



L'avantage du rail

Les chemins de fer – une force imposante, une présence discrète



Photo : Matthew G. Wheeler/VIA Rail Canada Inc.

Les chemins de fer canadiens peuvent jouer un rôle positif de plus en plus important dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Que ce soit pour le transport des marchandises ou des voyageurs, le rail produit un cinquième du volume des gaz à effet de serre rejetés par les camions, un quart des émissions créées par la circulation routière urbaine, et un tiers de celles que produit la circulation automobile ou aérienne dans les corridors densément peuplés.

Le secteur ferroviaire a proposé sa collaboration à tous les paliers de gouvernement en vue d'une intégration des différents modes de transport, de l'établissement du coût com-

plet des divers modes, de la recherche de solutions pour favoriser le transport interville et de banlieue, et de l'amélioration de l'efficacité énergétique des locomotives existantes.

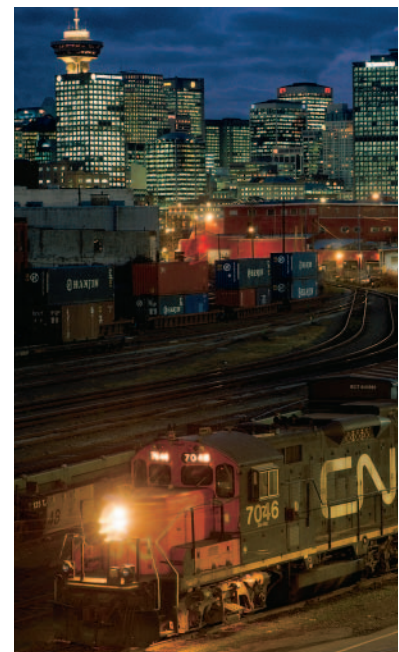
Le transport ferroviaire est en bonne voie de se conformer aux objectifs contenus dans l'Accord de Kyoto et il progressera encore dans le domaine de l'économie de carburant. Le secteur du transport produit 25 pour cent des GES au Canada. Sur ce chiffre, le transport marchandises est responsable de 35 pour cent des émissions, et le transport voyageurs, de 65 pour cent.

Selon les données les plus récentes, le camionnage acheminait 36 pour cent des marchandises (en

tonnes-km), tout en produisant 27 pour cent des GES de l'ensemble du secteur du transport. Le rail acheminait 56 pour cent des marchandises (en tonnes-km) tout en produisant seulement 3,9 pour cent du volume de GES émis par le secteur du transport.

Les trains de banlieue produisent environ un quart du volume des GES que rejettent les automobiles urbaines par voyageur-kilomètre. Par ailleurs, les trains de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor émettent environ le tiers des GES produits par les automobiles ou le transport aérien par voyageur-kilomètre, sur des trajets comparables.

L'étalement urbain est la principale cause de nombreux problèmes





a deux domaines dans lesquels l'infrastructure ferroviaire est particulièrement bien placée pour contribuer à une meilleure compétitivité du Canada sur le marché mondial :

- les points d'accès à l'Ontario comptent pour 65 pour cent des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, et pour 80 pour cent des échanges ferroviaires entre ces deux pays. Ces points souffrent cependant d'un encombrement croissant des aéroports, du réseau routier et des postes de douane le long des axes routiers;
- le réseau ferroviaire sur longues distances dessert les grands points d'accès maritimes internationaux de Halifax, Montréal et Vancouver.

Au Canada, la croissance du commerce international est environ trois fois plus rapide que celle du trafic intérieur. Parmi les pays du G-7, c'est au Canada que l'économie est la plus dépendante du commerce. Le recours au rail pour absorber cette croissance du trafic de marchandises entraînerait d'importantes économies sur le plan des coûts de l'infrastructure publique, particulièrement le long des corridors commerciaux de l'Ontario.

sociaux et environnementaux, notamment de la disparition des terres agricoles, des forêts, des marécages et des habitats naturels. Il représente une source de dépenses pour les gouvernements et nécessite habituellement la construction de nouvelles routes parcourues par des véhicules à un seul occupant, qui préfèrent cette solution à des modes de déplacement plus efficaces comme les transports en commun.

Le rail est en mesure d'absorber la croissance future du trafic marchandises, croissance qui pourrait amplifier la congestion du système routier. Il y