac-Mégantic en juillet 2013 ont été vues maintes et maintes fois, heureusement sans conséquence au niveau de l'achalandage touristique. Les gouvernements d'Ottawa et Québec doivent poursuivre les investissements dans la réfection de leurs réseaux afin de réduire les risques d'accidents des trains de marchandises ou de personne et surtout, pour augmenter la sécurité et l'efficacité du service.

⁵ Réseau, Veille tourisme, novembre 2005



Question 7 - Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de la sûreté et de la sécurité? Comment les amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?

Enjeu 2 : Sécurité et Sûreté du transport ferroviaire – Les mesures du cadre d'intervention en transport ferroviaire permettront de :		
	MAINTENIR	MODIFIER
Renforcer le programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base de l'évaluation des plus grands risques.	X	

Enjeu # 3 – Utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes et des marchandises

Question 1 - Comment êtes-vous concerné par l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire?

L'accessibilité des touristes dans toutes les régions touristiques est un dossier important pour notre industrie. La mobilité des touristes doit être équitable, abordable, efficace, sécuritaire et intégrée dans un plan d'action québécois. Le réseau ferroviaire doit retrouver une juste place dans le réseau de transport des personnes et des marchandises.

L'industrie touristique souhaite une meilleure fluidité des trains sur le réseau ferroviaire. En raison du partage des voies avec les trains de marchandises, la congestion est importante dans le corridor Québec – Windsor. Cette situation a une incidence sur la ponctualité et les horaires des trains de VIA Rail, car ceux-ci sont tributaires de l'accès accordé par le propriétaire des infrastructures, le Canadien National (CN).

L'obligation pour les trains de passagers de céder le passage aux trains de marchandises explique que les trains de VIA Rail voyageant sur des voies partagées arrivent à l'heure dans seulement 64 % des cas, comparativement à 98 % sur les voies en site propre. On estime que d'utiliser des voies réservées permettrait d'atteindre 95 % de ponctualité dans le transport de passagers.

Question 5 – Comment pourrait-on rendre le transport ferroviaire plus accessible et favoriser son utilisation tant pour les marchandises que pour les personnes, particulièrement en région?

Tout d'abord, il faudra instaurer une campagne de valorisation des avantages du transport ferroviaire pour les usagers québécois ou étrangers.

Le train à grande fréquence est la proposition de VIA Rail afin de transformer le service ferroviaire voyageur au Canada. Si la proposition est approuvée à la suite de l'examen diligent mené par le gouvernement du Canada, elle créerait de nouveaux services de trains sur des voies réservées entre les grands centres (Québec – Montréal – Ottawa – Toronto).

De nouveaux trajets seraient établis sur l'infrastructure ferroviaire de transport de marchandises qui est peu en usage ou qui n'est plus en usage entre Toronto – Peterborough – Ottawa, Ottawa – Dorion – Montréal et **Montréal - Trois-Rivières – Québec**.

Le projet de train à grande fréquence, présenté au gouvernement fédéral en 2016, consiste à séparer les activités ferroviaires de transport de passagers et de marchandises, à créer une plus grande capacité de transport durable pour les personnes et les marchandises, et à optimiser les services actuels le long du lac Ontario et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le train à grande fréquence comprend la construction de voies dédiées pour le service ferroviaire voyageur qui permettrait d'apporter d'importantes améliorations au réseau actuel.

En opérant sur des voies dédiées, il serait possible pour VIA Rail d'offrir plus de fréquences, en réduisant la durée des trajets d'au moins 25 % et en améliorant la ponctualité à plus de 95 %.

VIA Rail soutient que **la vitesse de ses trains pourrait ainsi passer de 100 à 160 km/h en roulant sur des voies dédiées**, qui ne seraient pas partagées avec des transporteurs de marchandises, comme le CN et le CP, ou des opérateurs de trains de banlieue, comme EXO (auparavant l'AMT).

Le train pourrait parcourir la liaison Montréal vers :

- Ottawa en 1 h
- Mauricie en 1 h
- Québec en 2 h
- Toronto en 3 h 30

Le train à grande fréquence permettrait donc une réduction de la congestion routière et offrirait une alternative de voyage réduisant les gaz à effet de serre.

L'accessibilité universelle à ce mode de transport est également un enjeu important. Comme l'a déjà souligné l'organisme Kéroul, le transport ferroviaire devra offrir des infrastructures ayant des standards communs favorisant une accessibilité équivalente dans l'intermodalité à tous les types d'équipements roulants et les compagnies devront prévoir une formation adéquate de leur personnel au service de la clientèle.

Question 8 - Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de l'utilisation optimale du transport ferroviaire? Comment l'amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?

Enjeu 3 : Utilisation optimale du transport ferroviaire – Les mesures du cadre d'intervention en transport ferroviaire permettront de :		
	MAINTENIR	MODIFIER
Soutenir financièrement la réduction des émissions de GES par le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal. Budget : 44,25 M\$ pour la période 2018-2020.	X	

Enjeu # 4 – Empreinte environnementale et cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des infrastructures de transport ferroviaire

De plus en plus, les touristes sont conscients des effets des changements climatiques sur leur environnement et veulent laisser une empreinte « propre » sur la planète. Ainsi est apparu le terme de tourisme durable. Selon la Chaire de tourisme Transat, la définition du tourisme durable propose un juste équilibre entre les dimensions économique, environnementale et socioculturelle du tourisme. Mais le tourisme durable veut également dire que celui-ci doit se poursuivre d'une génération à l'autre.⁶ Toutes nos actions posées sont donc très importantes pour le futur de l'industrie.

⁶ Chaire de tourisme Transat, Symposium international sur le développement durable du tourisme, Mars 2009

Question 2 – Comment encourager et faciliter un aménagement du territoire compatible avec la mobilité durable?

En novembre 2018, l'UMQ tenait un forum sur le transport ferroviaire, auquel participait l'Alliance, et au cours duquel les participants présents ont dressé un état de la situation et des défis à relever pour les prochaines années à ce sujet. À la clôture de cet événement, les municipalités ont adopté la [Déclaration de Trois-Rivières](#)⁷ qui pourrait servir de base à l'instauration d'une mobilité durable, dans laquelle elles 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 solution de remplacement 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.

Question 6 - Que pensez-vous des mesures du Cadre d'intervention en transport ferroviaire concernant l'enjeu de l'empreinte environnementale et de la cohabitation harmonieuse aux abords des infrastructures de transport ferroviaire? Comment l'amélioreriez-vous et quelles autres mesures pourraient, selon vous, la compléter?

Enjeu 4 : Empreinte environnementale – Cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des infrastructures de transport ferroviaire – Les mesures du cadre d'intervention en transport ferroviaire permettront de :		
	MAINTENIR	MODIFIER
Soutenir financièrement l'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire par le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES.	X	

⁷ [UMQ](#), novembre 2018