MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES BUDGET 2020-2021

GENESEE & WYOMING CANADA INC.

OPTIMISER LE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL AU QUÉBEC

Février 2020

Genesee & Wyoming Canada Inc.

AVANT-PROPOS

Genesee & Wyoming Canada Inc. (GWCI) est ravi de participer aux consultations prébudgétaires en prévision du dépôt du budget 2020-2021 le 10 mars prochain à titre de la plus importante compagnie de chemins de fer d'intérêt local (CFIL) en Amérique du Nord. Elle compte 116 chemins de fer et plus de 13 700 miles de voies ferrées en Amérique du Nord, desservant 42 États américains et quatre provinces canadiennes. Quatre de ces chemins de fer circulent au Québec, desservant plusieurs entreprises locales qui sont essentielles à l'économie de plusieurs régions : les chemins de fer Québec-Gatineau, le chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (Québec), le chemin de fer Ottawa Valley Railway et finalement le chemin de fer Knob Lake & Timmins Railway (près de Schefferville, desservant la mine de Tata Steel Canada). Au Québec, les chemins de fer de Genesee & Wyoming Canada Inc. ont près de 250 employés, générant plusieurs millions de dollars en retombées fiscales.

En tant que composante essentielle du réseau ferroviaire québécois et canadien, les CFILs, par leur nature, offrent à plusieurs entreprises locales un service de transport de marchandises sécuritaire, fiable, vert et économique vers les marchés externes. En d'autres mots, les CFILs sont un maillon essentiel de la chaîne d'activité économique qui soutient la compétitivité des régions et des entreprises québécoises. Malgré leur apport incontestable à l'économie régionale et locale où ils sont présents, les CFILs sont confrontés à d'importants défis d'ordre économique, d'infrastructures et d'adaptation aux changements climatiques. À terme, ces défis peuvent ainsi nuire à la compétitivité des entreprises et même des régions comme pôle d'attraction économique. Cette situation nécessite l'attention des gouvernements.

À ce titre, en décembre 2019, le gouvernement du Québec a agi de façon précurseur et s'est positionné comme leader au Canada en confirmant sa volonté de soutenir le développement du transport ferroviaire des personnes et des marchandises par la mise en place de nouvelles initiatives gouvernementales pour appuyer les CFILs du Québec et leurs clients. Il va de soi que GWCI salue la mise en place du *Programme de soutien aux infrastructures de transports ferroviaires et à l'intégration modale*, ci-après nommé « programme », issu du récent Sommet sur le transport ferroviaire. Ce programme vise notamment à permettre au réseau ferroviaire de s'adapter aux changements climatiques, à améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau ferroviaire et l'offre d'infrastructures de transport ferroviaire de marchandises et son intégration aux autres modes de transports. Il s'agit effectivement d'un premier pas important que notre entreprise demandait depuis longtemps pour assurer la pérennité des infrastructures ferroviaires et l'optimisation de notre réseau québécois et canadien. En effet, des initiatives similaires existent au sud de la frontière canadienne et notre compétiteur principal, qui est le camionnage, bénéficie notamment des infrastructures financées par les gouvernements.

Ce mémoire vise dès lors à profiter de cet élan et cette initiative bienvenue pour formuler principalement certaines recommandations et observations au gouvernement du Québec pour éventuellement bonifier et rendre permanent ce programme. Nous sommes d'avis que cette approche constructive qu'offre cette consultation permettra d'alimenter les discussions à venir afin d'assurer que les retombées du programme soient encore plus tangibles et durables tant pour les opérateurs de CFILs, comme GWCI, que leurs clients, et ce, au bénéfice du développement économique et durable des régions que nous desservons et avons tous à cœur.

Recommandation 1 : Créer une entente provinciale-fédérale pour les chemins de fer sous juridiction fédérale

Il faut savoir que selon les critères de sélection actuels du programme, les CFILs de compétence fédérale sont automatiquement disqualifiés. Dans le cadre du programme, nous croyons que les retombées économiques, sociales et environnementales générées par la présence du chemin de fer dans une région spécifique devraient avoir préséance sur l'autorité législative de laquelle le chemin de fer relève pour déterminer les critères d'admissibilités.

Cette recommandation s'inscrit parfaitement dans la logique que le gouvernement du Québec souhaite favoriser le développement économique des régions, stimuler l'économie québécoise en attirant des investissements et augmenter les exportations des entreprises sur son territoire. En parallèle à ces objectifs économiques, le Québec s'est engagé à lutter contre les changements climatiques et à soutenir la transition énergétique vers une économie plus sobre en carbone. Le 25 septembre dernier, l'Assemblée nationale a d'ailleurs adopté une motion encourageant le gouvernement du Québec à prendre « tous les moyens nécessaires afin de réduire rapidement et drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre ». Dans cette perspective, à titre de lien essentiel pour le développement économique et durable du Québec, il est souhaitable que ce programme soutienne les infrastructures ferroviaires en région sans égard à la juridiction pour encourager et optimiser ce mode écologique de transport des marchandises.

À titre d'exemple, le chemin de fer Ottawa Valley Railway (OVR) est de compétence fédérale notamment parce qu'il traverse la frontière Québec-Ontario. Le plus important client de ce chemin de fer est Rayonnier Advanced Material, une entreprise basée à Témiscamingue, au Québec. Rayonnier représente près de 90 % du volume d'OVR, en plus d'être le plus important employeur de la MRC de Témiscamingue. La présence du chemin de fer permet à l'entreprise de rester compétitive en abaissant ses coûts de transport de marchandises, de diminuer la circulation de camions sur les routes du Témiscamingue et par le fait même, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre au Québec. Présentement, ce chemin de fer n'est pas admissible à ce programme malgré les objectifs économiques et environnementaux du gouvernement.

Recommandation 2 : Bonifier l'enveloppe budgétaire du programme

La réalité est que les CFILs ont hérité d'infrastructures âgées et moins entretenues de la part des chemins de fer classes 1 (CN et CP principalement). Par exemple, la moyenne d'âge des ponts ferroviaires de Genesee & Wyoming au Canada est de 87 ans. En plus d'être âgées, ces infrastructures ont, pour la plupart, souffert d'un manque important d'investissement à travers les années pour les maintenir à niveau. Cette situation explique en partie l'ampleur actuelle des besoins en capital que les CFILs nécessitent pour maintenir à niveau leurs infrastructures. Ce n'est certainement pas par manque de volonté de notre entreprise.

Le fait est que les CFILs de GWCI au Québec réinvestissent annuellement entre 60 % et 98 % de leur marge brute d'exploitation (avant intérêts, impôts et amortissement) dans leurs infrastructures uniquement afin de les maintenir sécuritaires, conformes et fonctionnelles. Ces investissements fixes et récurrents ne permettent tout simplement pas d'améliorer les infrastructures pour augmenter l'attractivité et la compétitivité du chemin de fer ou attirer du nouveau volume de trafic. Pour encourager le développement économique régional, l'état des CFILs et leurs capacités réduites de transport des marchandises nuit aussi

à attirer des entreprises et à la création d'emplois dans certaines régions qui ne sont pas desservies par les chemins de fer classes 1.

Les CFILs, encore une fois par leur nature, ne sont pas en mesure de dégager des marges de profits suffisantes pour améliorer et optimiser leurs infrastructures. De façon générale, leur budget leur permet d'adresser uniquement les priorités établies selon les rapports d'inspection pour la sécurité du chemin de fer. À titre d'exemple, en 2019, les chemins de fer Québec-Gatineau ont connu une baisse significative de volume ayant une incidence directe sur les revenus. Le montant alloué aux dépenses en infrastructures a alors représenté plus que le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA). Ainsi, ce chemin de fer a opéré de manière déficitaire, générant un flux financier négatif pour cette année d'opération. Cette situation fragilise non seulement les activités de l'entreprise, mais également des clients qui dépendent de ce mode de transport des marchandises plus écologique et économique alors que notre principal compétiteur (le transport par camion) profite d'infrastructures financées par les gouvernements.

Bien que le programme soit un pas dans la bonne direction comme nous l'avons précédemment souligné, les montants alloués par le programme sont pratiquement insuffisants pour répondre aux besoins actuels des CFILs. Les chemins de fer Québec-Gatineau, à lui seul, évaluent ses besoins pour le maintien à niveau de ses infrastructures à environ 40 millions de dollars sur 5 ans. À eux seuls, comme illustré ici haut, les flux financiers n'arrivent pas à générer les fonds nécessaires pour ce type optimal de réinvestissement dans l'infrastructure, encore moins dans leur mise à niveau pour accroître le volume et la rapidité du service.

L'objectif souhaité du programme devrait également être d'offrir aux CFILs la possibilité de financer en partie le capital annuel destiné au maintien des infrastructures afin que le chemin de fer puisse investir ce montant dans des projets de plus grandes envergures qui améliorerait sa compétitivité, son efficacité et assurerait sa pérennité.

Recommandation 3 : Assurer la pérennité du programme

À l'heure actuelle, de par sa portée que par sa durée, le programme a toutes les caractéristiques d'un projet-pilote. En effet, rien n'indique que le programme sera reconduit pour les années à venir, ce qui restreint la capacité de planification des demandes des chemins de fer. De plus, selon les exigences du programme, l'ensemble du projet doit être réalisé l'année de son financement. Ce critère impose son lot de contraintes et une absence de vision à long terme (c.-à-d. seuls des petits projets exécutables rapidement peuvent être entrepris). Il faut comprendre que les projets d'infrastructures dans ce secteur sont souvent à grande échelle et soumis à des impondérables externes, notamment une courte période estivale pour réaliser les travaux, combinée à une pénurie de main d'œuvre dans plusieurs métiers dans le secteur de la construction.

À titre d'exemple, la planification financière des investissements en capitaux pour l'ensemble des CFILs de GWCI se fait sur une période de cinq ans, et est revalidée à tous les exercices budgétaires. Cette planification à long terme est nécessaire pour assurer le maintien des infrastructures et leur réhabilitation lorsque nécessaire. Ainsi, assurez la pérennité du programme sur au moins une période de plusieurs années permettrait aux chemins de fer d'avoir une vision à long terme et d'être en mesure de mieux planifier leurs travaux en tenant compte des mesures financières disponibles. Cela offrirait la possibilité aux chemins de fer d'avoir une véritable vision d'avenir et de se concentrer sur le développement des affaires afin d'exploiter le chemin de fer à son plein potentiel à l'avantage des entreprises et des régions

du Québec qui souhaitent exporter davantage ou attirer plus d'investissements dans une économie mondialisée.

Un programme qui allouerait aux CFILs la possibilité d'avoir une vision à long terme aiderait le gouvernement à atteindre plusieurs objectifs. L'optimisation de l'utilisation du transport ferroviaire avec un tel programme permettrait effectivement de réduire les émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports, de réduire la congestion sur les routes et d'augmenter la longévité des infrastructures routières publiques. Il permettrait également à assurer un transport de marchandises fiable et économique qui soutiendrait davantage la compétitivité des entreprises d'ici sur le marché nord-américain et international. Pour encourager le développement économique régional et durable et les exportations, l'état des CFILs et leur capacité réduite de transport des marchandises nuit aussi à attirer des entreprises et à la création d'emplois dans les régions qui ne sont pas desservies par les chemins de fer classes 1 ou qui auraient seulement accès aux ports et aux marchés par voie routière.

À juste titre, un programme permanent adéquatement financé s'inscrirait également de façon cohérente dans la Vision internationale du Québec qui vise à travailler pour augmenter les exportations et attirer davantage d'investissements privés au Québec. Cette vision, rendue publique en novembre 2019, vise à positionner le Québec comme le meilleur endroit du monde pour investir et prospérer. Or, le transport routier est appuyé directement et indirectement par les gouvernements à travers l'Amérique du Nord grâce notamment à l'entretien et la mise à niveau des voies publiques. De même, les chemins de fer aux États-Unis bénéficient d'une multitude de prêts, de subventions ou de crédits d'impôt pour l'entretien, pour la réhabilitation ou pour des projets d'immobilisation des voies ferroviaires. Il serait par conséquent cohérent de pérenniser ce programme avec un financement adéquat pour assurer la compétitivité des CFILs et des entreprises et régions qui en bénéficient sur le territoire québécois.

Recommandation 4 : Créer un fond d'adaptation aux changements climatiques pour les chemins de fer en région

GWCI est heureux de constater que l'un des objectifs du programme est de préserver l'intégrité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec, notamment en lien avec les répercussions des changements climatiques. Malgré une modernisation graduelle des infrastructures ferroviaires, le constat qui s'impose est que la majorité de celles-ci sont âgées et adaptées à une réalité industrielle et climatique d'une autre époque. Par ailleurs, nous rappelons que les CFILs n'ont pas été admissibles aux programmes découlant du Fonds vert qui a pourtant accumulé des surplus de près d'un milliard de dollars au 31 mars 2018.

La mise en place d'un fonds d'adaptation aux changements climatiques adéquatement financé avec des critères d'admissibilité mieux adaptés à la réalité des CFILs serait certainement souhaitable. Un tel fonds accorderait un soutien aux CFILs pour mieux faire face à d'importants imprévus climatiques sans mettre en péril leurs activités. En janvier 2018, par exemple, un incident climatique a sérieusement menacé la continuité des opérations du chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique qui dessert de nombreuses entreprises de l'Estrie qui exportent leurs produits aux États-Unis et qui génèrent ainsi d'importantes retombées économiques et environnementales. Une enveloppe financière pour soutenir les CFILs dans de telles situations imprévisibles, dans le cadre de ce programme ou du Fonds d'électrification et de changement climatique par exemple, pour mieux prévoir et gérer les coûts inhérents à l'adaptation aux

changements climatiques est une avenue que nous encourageons le gouvernement du Québec à explorer pour assurer la viabilité des CFILs à long terme.

Recommandation 5 : Développer un programme de formation publique pour les chemins de fer

Le contexte général de pénurie de main d'œuvre et la difficulté des CFILs pour attirer et retenir sa main d'œuvre qualifiée sont exacerbés dans le cas de Chemins de fer Québec-Gatineau Inc., malgré des conditions de travail enviables. En effet, GWCI subit des pressions à ce niveau de par la compétition directe dans le grand Montréal avec les chemins de fer de Classe I et les services publics de transport par rail de passagers en activité ou en développement. En développant des programmes de formation publique, au niveau collégial par exemple, le gouvernement pourrait améliorer la visibilité pour ce type de carrière/emploi et son intérêt auprès de la population générale. Il s'agit d'ailleurs d'emplois attrayants offrant des salaires compétitifs. Le gouvernement épaulerait ainsi les CFILs et les chemins de fer en général, qui pour l'instant, doivent soutenir seuls les coûts associés à cette formation spécialisée contrairement à la formation publique offerte pour d'autres modes de transports de marchandises.

Tout en félicitant à nouveau le gouvernement du Québec pour la mise sur pied du *Programme de soutien aux infrastructures de transports ferroviaires et à l'intégration modale*, nous espérons que nos commentaires ci-dessus vous seront utiles lors de l'élaboration de votre budget et nous demeurons disponibles à répondre à vos questions.

Pour plus d'informations, veuillez s'il-vous-plait joindre :

Monsieur Christian Richard
Vice-Président et Chef de la Direction Commerciale
Genesee & Wyoming Canada Inc.
9001, boul. de l'Acadie, bureau 600
Montréal (Québec), H4N 3H5
Bureau : 514 948-6962
Cellulaire : 514 235-7737