

MÉMOIRE PRÉBUDGETAIRE 2024 DE L'ACFC POUR LE QUÉBEC

Les forces motrices du Québec



Association des chemins
de fer du Canada

RECOMMANDATIONS

NOUS RECOMMANDONS:

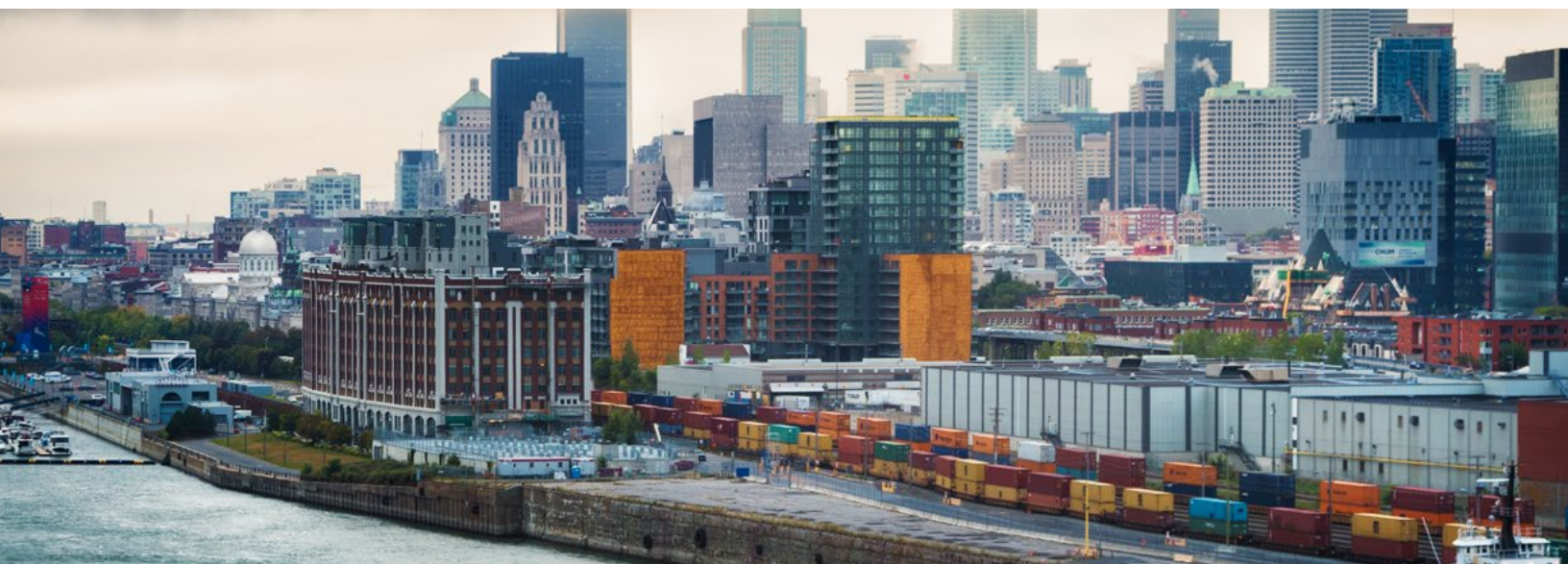
1. Presser le gouvernement fédéral d'abolir immédiatement l'interconnexion réglementée prolongée, qui va à l'encontre des intérêts économiques du Québec.
2. Soutenir et augmenter le transport ferroviaire de voyageurs par l'intermédiaire de voies réservées et d'une planification et d'investissements stratégiques.
3. Tirer profit du succès du Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale.
4. Adopter les normes sur la proximité ACFC-FCM et assurer que les responsables de la planification de l'aménagement du territoire du Québec les respectent.
5. Assurer que les chemins de fer ont accès à la main-d'œuvre qualifiée dont ils ont besoin pour réaliser le plein potentiel économique du Québec.

INTRODUCTION

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) a le plaisir de présenter son Mémoire prébudgétaire 2024. Ce mémoire comprend des recommandations à l'intention du gouvernement du Québec afin de soutenir tous les types de chemins de fer, qui sont les forces motrices du Québec.

Les chemins de fer marchandises transportent la moitié des exportations du Canada. C'est au Québec que le nombre de wagons complets de marchandises est le plus élevé. Chaque année, les chemins de fer marchandises canadiens transportent 380 milliards de dollars de biens, alors que les chemins de fer voyageurs du Québec amènent des millions de passagers là où ils doivent être. Plus de 35 000 cheminots canadiens travaillent 24 heures sur 24 dans certaines des conditions météorologiques les plus difficiles du monde pour acheminer de manière sûre et durable les marchandises canadiennes vers les marchés mondiaux et les gens vers leur destination.

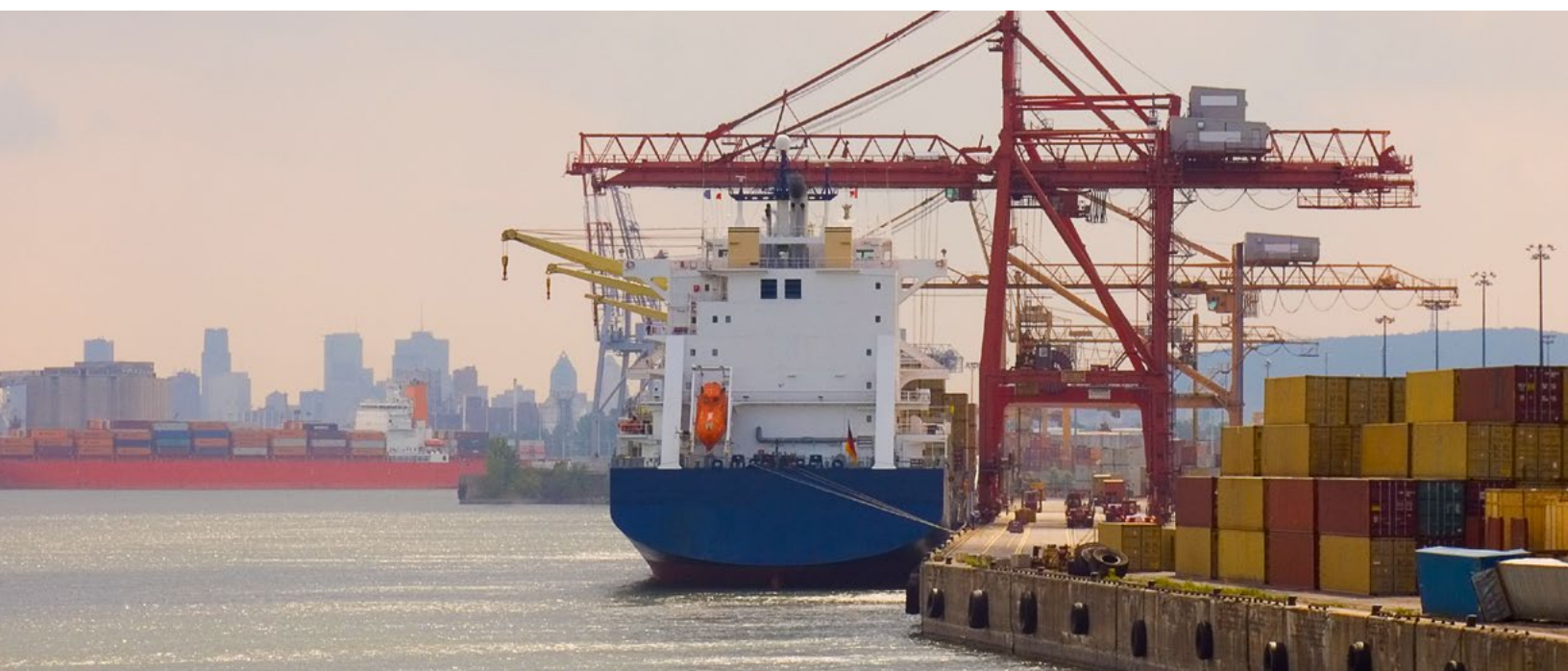
Les chemins de fer du Canada affichent la meilleure performance en matière de sécurité en Amérique du Nord, font une innovation verte de pointe et offrent un solide service – tout cela à des coûts pratiquement les plus bas du monde. Les tarifs marchandises canadiens sont, en moyenne, les moins élevés des principales économies de marché – et sont de 11 % inférieurs à ceux des États-Unis et bien inférieurs à des juridictions comparables.¹² Les chemins de fer marchandises permettent aux entreprises du Québec de faire une concurrence efficace sur les marchés, en Amérique du Nord et dans le monde entier. De plus, ils demeurent des maillons fiables des chaînes d'approvisionnement mondiales complexes.



Illustrant la fiabilité du transport ferroviaire, une [récente étude](#) a révélé que le temps de transit pour transporter des biens de consommation conteneurisés de Shanghai en Ontario et au Québec a augmenté de 13,8 jours (ou 52 %) pendant la pandémie, de 2019 à 2022.³ 99 % de cette augmentation s'est produite avant même que le conteneur soit chargé sur un wagon. Parallèlement, le temps de transit total pour que le grain de la Saskatchewan atteigne les marchés asiatiques en 2022 a diminué d'un jour par rapport à 2019. Les chemins de fer canadiens ont le plus contribué à cette réduction, malgré les défis posés par la COVID-19 et les restrictions en matière de santé publique.

Le transport ferroviaire au Canada est de plus en plus écologique. Les chemins de fer marchandises ont réduit l'intensité de leurs émissions de plus de 25 % entre 2005 et 2021. Le rendement énergétique des trains est de trois à quatre fois supérieur à celui des camions. Une locomotive peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 220 kilomètres avec un seul litre de carburant. Un seul train peut retirer jusqu'à 300 camions des routes publiques congestionnées, réduisant la détérioration et les coûts d'entretien de l'infrastructure. Les chemins de fer voyageurs intervilles ont réduit l'intensité de leurs émissions de 31 % entre 2005 et 2019⁴, tout en augmentant l'achalandage et en devenant encore plus sécuritaires.

Ces dix dernières années, les chemins de fer ont investi plus de 21,5 milliards de dollars – près de 25 % de chaque dollar gagné – pour améliorer la sécurité, la fluidité et la résilience du réseau ferroviaire canadien de 43 000 km. Ces investissements comprennent des technologies novatrices qui améliorent la sécurité comme les détecteurs en voie, l'analyse prédictive, la géométrie des voies et la vision artificielle. Il s'agit également d'investissements qui améliorent la capacité comme un récent investissement combiné du CN et du CPKC d'un milliard de dollars dans de nouveaux wagons-trémies de grande capacité construits au Canada.





L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC BAT AU RYTHME DU RÉSEAU FERROVIAIRE.

Le gouvernement québécois mérite d'être reconnu pour les investissements considérables faits dans le secteur ferroviaire ces dernières années. Le Québec devrait s'opposer aux politiques fédérales contraires à ses intérêts économiques comme l'interconnexion réglementée prolongée, et presser le gouvernement fédéral de plutôt suivre son exemple, notamment en assurant la prospérité des chemins de fer d'intérêt local.

Le gouvernement devrait prendre les mesures suivantes pour aider le Québec en renforçant les chemins de fer qui permettent sa croissance. L'importance du transport ferroviaire ne fera que croître alors que le Québec profite de la possibilité économique d'une production accrue de minéraux critiques et de leur intégration aux chaînes d'approvisionnement de véhicules électriques.

RECOMMANDATION 1: PRESSER LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'ABOLIR IMMÉDIATEMENT L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE PROLONGÉE.

Le « projet pilote » du gouvernement fédéral sur l'interconnexion prolongée – présenté dans le budget de 2023 – risque de chasser des emplois et des investissements vers les États-Unis.⁵ Il peut ralentir les chaînes d'approvisionnement et augmenter les coûts pour les exportateurs, les importateurs et les consommateurs québécois.

Imaginons qu'on ajoute une escale et un changement de compagnie aérienne quand il existe un vol direct. Le voyage dure plus longtemps et augmente à la fois les coûts et les émissions. C'est ce que fait l'interconnexion réglementée prolongée.

Il est essentiel pour la croissance économique du Québec que le réseau ferroviaire national reste fluide. L'interconnexion réglementée prolongée nuit à cet objectif, tout en mettant des emplois et des investissements en péril. C'est pourquoi les chemins de fer, les syndicats, les spécialistes du transport et les leaders de l'industrie s'opposent à cette politique.

Avec l'interconnexion prolongée, les expéditeurs ferroviaires des Prairies – la plupart étant des sociétés céréalières mondiales – sont financièrement encouragés à faire affaire avec des chemins de fer américains, et non pas avec leur « équipe nationale » que sont le CPKC et le CN. Cela s'explique par le fait que ces expéditeurs (s'ils utilisent l'interconnexion prolongée) bénéficient d'un tarif réglementé inférieur au marché sur les premiers 160 km. L'interconnexion prolongée donne intentionnellement à des chemins de fer américains du travail qui pourrait être fait par des cheminots et des travailleurs portuaires canadiens syndiqués.

Le processus qui a entraîné cette décision politique était complètement insuffisant et manquait à la fois de consultations et d'analyse. Il a ignoré les leçons tirées de la mise à l'essai de l'interconnexion (2014-2017), ce qui comprend la conclusion de Transports Canada, précisée dans le [Rapport Emerson](#), selon laquelle la prolongation de la distance de l'interconnexion réglementée « avait des conséquences imprévues pour la compétitivité de nos chemins de fer par rapport aux chemins de fer américains ».⁶

Il n'y a aucune raison politique de désavantager intentionnellement les chemins de fer canadiens au profit de leurs concurrents américains. En fait, l'Institut économique de Montréal a qualifié cette situation de « triste spectacle d'autosabotage ».⁷

Dans un environnement où a) il est primordial que le Canada reste concurrentiel par rapport à son principal partenaire commercial, b) les politiques fiscales et autres favorisent déjà les investissements dans le secteur ferroviaire américain, et non pas canadien, et c) le gouvernement fédéral a remplacé l'interconnexion prolongée par l'interconnexion de longue distance (ILD) en 2017, l'ACFC demande au gouvernement du Québec de presser le gouvernement fédéral de favoriser le Canada.

Le gouvernement fédéral, ou un autre responsable, n'a toujours pas expliqué pourquoi un groupe de grosses sociétés céréalères devrait bénéficier d'un traitement spécial par rapport aux autres expéditeurs, surtout quand elles profitent déjà d'un avantage distinct grâce à des plafonds de recettes céréalères obsolètes qui n'existent pour aucun autre produit de base. Certains expéditeurs de grain et leurs alliés cherchent à obtenir des tarifs plus bas que ceux pratiqués dans le monde entier, au détriment de tous les autres utilisateurs du réseau ferroviaire.

Bien que le « projet pilote » ne s'applique qu'aux provinces des Prairies, sur un réseau comme celui des chemins de fer marchandises et des chemins de fer d'intérêt local, aucune province n'est protégée contre les conséquences négatives susmentionnées. Chaque année, environ 1 250 000 wagons complets proviennent du Québec, avec d'importants volumes de produits fabriqués au Québec qui doivent traverser les Prairies pour se rendre aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. Les entreprises (petites et grandes) et les consommateurs québécois dépendent également de la rapidité des expéditions ferroviaires d'ouest en est.

Le gouvernement du Québec devrait défendre les cheminots qui travaillent fort et faire savoir officiellement au gouvernement fédéral que l'interconnexion réglementée prolongée ne respecte pas l'ordre du jour politique du Québec et va à l'encontre de ses intérêts économiques. Cette politique doit être rapidement abolie.

RECOMMANDATION 2: SOUTENIR ET AUGMENTER LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS PAR L'INTERMÉDIAIRE DE VOIES RÉSERVÉES ET D'UNE PLANIFICATION ET D'INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES.

Le Québec comprend tous les types de chemins de fer voyageurs, des trains de banlieue et intervilles aux trains touristiques.

Le chemin de fer Exo amène les Montréalais là où ils doivent se rendre. Le chemin de fer Tshiuetin, qui appartient à des Autochtones et est exploité par ceux-ci, transporte chaque année des milliers de voyageurs de Sept-Îles à Emeril, en passant par Schefferville, reliant ces communautés (et d'autres) tout en soutenant le tourisme dans le nord du Québec. Cet été, le Train de Charlevoix a permis aux touristes de découvrir les magnifiques paysages du Québec à bord du premier train de voyageurs à hydrogène en Amérique du Nord, alimenté par de l'hydrogène vert.

Depuis quelques années, le gouvernement du Québec soutient le secteur ferroviaire et toutes ses composantes. L'ACFC et ses membres sont satisfaits du dialogue productif avec le gouvernement du Québec sur des questions comme le soutien aux chemins de fer d'intérêt local et l'opposition aux règlements fédéraux préjudiciables.

Avec raison, le Québec s'occupe de la planification des besoins d'infrastructure actuels et futurs. C'est un enjeu pressant. L'achalandage de voyageurs augmente alors que les exportateurs et les producteurs canadiens ont plus que jamais besoin du service de transport ferroviaire de marchandises. La prospérité économique et le bien-être social du Canada dépendent dans une large mesure de notre capacité collective à réaliser des projets d'envergure et à acheminer les biens et les gens là où ils doivent aller, de manière sûre et efficace.

Des voies ferrées réservées et distinctes, pour les voyageurs et les marchandises, sont nécessaires – surtout dans les régions économiques à forte densité de population. Si le Canada veut vraiment construire des voies réservées dans le corridor Québec-Toronto, le gouvernement fédéral doit être prêt à accorder le financement requis. L'ensemble des gouvernements et des intervenants doivent manifester le même intérêt pour la planification et les investissements stratégiques afin de soutenir la connectivité multimodale.

Les divers modes de transport doivent être considérés dans leur ensemble, comme un même système, et non pas comme des modes différents et concurrents. Une planification mieux coordonnée de l'intégration multimodale améliorera l'accès des passagers, la fiabilité du service et l'expérience des touristes. Alors que le Québec envisage des mesures pour réaliser d'importants projets en matière de transport, ce qui comprend des projets ferroviaires, l'ACFC offre son expertise par l'intermédiaire de consultations.

Il est primordial que le gouvernement du Québec continue à soutenir les chemins de fer voyageurs alors que l'achalandage reprend après la pandémie en renforçant le soutien opérationnel et financier. Cela devrait comprendre un financement pour améliorer la sécurité de tous les types de chemins de fer.

En plus de desservir les itinéraires du corridor, VIA Rail soutient le tourisme québécois et l'accès aux communautés avec son parc de trains longs parcours, de liaisons régionales et en régions éloignées. Ce parc vieillit bien au-delà de la norme du secteur, alors que des wagons datent de 65 ans ou plus. Il devra être remplacé d'ici 2032.

Un nouveau parc est nécessaire pour maintenir l'accès aux communautés, soutenir le tourisme hors corridor au Québec et offrir une expérience pleinement accessible. L'ACFC demande au gouvernement du Québec d'encourager son homologue fédéral à travailler de manière opportune et prudente avec VIA Rail et tous les intervenants afin de remplacer le parc existant. Un engagement fédéral est requis dès maintenant, car il faut environ dix ans pour que de nouveaux wagons soient mis en service.

Il importe de noter que toute proposition d'offrir parallèlement un service de transport de voyageurs et de marchandises doit démontrer que la capacité de transport de marchandises peut être préservée pour traiter les volumes actuels et futurs. C'est essentiel pour l'économie québécoise, ce qui comprend toutes les entreprises qui dépendent du secteur ferroviaire pour transporter leurs produits – de l'aluminium au grain, en passant par le bois d'œuvre.

RECOMMANDATION 3: TIRER PROFIT DU SUCCÈS DU PROGRAMME DE SOUTIEN AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE ET À L'INTÉGRATION MODALE.

Les chemins de fer d'intérêt local offrent des services essentiels du premier et dernier kilomètre qui relient les communautés et les entreprises rurales aux chemins de fer de classe 1 et aux marchés mondiaux.

De plus, ils jouent un rôle de premier plan pour le développement économique régional dans le nord du Québec. Près de trois wagons complets de marchandises sur quatre proviennent d'un chemin de fer d'intérêt local au Québec. L'ACFC compte 15 chemins de fer d'intérêt local parmi ses membres québécois, ce qui est plus élevé que dans toute autre province.

Les coûts fixes élevés, l'infrastructure vieillissante, la volatilité des produits et les déséquilibres politiques avec d'autres juridictions et d'autres modes de transport (par exemple, la concurrence avec les camions circulant sur les routes publiques), combinés aux obligations en matière d'assurance et au fardeau fiscal et réglementaire croissant, menacent la viabilité des activités des chemins de fer d'intérêt local partout au Canada.

Les revenus des chemins de fer d'intérêt local excèdent de peu leurs dépenses. Le ratio moyen des dépenses d'exploitation et des revenus des chemins de fer d'intérêt local est d'environ 90 %. Ce ratio d'exploitation élevé limite la capacité des chemins de fer d'intérêt local à investir pour améliorer la capacité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement, ainsi que leur capacité à relier les entreprises au réseau continental. Les immenses défis auxquels font face les chemins de fer d'intérêt local et le manque de soutien connexe sont bien documentés, notamment dans le [Rapport Emerson](#) de 2015.⁸

Contrairement au palier fédéral ou à d'autres provinces, il existe au Québec un mécanisme de financement qui aide réellement les chemins de fer d'intérêt local à demeurer une alternative viable au camionnage. Il est temps que le gouvernement fédéral suive l'exemple du Québec et complète, avec son propre programme, le Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale.

De plus, le gouvernement du Québec devrait continuer à envisager de nouvelles façons de renforcer son soutien aux chemins de fer d'intérêt local, notamment en rendant le programme (ou une version améliorée) permanent.

De nombreux comités de la Chambre des communes recommandent que le gouvernement fédéral soutienne les chemins de fer d'intérêt local. Il n'existe aucun incitatif ou financement dédié pour les chemins de fer d'intérêt local au palier fédéral, malgré le rôle majeur qu'ils jouent.

Les États-Unis soutiennent leurs chemins de fer d'intérêt local, aux paliers fédéral et d'État. [Une étude du financement des chemins de fer d'intérêt local américains](#) (en anglais seulement) menée en 2018 par la respectée firme de conseils CPCS a révélé qu'il existe aux États-Unis 106 programmes auxquels les chemins de fer d'intérêt local pourraient être (ou sont) admissibles.⁹ 21 programmes sont offerts au palier fédéral et 85 sont offerts par les États.

À elles seules, les subventions fédérales versées au titre du programme *Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (CRISI)* représentent environ 20 000 \$ CAN par mille de voie ferrée par année pour les chemins de fer d'intérêt local américains. Plus récemment, la moitié des subventions annuelles de 1,4 milliard de dollars du programme CRISI ont été allouées à des chemins de fer d'intérêt local. Ce chiffre ne comprend pas le soutien alloué au titre du crédit d'impôt permanent pour l'entretien des voies ferrées (3 500 \$ US par mille de voie par année) ni du soutien des États, qui peut être considérable.

Au Canada, certains programmes fédéraux acceptent les demandes des chemins de fer d'intérêt local, mais il n'existe pas de financement dédié. Le niveau de soutien global aux chemins de fer d'intérêt local au Canada (ce qui comprend le Québec) est bien inférieur à celui des États-Unis. L'une des conséquences de ce manque de soutien est que les investisseurs mondiaux, les sociétés internationales de services de transport et les gestionnaires d'infrastructure risquent d'investir davantage dans les chemins de fer d'intérêt local américains, au détriment des chemins de fer d'intérêt local canadiens.

Le régime fiscal fédéral, ce qui comprend les règles sur l'amortissement et les tarifs de catégorie, fait également en sorte qu'il est comparativement plus attrayant d'investir dans d'autres modes de transport, comme le camionnage, où l'entretien est financé par les contribuables.¹⁰ C'est une lacune que le gouvernement du Québec devrait chercher à combler avec son homologue fédéral.

Le renforcement de l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local contribuerait au développement économique régional, améliorerait la fluidité des chaînes d'approvisionnement, réduirait les coûts pour les entreprises et augmenterait la sécurité, tout en réduisant les émissions et la pression sur l'infrastructure publique.

Le gouvernement du Québec devrait informer son homologue fédéral qu'un crédit d'impôt pour l'entretien des voies des chemins de fer d'intérêt local est requis pour compléter le programme provincial. Ce crédit d'impôt devrait reposer sur la politique américaine, qui prévoit un crédit d'impôt pour les investissements dans l'amélioration des voies et des ponts.

Depuis que le crédit d'impôt américain est entré en vigueur le 1er janvier 2005, il a entraîné plus de 5 milliards de dollars US en investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local. Des études indiquent que le crédit d'impôt américain, en réduisant le coût du capital pour les utilisateurs, entraîne une augmentation des investissements de 47 %.¹¹

Les avantages pour la sécurité sont aussi considérables. L'augmentation sensible des achats de traverses par les chemins de fer d'intérêt local à la suite de la mise en œuvre du crédit américain a contribué à une amélioration de 50 % de la sécurité des chemins de fer d'intérêt local américains (mesurée selon le taux de déraillements par la *Federal Railroad Administration*). Le crédit est devenu permanent en 2020, avec un soutien bipartite au Congrès.

Le crédit d'impôt proposé est facile à administrer, il est transparent et il offre une certitude aux chemins de fer d'intérêt local. Il stimulerait les investissements et créerait des emplois au Québec. L'ACFC et ses membres sont prêts à discuter de la manière de communiquer cette proposition fédérale et d'autres moyens pour le Québec de continuer à jouer un rôle de premier plan dans le soutien à la croissance des chemins de fer d'intérêt local et de leurs clients.

RECOMMANDATION 4: ADOPTER LES NORMES SUR LA PROXIMITÉ ACFC-FCM ET ASSURER QUE LES RESPONSABLES DE LA PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU QUÉBEC LES RESPECTENT.

L'ACFC a été contente de participer aux consultations menées l'été dernier par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation sur les règles de zonage et d'aménagement du territoire.

La population du Québec est en pleine croissance. Pour répondre à cette croissance, certaines municipalités ont commencé à modifier le zonage ou veulent désigner des terrains près des voies ferrées afin d'y construire des logements.

Les chemins de fer du Canada reconnaissent la nécessité bien réelle d'augmenter le nombre de logements au Québec et dans l'ensemble du pays. En fait, le manque de logements appropriés est considéré comme un obstacle à l'embauche pour nos membres. Cependant, les implications de la construction de logements à proximité des voies ferrées doivent être correctement prises en compte.

En partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités (FCM), l'ACFC a conçu les [Lignes directrices sur les nouveaux aménagements](#) (Lignes directrices) afin d'assurer la sécurité et l'habitabilité des résidents et des entreprises près de voies ferrées.

Plus de 46 municipalités au Québec (160 au Canada), dont Montréal, utilisent les Lignes directrices dans le cadre de projets d'aménagement. On constate ce qui suit :

- 1) Les résultats en matière de sécurité sont considérés de manière proactive.
- 2) L'habitabilité des résidents est améliorée.
- 3) Les aménagements sont plus durables et compatibles avec les activités ferroviaires existantes.

Il faut une plus grande application des Lignes directrices pour assurer que ces résultats sont obtenus partout au Québec. Les Lignes directrices offrent diverses options d'atténuation comme des distances de marge de recul recommandées, des études sur le bruit et les vibrations, l'installation de clôtures, la conception des bâtiments et plus encore. L'application des Lignes directrices signifie qu'il faut, de façon appropriée, tenir compte des mesures de sécurité, de l'habitabilité des résidents et du soutien à la croissance durable des systèmes de transport partout au Québec.

Nos membres s'inquiètent du fait que certaines municipalités ne tiennent pas compte de ces pratiques exemplaires exhaustives quand elles réaménagent des zones industrielles pour d'autres usages, par exemple des logements ou des garderies, près d'une infrastructure ferroviaire.

L'ACFC presse le gouvernement du Québec de rendre l'application de ces Lignes directrices obligatoire dans les processus d'aménagement du territoire municipaux. De plus, le gouvernement devrait exiger que les plans officiels comprennent une déclaration dans laquelle les communautés s'engagent à faire un aménagement sûr et durable près de l'infrastructure ferroviaire.

Les chemins de fer du Canada sont prêts à travailler avec le gouvernement pour mettre ces exigences en œuvre. Cela aiderait à assurer que les chemins de fer peuvent continuer à fonctionner de manière sécuritaire, tout en évitant les problèmes de proximité en amont des processus d'aménagement du territoire.



RECOMMANDATION 5: ASSURER QUE LES CHEMINS DE FER ONT ACCÈS À LA MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE DONT ILS ONT BESOIN POUR RÉALISER LE PLEIN POTENTIEL ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC.

L'accès à un capital humain qualifié est essentiel pour que les chemins de fer puissent s'adapter à la demande croissante de services et aux exigences accrues en matière de capacité. L'ACFC a noté avec intérêt que le gouvernement du Québec investit dans la formation accélérée pour certains métiers de la construction.

Les chemins de fer sont encouragés par les mesures prises par le gouvernement du Québec pour développer la main-d'œuvre qualifiée. L'ACFC aimerait participer aux discussions et, éventuellement, s'associer à des mesures qui augmentent les efforts de recrutement du secteur ferroviaire et qui élargissent de manière significative le bassin de talents au Québec.

Le secteur ferroviaire offre des possibilités de carrière intéressantes et gratifiantes, notamment des postes de mécanicien de locomotive, de répartiteur de trains, de chef de train et de spécialiste du marketing et de la technologie. Divers membres de l'ACFC se classent régulièrement parmi les meilleurs employeurs du Canada, en reconnaissance des avantages et de l'étendue des possibilités qu'ils offrent. Au Québec, le salaire moyen d'un cheminot est de 108 000 \$.

Malgré les nombreuses raisons de travailler dans le secteur ferroviaire, les chemins de fer font face à des défis pour recruter et garder certains groupes de travailleurs, notamment en raison du vieillissement de la main-d'œuvre et de la difficulté à attirer des travailleurs qualifiés dans des communautés rurales et éloignées.

Les chemins de fer évaluent constamment les besoins en talents pour répondre à la demande existante et future des clients. Ils ont besoin de plus de personnel, en particulier dans les régions rurales. Nos membres agissent de façon proactive sur les plans du recrutement et de la rétention du personnel. Par exemple, les chemins de fer de classe 1 offrent souvent des programmes de recrutement et de formation interne pour augmenter leurs effectifs. L'ACFC organise des conférences comme *Women in Rail*, établit des partenariats avec des établissements d'enseignement pour former de nouveaux chefs de train et d'autres spécialistes, et fait une promotion active des carrières dans le secteur ferroviaire.

Les chemins de fer du Canada recommandent au gouvernement du Québec d'augmenter et de soutenir les efforts déployés pour attirer et garder des travailleurs qualifiés. Il pourrait entre autres s'agir de partenariats promotionnels, d'incitatifs aux étudiants pour qu'ils fassent un apprentissage dans le secteur (et/ou aux employeurs qui offrent des apprentissages), de programmes de financement et d'incitatifs fiscaux axés sur le recrutement d'employés dans les régions rurales. De plus, le Québec devrait envisager d'offrir des options de formation accélérée similaires pour d'autres métiers spécialisés et revoir les codes de la CNP afin d'assurer que le secteur ferroviaire dispose de la main-d'œuvre qualifiée dont il a besoin.



À PROPOS DE L'ACFC

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) représente près de 60 compagnies de chemin de fer marchandises et voyageurs. L'ACFC compte également parmi ses membres associés un nombre croissant de chemins de fer industriels et d'entreprises d'approvisionnement ferroviaire. Faisant partie du cinquième plus grand réseau ferroviaire du monde, les membres de l'ACFC sont le pilier du système de transports du Canada.

Au Québec, plus de 40 000 emplois sont soutenus par le secteur ferroviaire. Plus de 20 membres de l'ACFC exploitent 5 800 km de voies ferrées de marchandises au Québec. En 2022, les chemins de fer ont versé plus de 134 millions de dollars en taxes et en impôts au gouvernement du Québec et ont investi 565 millions de dollars (plus que toute autre province).

CONTACT

Les commentaires et les questions peuvent être soumis à :

Lora Smith

Vice-présidente, affaires publiques et gouvernementales

lsmith@railcan.ca

Kevin Mason

Directeur, Politiques, Représentation et Relations extérieures

kmason@railcan.ca



NOTES DE FIN D'OUVRAGE

- 1 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/04/CPCS-Comparaison-intl-des-tarifs-marchandises-du-secteur-ferrorviaire-FR-vFINALE-1.pdf>
- 2 Cette conclusion est conforme à une étude similaire de l'OCDE publiée en 2016. Voir : Documents de travail du Département des Affaires économiques de l'OCDE no 1322, C. Luu, Concurrence dans les industries de réseau et renforcement du marché intérieur au Canada, 2016, page 31.
- 3 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/05/SPARK-RAC-CTRF-REPORT-2023-FR5.pdf>
- 4 Après 2019, la pandémie a influencé la tendance des mesures de l'efficacité du transport de voyageurs.
- 5 En ligne : <https://www.nationalnewswatch.com/2023/06/13/why-is-the-government-choosing-team-usa-on-interswitching/>
- 6 En ligne : <https://www.noscommunes.ca/documentviewer/fr/42-1/tran/reunion-67/temoignages>
- 7 En ligne : <https://financialpost.com/opinion/ottawa-extension-forced-interswitching-no-way-run-railways>
- 8 En ligne : https://publications.gc.ca/collections/collection_2016/tc/T22-216-2015-fra.pdf
- 9 En ligne : https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/10/7.US-Shortline-Funding-Final-Report_RAC.pdf
- 10 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2022/01/Chemins-de-fer-Imposition-et-reprise-economique-apres-la-COVID-19-RAC-Tax-White-Paper-FR.pdf>
- 11 En ligne : aslrra.org/aslrra/document-server/?cfp=aslrra/assets/File/public/advocacy/pwc-aslrra-final-report.pdf