

**Mesures pour faire
progresser le Nord ontarien**
**RÉPONSE À L'ÉBAUCHE DE LA STRATÉGIE DE TRANSPORT
MULTIMODAL POUR LE NORD DE L'ONTARIO 2041**

Chemin de fer

Par Lucille Frith, Linda Savory Gordon, Ph.D & Howie Wilcox | No. 4 | Septembre 2018

En juillet 2017, le ministère du Transport (MT) et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) ont divulgué une ébauche de Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041, afin de l'harmoniser avec le Plan de croissance 2011 pour le Nord ontarien.

L'Institut des politiques du Nord (IPN) reconnaît l'importance d'une stratégie du transport innovatrice, diversifiée, qui prenne en compte toutes les collectivités. Nous avons entre autres pour rôle de proposer des solutions pratiques et reposant sur des données probantes, qui favorisent le développement durable des régions nordiques de l'Ontario; nous avons proposé une série de points prioritaires dont les secteurs public et privé peuvent se servir pour éclairer la mise en œuvre et la gestion de politiques sur le transport.

Ces points sont directement reliés aux orientations esquissées dans l'ébauche de la stratégie.

ORIENTATION 1.3 :

Revigorer les services de train de passagers, le cas échéant.

Sommaire des points proposés :

Le MDNM et le MTO devraient faire ceci :

1. Procéder à une étude d'élaboration des notions relatives à la revigoration des services de train de passagers.
2. Procéder à une étude des répercussions socioéconomiques des services revigorés de train de passagers.
3. Élaborer un plan opérationnel pour les services revigorés de train de passagers.
4. Considérer, compte tenu des études et du plan susmentionnés, une proposition ayant pour objet de fournir des services de train de passagers entre Toronto et Cochrane ainsi qu'entre Sault Ste. Marie et Hearst, tout en préparant la reprise du service d'assiettes de rails de Sault Ste. Marie à North Bay et de Cochrane à Hearst, lequel exige des améliorations, avant de permettre les services de train de passagers.

CONTEXTE

La présente analyse explore comment des services modernes, innovateurs, complets et intégrés de train de passagers pourraient améliorer spectaculairement les liens intercommunautaires régionaux du Nord ontarien, puis y parvenir en recourant à l'infrastructure ferroviaire existante. Il y aurait pour résultat un réseau de transport visionnaire (fig. 1), qui porte les régions du Nord ontarien au-delà de 2018. Compte tenu de l'accent mis sur l'innovation et l'atténuation du changement climatique, et ce, par les gouvernements fédéral et ontarien, puis de la direction influente de l'Europe en conception du transport et de services de train de passagers fondés sur de la nouvelle technologie ferroviaire, permettraient une économie d'énergie pouvant atteindre 50 pour cent dans le Nord de l'Ontario, par rapport au matériel qui y a été utilisé les plus récemment. Cette approche réduirait aussi des émissions, des coûts, l'usure d'autoroutes, contribuerait à la croissance économique ainsi qu'à la résilience régionale. Les avantages potentiels d'un tel investissement sont les mieux illustrés par les placements de pays scandinaves, qui ont une densité de population et une géographie semblables à celles du Nord ontarien lorsqu'il est question de nouvelle technologie ferroviaire de Bombardier (Bombardier 2018). Le résultat est un modèle pour la sorte de services ferroviaires modernes et innovateurs qui pourraient être développés dans le Nord ontarien.

Le Nord de l'Ontario fait face à des difficultés considérables perdant qu'il opère la transition vers une économie qui repose sur la technologie et pilotée par la population. Passer par cette transition pendant que la population de la région descend sous un million exige des solutions uniques telles celles-ci (Futuressm.com 2018) :

1. Conserver les aînés et les jeunes, en améliorant l'accès aux services, aux installations éducatives et à la connectivité.
2. Augmenter le nombre des travailleurs, en attirant de nouveaux arrivants.
3. Diversifier et renforcer les économies régionales, et multiplier les possibilités d'emploi.
4. Atténuer les effets du changement climatique et s'y adapter.
5. Mettre en place des connexions régionales pour de grandes étendues, afin de réduire divers problèmes.

Le transport efficace, écologiquement durable est un élément clé d'intervention stratégique en rapport avec le déclin de la population et de l'économie du Nord ontarien (Dowell 2017). De plus en plus, les groupes de défense des services de train de passagers soutiennent que des

modes de transport tels que les avions et les automobiles ne répondent pas adéquatement aux besoins des trois groupes de population qui sont particulièrement préoccupants pour la région – les aînés, les jeunes et les nouveaux arrivants. Tous sont mieux servis par le transport en commun, surtout celui qui est sécuritaire, abordable et suffisamment rapide (Transport Action Canada 2018; Transport Action Ontario 2018; Northeastern Ontario Rail Network 2018, Coalition for Algoma Passenger Trains 2018; Committee Promoting Muskoka Rail Travel 2018). Dans le Nord ontarien, les services de train de passagers pourraient être la réponse. Certes, avec l'infrastructure ferroviaire déjà en place et qui n'exige qu'une mise à niveau, cet « ancien » système de transport devrait être étudié, afin de déterminer sa viabilité dans le contexte actuel. Dans cette optique, il est important de reconnaître que l'entretien de l'assiette des rails est beaucoup moins coûteux que celui des autoroutes¹.

Compte tenu de toutes les considérations ci-dessus, il n'est pas étonnant que les résolutions officielles qui demandent des services de train de passagers aient été adoptées par 96 pour cent des communautés, Premières Nations, Métis et Inuits, tous le long de la ligne ferroviaire de Washago à Cochrane puis à Hearst, ainsi que par 100 pour cent des communautés, Premières Nations, Métis et Inuits le long du chemin de fer Algoma Central (Northern & Eastern Ontario Rail Network 2018).

Figure 1 : Carte des services de train de passagers, sur les assiettes de rails existantes du Nord-Est de l'Ontario



Source: Northeastern & Eastern Ontario Rail Network, Consulté le 25 juillet 2018, <http://neorn.ca/neorn-media-release-and-latest-media-coverage-2/>.

¹ Dans un rapport de KWG, intitulé RAIL V/S ROAD TRADEOFF STUDY (le 11 février 2013, KWG Resources Inc), Sarath Vala présente les estimations suivantes :
 • coûts d'immobilisations pour construire une route : 1 052 milliard de dollars : 7,8 G\$.
 • coûts d'exploitation par tonne, 6,33 \$ pour le chemin de fer; 59,28 \$ pour le camionnage (ce qui repose sur une charge de transport de 5 millions de tonnes).
 Bref, bien que les coûts initiaux soient inférieurs pour la route, les coûts d'exploitation sont considérablement supérieurs. De plus, même si ce rapport vise spécifiquement le chemin de fer vers le Cercle de feu, il donne néanmoins un aperçu du potentiel de l'option ferroviaire.

RETENIR ET ACCROÎTRE LA POPULATION : SÉCURITÉ, ABORDABILITÉ, ACCESSIBILITÉ ET CONFORT DU CHEMIN DE FER

Le train est un mode de transport préféré de la génération du Millénaire (Davis et Dutzik 2014; Dutzik et Inglis 2014; Walljasper 2015). Une des difficultés pour les étudiants qui choisissent de fréquenter des établissements d'enseignement postsecondaires dans le Nord est le manque de moyens de transport à prix abordable et rapides³. Cela a été clairement énoncé par Ian McRae, coordonnateur des relations et politiques gouvernementales à la Fédération canadienne des étudiantes et étudiants, lors de sa présentation *Improving Access to Post-Secondary Education in Northern Ontario: The Case for Passenger Rail Service*, au 2018 Northeastern Ontario Passenger Rail Summit (McRae 2018). En ce qui concerne les aînés, l'accès à des rendez-vous médicaux, les relations avec les enfants et petits-enfants qui vivent dans d'autres parties de la province, le fait d'avoir des options de voyage moins onéreuses que conduire pendant plus de huit heures, tout cela fait du transport ferroviaire l'option préférée, sinon la seule option qui reste dans leur habitation et région permanentes (Therault 2018). En outre, les nouveaux arrivants, habitués aux services ferroviaires offerts dans la plupart des autres régions du monde considèrent ce manque de service comme un facteur qui empêche de déménager dans le Nord (Kae 2018). La circulation sécuritaire, abordable et rapide vers de plus grandes collectivités ethniques dans le Sud rendrait la vie et le travail dans le Nord une option plus attrayante et favoriserait l'innovation qui accompagne la diversité culturelle. « De plus », dit Dorothy Macnaughton, présidente du conseil d'administration l'INCA de l'Ontario et du Northern Regional Board, « le transport ferroviaire pour voyageurs est un mode de transport beaucoup plus accessible que l'autocar, l'automobile ou l'avion pour les handicapés de toutes sortes ainsi que ceux qui ont de modestes revenus. Beaucoup de personnes handicapées sont soit incapables de conduire ou n'ont pas les moyens de louer ou d'acheter un véhicule; souvent, les autocars et leurs toilettes sont inaccessibles aux fauteuils roulants (Macnaughton 2018).

La dépendance actuelle de notre région sur le transport routier et aérien peut laisser les voyageurs coincés pendant la fermeture de routes et l'annulation de vols ou bien ils peuvent être exposés à des conditions de voyage dangereuses. Certes, des politiciens régionaux ont signalé que la sécurité des routes du Nord est déjà gravement compromise par le changement climatique et le manque de stratégies pertinentes. En fait, « il est quatre fois plus probable que les gens du Nord-Est ontarien meurent d'accidents d'autoroutes que dans d'autres parties de

la province » (Turl 2018; OPP Statistics and Predictive Analytics Unit 2017).

... plus d'accidents se produisent dans le Nord ontarien que dans le reste de la province. Rétablir et revigorer les services de train de passagers pourrait atténuer ces problèmes.

Pour illustrer ce dernier point, l'analyse de statistiques des Rapports annuels sur la sécurité routière en Ontario, du MTO, révèle que les autoroutes du Nord ontarien sont plus dangereuses que celles du reste de la province. De 2010 à 2014, 36,5 pour cent de toutes les collisions dans le Nord ontarien ont eu lieu sur des autoroutes, comparativement à 17,4 pour cent dans le reste de la province³. Les chiffres sont encore plus frappants pour les collisions fatales. Dans le Nord ontarien, 67,8 pour cent de tous les accidents fatals ont eu lieu sur des autoroutes, soit trois fois plus (21,7 pour cent) que dans le reste de la province⁴. Même si les raisons de cette différence ne sont pas immédiatement évidentes, la géographie et les routes à deux voies peuvent être des facteurs importants (De Angelis 2018). Il se pourrait aussi que le Nord ontarien ait une plus grande proportion d'autoroutes par rapport aux routes locales, ou des tendances de la circulation sur les autoroutes, qui produisent plus d'occasions de collisions. Qui plus est, les délais et les capacités interventions lors d'urgences pourraient être pires dans le Nord, ce qui risquerait davantage de faire dégénérer en décès des blessures liées à des collisions. Quoi qu'il en soit, plus d'accidents se produisent dans le Nord ontarien que dans le reste de la province. Rétablir et revigorer les services de train de passagers pourrait atténuer ces problèmes.

L'annulation en 2012 du train de voyageurs Northlander, qui reliait les districts de Cochrane, Timiskaming et Nipissing, constitue une expérience utile pour déterminer les répercussions qu'ont les services ferroviaires pour voyageurs sur les taux des collisions. Le Northlander a fonctionné à temps plein en 2010 et en 2011, puis pendant six mois en 2012; il a ensuite été remplacé par un service par autocar. Ces trois districts ont ensemble affiché 1 156 collisions de plus en 2013 et en 2014 qu'en 2010 et 2011, y compris 239 collisions de plus sur des autoroutes⁵. Cela a signifié une moyenne de 578 collisions additionnelles par année, dont 120 sur l'autoroute. Cela seul ne prouve pas une relation de causalité, mais il vaut la peine de

³ Calcul à partir des Rapports annuels sur la sécurité routière en Ontario, 2010-2014, du MTO; d'autres collisions ont eu lieu sur les routes municipales.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

noter que, pendant 2013 et 2014, le Nord ontarien a eu 2 411 collisions de plus, dont 417 sur ses autoroutes. Cela signifie que 48 pour cent de la hausse de la région du côté des collisions est apparue dans les trois districts qui ont perdu le service ferroviaire pour passagers. Pires que cela, Cochrane, Timiskaming et Nipissing représentaient un ahurissant 57 pour cent de l'augmentation régionale des collisions d'autoroutes, de 2010 et 2011 à 2013 et 2014⁶. Bien que certaines de ces données découlent certainement d'une variation aléatoire, ces cas justifieront une étude plus approfondie au fur et à mesure de la sortie d'autres données.

Il faudrait aussi noter que, selon les données du Bureau de la sécurité des transports du Canada, le voyage ferroviaire devient de plus en plus sécuritaire pour les Canadiens. Tous les accidents – y compris les collisions, les déraillements, les décès et les blessures graves – sur des chemins de fer de compétence fédérale ont baissé au pays de 2007 à 2016⁷. Pendant ce temps-là, en tout, trois passagers ferroviaires sont décédés, jamais plus d'un au cours d'une année (Bureau de la sécurité des transports du Canada 2017). En tout 56 décès et 53 blessures graves ont été rapportés dans le secteur ferroviaire canadien en 2014 (ibid.), comparativement à 65 décès et à 3 589 blessures à la suite de collisions de véhicules dans le Nord ontarien seulement (Rapports annuels sur la sécurité routière en Ontario, 2010-2014, du MTO). En 2014, 53 décès et 50 blessures reliés au secteur ferroviaire ont été attribués à des accidents à des passages à niveau ou lors d'empiétements (Bureau de la sécurité des transports du Canada 2017). Ces données suggèrent fortement que rétablir et revigorer les services de train de passagers dans le Nord ontarien pourrait réduire le nombre des collisions de décès. Le coût humain élevé des tous les accidents ne peut être ignoré, mais il vaut aussi la peine de considérer les conséquences financières que représentent pour la province l'envoi de secours d'urgence plus fréquemment. De plus, les pressions accrues sur les services de police, d'incendie et de soins médicaux pourraient avoir des effets sur la faisabilité économique de subventionner les services de train de passagers, en tant qu'option de rechange sûre aux voyages routiers.

Globalement, un réseau de train de passagers bien développé pourrait offrir une option de rechange plus sécuritaire et fiable au transport routier pendant les périodes de chaleur de plus en plus extrêmes que produit le changement climatique. Compte tenu de la prévision de la hausse de la fréquence et de la gravité des périodes de chaleur extrême et d'une population vieillissante, il sera urgent de réduire la dépendance des voyages routiers, non seulement pour atténuer les effets prévus de ces changements, mais aussi pour aider l'économie locale à s'y adapter.

RENFORCEMENT DE NOS ÉCONOMIES ET AUGMENTATION DES POSSIBILITÉS D'EMPLOI

Le transport de produits et de personnes est essentiel pour la croissance économique et la durabilité. Le Nord ontarien, qui représente approximativement 90 pour cent de la masse territoriale de l'Ontario pourrait bénéficier économiquement d'un système de transport ferroviaire qui fonctionne bien, par la hausse de l'emploi prévue dans le transport même ainsi que le tourisme en particulier. À des fins d'illustration, le matériel nouveau et modernisé du train de voyageurs peut être construit et réparé à des installations du Nord telles que North Bay et Thunder Bay, y stimulant ainsi la croissance économique et la création d'emplois.

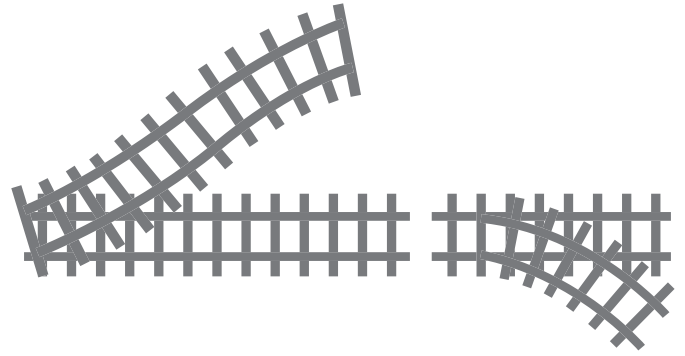
La mise à niveau des options de transport, par des trains de voyageurs modernes attirerait dans le Nord-Est ontarien davantage de touristes, dont de retraités et des handicapés. Comme le soulignait le document *Tourism Review of Draft 2041 Northern Ontario Multimodal Transportation Strategy*. (CBRE, le 14 septembre 2017), « du point de vue de l'accessibilité, il est plus commode pour les personnes qui ont des problèmes de mobilité de voyager par train plutôt que par autocar, parce que les espaces pour les passagers sont plus grands et accessibles... Le Nord ontarien a un réseau d'approximativement 6 000 km d'infrastructure ferroviaire » [trad. libre]. Autrement dit, mettre à niveau le transport augmentera les possibilités touristiques de la région, ce qui ensuite pourra engendrer des avantages économiques positifs.

L'importance des services ferroviaires pour les touristes voyageurs dans le Nord-Est ontarien a été démontrée dans deux études. Dans *Ontario Northland Transportation Commission: Economic and Social Impact of Ontario Northland* (2009), HDR Corporation, en association avec Bakhtiar Moazzami, Ph. D., il est écrit que « comme l'ont révélé les sondages, les services fournis par Ontario Northland, y compris le Polar Bear Express, le Dream Catcher Express et le Northlander, sont importants pour le tourisme local, en ce qu'ils permettent de faire venir des touristes qui, sans ces services, ne viendraient pas dans la région » [trad. libre]. De même, l'*Algoma Central Railway Passenger Rail Service Economic Impact Assessment*, réalisée par BDO Canada LLP (2014), a conclu que le train pour voyageurs d'Algoma a eu des répercussions économiques annuelles de 38 à 48 millions de dollars, surtout dans le secteur du tourisme.

⁶ Ibid.

⁷ L'année 2013 a été anormalement élevée en ce qui a trait aux décès reliés aux chemins de fer, vraisemblablement à cause de la catastrophe ferroviaire du Lac-Mégantic le 6 juillet 2013; alors, au moins 42 personnes ont péri.

Un exemple de collectivité qui reconnaît ces répercussions est celui de la Première Nation crie de Missanabie. Elle est chef de file dans le mouvement qui veut la reprise du service de Sault Ste. Marie à Hearst, car cela aidera la collectivité à planifier les projets touristiques et miniers pour le corridor de l'ACR qui passe par ses terres ancestrales (Armstrong 2016). Les services de train de passagers, par exemple, faciliteront pour le personnel le transport depuis leur collectivité de résidence vers les mines et d'autres lieux de développement industriel (ibid.).



ATTÉNUER LES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET S'Y ADAPTER

Selon le rapport de 2016 du commissaire à l'environnement de l'Ontario 2016, le « secteur des transports constitue la source la plus grande d'émissions de GES de l'Ontario et aussi celle qui croît le plus rapidement. Ces émissions ont connu une hausse de 28 pour cent depuis 1990 [...]. Plus de 80 pour cent de ces émissions proviennent du transport routier de passagers et de marchandises, dans des automobiles et des camions » [...]. Certes, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des services de train de passagers sur plusieurs voies Ontario-Québec de VIA rail ont décollé, en moyenne, la moitié moins d'émissions par kg/siège, comparativement à ce que produisaient les véhicules motorisés (VIA Rail, sans date).

Vu les distances extrêmement longues des voyages pour les gens du Nord ontarien, les services de train de passagers pourraient jouer un rôle immédiat et important dans l'atteinte des objectifs du changement climatique à des coûts efficaces et engendrer d'autres avantages socioéconomiques. La Stratégie de l'Ontario en matière de changement climatique vise une réduction des émissions de carbone de 20 pour cent d'ici 2020 puis de 80 pour cent d'ici 2050, comparativement à l'année de référence, 1990. Utiliser sur le vaste territoire les assiettes de rails existantes du Nord ontarien avec les trains de voyageurs innovateurs est une façon d'atténuer le changement climatique, et la réduction potentielle des émissions pourrait être une avenue importante que le gouvernement provincial pourrait explorer⁸.

Un train qui illustre le potentiel au regard du changement climatique est l'ECO4 de Bombardier, fabriqué avec des technologies qui optimisent l'utilisation de l'énergie, diminuent le gaspillage énergétique et réduisent les

émissions de CO₂ (Bombardier 2018; Gervais 2018). La Suède a déployé 13 trains de voyageurs ECO4 depuis 2009 (Railway Gazette 2009). Les données disponibles montrent que les émissions de GES du transport ferroviaire, lesquelles ont baissé depuis 1990, ont plongé en Suède depuis 2009 (Agence suédoise de Protection environnementale 2017, 86), en dépit de hausses substantielles du nombre de passagers ferroviaires et du kilométrage total par passager (Trafik Analys 2018). Il reste à préciser clairement la mesure dans laquelle cette chute du GES est attribuable aux trains ECO4 de Bombardier. Une utilisation accrue du train électrique, des locomotives de trains de marchandises plus efficaces et des directives strictes de l'UE, relatives aux émissions et mises en œuvre en 2012 apportent toutes une contribution possible (Bombardier n.d.; Swedish Environmental Protection Agency 2017, 85, 166; Railway Technology 2008). Néanmoins, la réduction coïncide avec l'adoption des trains ECO4, en faisant un thème qu'il vaut la peine d'approfondir dans le contexte du Nord ontarien, surtout depuis que la Suède offre des services de train de passagers assez étendus dans ses régions peu peuplées du Nord (SJ 2012). Il est également important de noter que les émissions des véhicules motorisés en Suède ont aussi baissé pendant cette période, même s'il semble plus probable que cela découle de véhicules écoénergétiques plus efficaces et de l'utilisation accrue de carburants renouvelables, au lieu de trains pour voyageurs qui réduisent le nombre des automobiles sur la route (Agence suédoise de Protection environnementale 2017, 84).

Avoir des trains pour voyageurs dans le Nord ontarien aurait plus d'impact sur le nombre des automobiles sur la route, que l'impact de l'investissement de la Suède dans

⁸ Entrevue avec J.H. Kunstler, auteur de *The Long Emergency*, expert du changement climatique, avec le magazine *On Nature* : Onnaturemagazine.com (le 9 nov. 2015) [en anglais seulement] : Si vous pouviez convaincre les gouvernements de la nécessité d'agir dès maintenant afin d'éviter le pire de l'urgence que vous précisez, quel plan d'action conseillerez-vous? Kunstler : Je conseillerais immédiatement de réparer et de rétablir les services de train de passagers en Amérique du Nord. Aucun autre projet n'aurait autant d'impact sur notre utilisation du pétrole. Cela mettrait au travail des dizaines de milliers de personnes, qui auraient de bons emplois à chaque niveau. Une nouvelle technologie n'est pas nécessaire. L'infrastructure est là, rouille sous la pluie, en attendant les réparations. C'est avec plus de confiance que nous pourrions aller de l'avant pour les autres excellentes tâches de la réforme de nos systèmes de production alimentaire, de commerce et de fabrication ainsi que d'urbanisme, qui est désespérément requise.

les trains ECO4 pour voyageurs⁹. Par exemple, le Northlander mentionné plus haut, qui a desservi Cochrane, Timiskaming et Nipissing, transportait 39 911 passagers au cours de ses dernières années d'activité (Ontario Northland Transportation Commission 2013, 6). Si un quart de ces passagers avaient opté pour conduire après l'interruption du service, il y aurait eu près de 10 000 voyages de plus en automobile par année. Rétablir et revigorer les services de train de passagers dans le Nord offrirait aux habitants une option de rechange écologique au navettage, ce qui pourrait réduire considérablement le nombre de voitures sur la route.

RELIER DES POINTS SUR DE TRÈS GRANDES DISTANCES, AFIN DE RÉSOUDRE DES PROBLÈMES

Les partenariats et les entreprises conjointes sont le fondement de l'innovation économique et sociale au XXI^e siècle. Pour renforcer la résilience du Nord-Est ontarien, les quelque 180 collectivités situées le long des assiettes de rails existantes dans la figure 1 doivent travailler ensemble à surmonter leur isolement les uns des autres. Être relié par train de passagers permettrait à nos collectivités d'interagir plus facilement, confortablement et avec efficacité, peu importe l'âge, la capacité et le revenu des habitants. L'isolement que ressentent de nombreuses collectivités du Nord, à quoi s'ajoutent le temps et l'argent qui sont nécessaires aux rencontres directes, peut créer des cloisons artificielles entre les collectivités de francophones, d'anglophones, de Premières Nations, de Métis et d'Inuits, pour n'en nommer que quelques-unes.

Plus que confortables, fiables et sécuritaires, les voyages par train peuvent aussi être très productifs, car les ordinateurs portables et les téléphones portables transforment le navettage en occasions de travailler ou de prolonger la durée des réunions. Par exemple, des passagers qui voyagent en train de VIA Rail entre Toronto et London avaient plus de deux heures productives potentielles, comparativement à 42 minutes par avion (VIA Rail, sans date).

Qui plus est, les trains, contrairement aux avions, peuvent arrêter dans des collectivités le long de leur route. Cela crée des occasions d'améliorer la durabilité économique et la vitalité culturelle des collectivités de Premières Nations, de Métis et d'Inuits, qui, autrement, seraient ou ont déjà été contournées par des autoroutes à quatre voies et des vols aériens.

Compte tenu des avantages qui découleraient de la reprise des services de train de passagers, il est facile d'envisager un retour sur investissement considérable, en rapport avec les dépenses gouvernementales connexes. Avant l'annulation du Northlander, le coût de la subvention au service ferroviaire dans le Nord-Est ontarien était de beaucoup moindre que celui du service ferroviaire dans le Sud ontarien. En 2011, par exemple, le Northlander a reçu 11 millions de dollars de financement du gouvernement de l'Ontario, cependant que GO Transit recevait 2 milliards de dollars. Cela coûtait 0,86 \$ par Ontarien pour le Northlander et 155 62 \$ par Ontarien pour GO Transit (Northeastern Ontario Rail Network 2018).

⁹ Le kilométrage des voitures sur les routes suédoises a augmenté, depuis 62 946 millions en 2009 à 68 251 millions en 2017, une hausse de 8,4 pour cent (Trafik Analys 2018a). L'utilisation des voitures sur les routes suédoises a augmenté, depuis 4,3 millions en 2009 à 4,8 millions en 2017, une hausse de 12,7 pour cent (Trafik Analys 2018a).

CONCLUSION : RENDRE LE NORD PLUS RÉSILIENT – ET ATTRAYANT

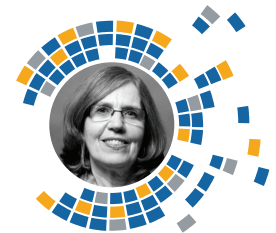
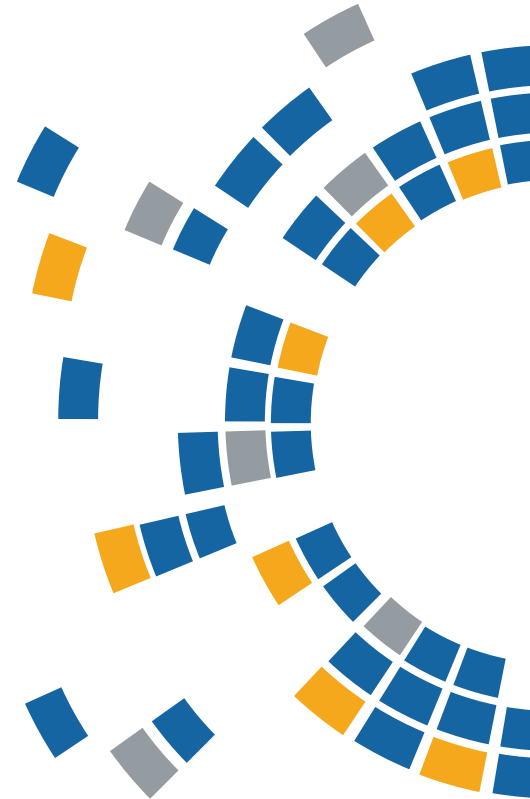
Au moment où nous explorons au-delà de 2018, les collectivités du Nord ontarien doivent devenir plus résilientes si elles doivent s'adapter aux nombreux problèmes complexes auxquels elles font face. Une stratégie pour les services revigorés de train de passagers, à l'aide des infrastructures existantes, pourrait aider à amplifier la résilience, permettant à la région d'élaborer des solutions innovatrices aux problèmes importants. Les quatre piliers de la résilience communautaire – croissance économique et diversité, durabilité écologique, vitalité culturelle et équité sociale – peuvent tous être soutenus par la mise en œuvre de cette stratégie de transport bien nécessaire. Le résultat sera une qualité de vie vraiment supérieure pour les habitants et une occasion d'attirer de nouveaux habitants, visiteurs et entreprises. Cela pourrait être un projet à plusieurs volets, avec pour objectif final l'interconnexion dans le Nord-Est de l'Ontario.

AU SUJET DES L'AUTEURS

Lucille Frith, infirmière autorisée à la retraite, ancienne directrice des ventes, réside à Huntsville, Ontario. Elle est présidente du Huntsville Train Station Society et porte-parole du Committee Promoting Muskoka Rail Travel (CPMRT) ainsi que coprésident du Northeastern Ontario Rail Network (NEORN).

Linda Savory Gordon, PhD, professeure à la retraite, de l'Université Algoma. Elle est actuellement professeure émérite ainsi qu'associée de recherche bénévole au NORDIK Institute, Université Algoma, où elle se concentre sur la recherche et le développement communautaires dans le domaine ferroviaire, en collaboration avec la Coalition for Algoma Passenger Trains (CAPT) et le Northeastern Ontario Rail Network. Elle a obtenu à l'Université de Bristol, R.-U., son Ph. D. en études politiques.

Howie Wilcox, CMILT est un professionnel autonome du transport (ferroviaire, maritime, camionnage) et membre de l'Institut agréé de la logistique et des transports. Il a travaillé antérieurement au ministère du Développement du Nord et des Mines de l'Ontario ainsi qu'au ministère des Transports de l'Ontario. Il est coprésident de la Coalition for Algoma Passenger Trains et du Northeastern Ontario Rail Network.



RÉFÉRENCES

- Armstrong, Kenneth. « First Nation to take lead on passenger rail ». *Soo Today*, publié le 16 mars 2016, consultation du 31 juillet 2018, <https://www.sootoday.com/local-news/first-nation-to-take-lead-on-passenger-rail-264426>.
- BDO Canada LLP. 2014. « Algoma Central Railway Passenger Rail Service Economic Impact Assessment ». http://captrains.ca/wp-content/uploads/2010/01/Algoma-Central-railway-passenger-Rail-Service-Economic-Impact-Assessment_08-13-2014.pdf.
- Bombardier. C.L.E.A.N. Diesel Power Pack. Accessed August 28, 2018. <https://www.bombardier.com/en/media/insight/economy-and-rail/eco4-technologies/c-l-e-a-n--diesel-power-pack.html>.
- Bombardier. 2018. « Économie et rail/Technologies ECO4 ». Consultation du 13 mars. <https://www.bombardier.com/fr/media/perspectives/economie-et-rail/eco4-technologies.html>.
- CBRE, 2017. « Tourism Review of Draft 2041 Northern Ontario Multimodal Transportation Strategy » (dossier CBRE n° : 17-APPRJOTELS-0176). Document préparé par Tourism Northern Ontario.
- Coalition for Algoma Passenger Trains. www.captrains.ca.
- Commission de transport Ontario Northland, 2013. Rapport annuel 2012-2013. http://ontarionorthland.ca/sites/default/files/corporate-document-files/12-13_ar_french.pdf.
- Committee Promoting Muskoka Rail Travel. www.gorailnorth.ca.
- Community Adjustment Committee Report. Le 15 nov. 2017 « A Common Cause and New Direction for Sault Ste. Marie ». Consultation du 13 mars 2018. <http://www.futuressm.com/wp-content/uploads/2017/11/FutureSSM-Final-Full-Report-RP1.pdf>.
- Davis, Benjamin, Tony Dutzik et Phineas Baxandall. 2012. « Transportation and the New Generation: Why Young People Are Driving Less and What It Means for Transportation Policy ». Frontier Group. <https://frontiergroup.org/sites/default/files/reports/Transportationpourcent20pourcent26pourcent20thepourcent20Newpourcent20Generationpourcent20vUS.pdf>.
- De Angelis 2018 Selon les experts, les autoroutes du nord de l'Ontario posent des problèmes de sécurité distincts. CBC. Consulté le 27 août 2018. <https://www.cbc.ca/news/canada/sudbury/northern-ontario-highways-pose-distinct-safety-concerns-traffic-expert-says-1.4475716>
- Dowell, Paula. 2017. « The Top Five Ways Transportation Impacts Economic Development ». civil + structural ENGINEER. Consultation du 1er août 2018. <https://csengineermag.com/article/top-five-ways-transportation-impacts-economic-development/>.
- Dutzik, Tony, Jeff Inglis et Phineas Baxandall. 2014. « Millennials in Motion: Changing Travel Habits of Young Americans and the Implications for Public Policy ». U.S. PIRG Education Fund. <https://uspirg.org/sites/pirg/files/reports/Millennialspourcent20inpourcent20Motionpourcent20USPIRG.pdf>.
- Gervais, Sylvain. 2018. « Introduction to Bombardier Transportation ». Présentation au 2018 Northeastern Ontario Passenger Rail Summit. <https://www.youtube.com/watch?v=C6j0WBVmYME&t=13s>.
- HDR Corporation et Dr. Moazzami, Bakhtiar, Ph. D., 2009. « Ontario Northland Transportation Commission: Economic and Social Impact of Ontario Northland—Final Report ». http://neorn.ca/wp-content/uploads/2017/05/ON-Economic-Impact_Final-Report-October-13-2009.pdf.
- Kae, Hsar Wah. « Passenger Trains, Newcomers and Social and Economic Well-being. » Thèse non publiée pour un BA en développement économique et social communautaire, Université Algoma, Sault Ste. Marie (Ontario).
- Kellar, Lisa. 2010. Profile: The Kunstler Imperative ». *ON Nature*. <http://onnaturemagazine.com/profile-the-kunstler-imperative.html>.
- Macnaughton, Dorothy. 2018. « Transportation's Social & Environmental Impact on People with Disabilities ». <https://www.youtube.com/watch?v=9547CkA7AT8&index=8&list=UU8KdMUHgNOYzaiw1Nz3hDNQ>. Présentation de Dorothy Macnaughton, de l'Institut national canadien pour les aveugles, lors du Northeastern Ontario Passenger Rail Summit, le 19 avril 2018.
- McRae, Ian. 2018. « Improving Access to Post-Secondary Education in Northern Ontario: The Case for Passenger Rail Service ». <https://www.youtube.com/watch?v=uTzomIj1LBs>. Présentation de Dorothy Macnaughton de l'Institut national canadien pour les aveugles, lors du Northeastern Ontario Passenger Rail Summit, le 19 avril 2018.

- Ministère des Transports de l'Ontario. Sans date. « SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO 2014 ». <http://www.mto.gov.on.ca/french/publications/pdfs/ontario-road-safety-annual-report-2014.pdf>.
- Sans date. « SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO 2013 ». <http://www.mto.gov.on.ca/english/publications/pdfs/ontario-road-safety-annual-report-2013.pdf>.
- Sans date. « SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO 2012 ». <http://www.mto.gov.on.ca/french/publications/pdfs/ontario-road-safety-annual-report-2012.pdf>.
- Sans date. « SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO 2011 ». <http://www.mto.gov.on.ca/english/publications/pdfs/ontario-road-safety-annual-report-2011.pdf>.
- Sans date. « SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO 2010 ». <http://www.mto.gov.on.ca/english/publications/pdfs/ontario-road-safety-annual-report-2010.pdf>.
- Northern & Eastern Ontario Rail Network. www.neorn.ca.
- Northeastern & Eastern Ontario Rail Network. Accessed July 25, 2018. <http://neorn.ca/neorn-media-release-and-latest-media-coverage-2/>.
- Police provinciale de l'Ontario 2018. Statistics and Predictive Analytics Unit statistics released to media, le 27 mars 2018.
- Railway Gazette. 2009. Itino clean diesel unveiled. Le 7 oct. 2009. <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/itino-clean-diesel-unveiled.html>.
- Railway Technology. Going Green in Sweden. Published June 18 2008, accessed August 28, 2018. <https://www.railway-technology.com/features/feature2042/>.
- SJ. 2012. Railway Map of the Nordic Countries. https://www.sj.se/content/dam/SJ/bti/Kartor/ScanRail_Map_2012_A4pourcent20-pourcent20webb.pdf.
- Agence suédoise de Protection environnementale, 2017. « National Inventory Report Sweden 2017 ». <https://www.naturvardsverket.se/upload/sa-mar-miljon/statistik-a-till-o/vaxthusgaser/2016/data-metoder/nir-se-submission-2017.pdf>.
- Therault, Evelyn, 2018. « Transportation's Social Impact on Seniors ». <https://www.youtube.com/watch?v=0AnwesCQUXs>. Présentation d'Evelyn Therault, présidente de la Société des Organisations des Citoyens Aînés de l'Ontario ainsi que présidente du Conseil national des aînés, lors du Northeastern Ontario Passenger Rail Summit, le 19 avril 2018.
- Trafik Analys, 2018. « Railway Transport 2017 Quarter 4 ». <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/jarnvagstransporter/2017/jarnvagstransporter-2017-kvartal-4.pdf>.
- Trafik Analys, 2018a « Vehicle Kilometres on Swedish Roads ». https://www.trafa.se/en/road-traffic/Vehicles_kilometres_on_Swedish_roads/
- Trafik Analys, 2018b. « Vehicles 2017 ». <https://www.trafa.se/en/road-traffic/vehicle-statistics/>
- Transport Action Canada. www.transportaction.ca.
- Transport Action Ontario. www.ontario.transportaction.ca.
- Turl, Jeff, 2018. « Angus calls for province, feds to improve northern highways after recent fatalities ». Sudbury.com. Consultation du 7 août 2018. <https://www.sudbury.com/around-the-north/angus-calls-for-province-feds-to-improve-northern-highways-after-recent-fatalities-805409>.
- Vala, Sarath. 2013. « Canada Chrome Corporation Rail vs Road Tradeoff Study ». Rapport destiné à : KWG Resources Ltd. Document n° 1298820100-REP-C0000-00. http://www.kwgresources.com/_resources/Rail_vs_Road_Tradeoff_Study_Report_FINAL_11Feb2013.pdf.
- VIA Rail Canada, <https://www.viarail.ca/fr/planifiez-votre-voyage/nouvelle-reservation/comparez-le-train-a-lauto>.
- VIA Rail Canada, 2013. « Rapport annuel 2012 ». <https://www.viarail.ca/rapportannuel2012/docs/via-rapport-annuel-2012.pdf>.
- Walljasper, Jay. 2015. « 11 REASONS WHY TRAINS, BUSES, BIKES, AND WALKING MOVE US TOWARD A BRIGHTER FUTURE » <https://www.pps.org/article/11-reasons-why-trains-buses-bikes-and-walking-move-us-toward-a-brighter-future>.



NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

northernpolicy.ca

© 2018 Institut des politiques du Nord
Publication de l'Institut des politiques du Nord
874, rue Tingsten
Thunder Bay, Ontario P7B 6T6

ISBN: 978-1-988472-94-2

Traduction par Gilles Dignard.
Edité par Mark Campbell.

Les points de vue de ces commentaires sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Institut, de son conseil d'administration ou de ceux qui le soutiennent. Des citations de ce texte, avec indication adéquate de la source, sont autorisées.

À propos de l'Institut des politiques du Nord

L'Institut des politiques du Nord est le groupe de réflexion indépendant de l'Ontario. Nous effectuons de la recherche, accumulons et diffusons des données probantes, trouvons des opportunités en matière de politiques, afin de favoriser la croissance et la durabilité des collectivités du Nord ontarien. Nous avons des bureaux à Thunder Bay, Sault Ste. Marie et à Sudbury, afin d'améliorer les capacités du Nord ontarien de prendre l'initiative en politiques socioéconomiques qui ont des répercussions sur l'ensemble du Nord ontarien, de l'Ontario et du Canada.

Pour vous tenir au fait ou pour participer, veuillez communiquer avec nous :

1 (807) 343-8956 info@northernpolicy.ca www.northernpolicy.ca

