



Pour diffusion immédiate

De faibles arguments pour la reprise du service ferroviaire voyageurs dans le nord de l'Ontario

16 juillet 2020 – Le transport ferroviaire voyageurs fait l'objet de débats dans les régions du nord de l'Ontario depuis aussi longtemps que l'on s'en souvienne. Plus récemment, des arguments ont été avancés en faveur du transport ferroviaire voyageurs, sur la base du tourisme, de la connectivité, de l'équité et des retombées économiques. Face à ce regain d'enthousiasme, l'Institut des politiques du Nord a posé la question: Le transport ferroviaire voyageurs, est-ce sensé pour le nord de l'Ontario ?

Dans l'ensemble, **l'étude conclut qu'il n'y a pas de réponse définitive à cette question.** "Je suis un partisan du transport ferroviaire voyageurs", a déclaré M. Phillips, l'auteur principal, "mais il est important de suivre les données, surtout lorsqu'on discute de l'avenir du transport dans le nord de l'Ontario. **D'un point de vue économique**, et dans le contexte de l'allocation des ressources, le transport ferroviaire voyageurs ne semble pas avoir de sens pour le nord de l'Ontario".

Bien sûr, il y a d'autres justifications pour le transport ferroviaire voyageurs. Notamment une meilleure connectivité pour les communautés des Premières nations, ce qui constitue un argument de poids en faveur d'un retour au transport ferroviaire voyageurs dans certaines régions du nord de l'Ontario. Toutefois, ces autres considérations doivent être analysées plus en profondeur et examinées avec soin avant que des décisions ne soient prises en matière de transport ferroviaire voyageurs dans ces régions spécifiques.

«De faibles arguments pour la reprise du service ferroviaire voyageurs dans le nord de l'Ontario», explore les arguments pour et contre le transport ferroviaire voyageurs dans le nord de l'Ontario. Phillips, qui est un associé de longue date de l'Institut des transports de l'Université du Manitoba, a analysé le transport ferroviaire voyageurs dans les régions minces et éloignées et a fait le lien entre cette expérience et les régions du nord de l'Ontario. Il a mis en évidence trois facteurs clés pour le transport ferroviaire voyageurs dans ces régions : le complément ou le soutien de fret ferroviaire, le volume et la fréquence, et les subventions.

Complément ou soutien de fret ferroviaire : Au Canada, l'activité régulière de transport ferroviaire de marchandises est généralement une condition préalable à la viabilité du transport ferroviaire voyageurs en raison de la taille relativement réduite et de la grande dispersion des populations et des conditions de routes difficiles. Le rapport explique que l'utilisation d'une infrastructure ferroviaire de fret abandonnée, mais toujours existante, pourrait ne pas être aussi bon marché ou facile qu'on pourrait le penser.

Volume et fréquence : Les décisions fondées sur des hypothèses de volume et de fréquence devraient être tempérées par l'incertitude accrue de la demande d'infrastructures de transport sur les marchés éloignés et peu développés. Phillips réitère le facteur de densité de la population. Le Nord de l'Ontario a une densité de population de 1 personne par km², contrairement à la région métropolitaine de recensement de Toronto qui est d'environ 1 000 personnes par km².

Subventions : Il a été démontré que les subventions font partie intégrante du transport ferroviaire voyageurs, en particulier sur les marchés étroits. Elles ont été conçues pour faciliter l'infrastructure ferroviaire, mais elles sont également accordées lorsque le rail est la seule option de transport terrestre. Cela dit, si l'on considère le nombre de passagers, les subventions plus importantes sont invariablement associées à des marchés ferroviaires plus éloignés ou plus étroits.

"Nous ne devons pas nous faire d'illusions", déclare Charles Cirtwill, président de l'IPN, "tous les transports en commun sont subventionnés. La question posée dans ce rapport est de savoir s'il existe des preuves



pour justifier économiquement que les subventions soient accordées au chemin de fer plutôt qu'au transport routier ou aérien ou à d'autres modes de transport, ou à un tout autre objectif public".

Si pas de train, alors quoi ? Des bus. Les autobus et les trains voyageurs ne sont pas des services équivalents, mais ils remplissent des fonctions similaires. Le réseau d'autobus en expansion et les améliorations apportées aux services d'accessibilité sur les autobus d'Ontario Northland semblent, du moins en partie, répondre aux besoins de transport de la population vieillissante du nord de l'Ontario. De plus, le niveau de subvention par passager requis par le service d'autobus est beaucoup plus bas que celui requis pour maintenir le service de transport ferroviaire voyageurs.

Pour lire «De faibles arguments pour la reprise du service ferroviaire voyageurs dans le nord de l'Ontario», suivez le lien : <https://www.northernpolicy.ca/train-de-voyageurs>

-30-

Entrevues par les médias : Le président et directeur général de l'Institut des politiques du Nord Charles Cirtwill est disponibles pour formuler des remarques. Pour obtenir une entrevue, veuillez communiquer avec la personne suivante :

Christine St-Pierre
Coordonnatrice des communications
226-344-3213
cstpierre@northernpolicy.ca

À propos de l'auteur principal :

Al Phillips a obtenu sa maîtrise en économie agricole à l'université de Guelph en 1981, en se concentrant sur l'économie des ressources et l'utilisation des terres. Par la suite, il a travaillé dans le secteur de la recherche en marketing agricole où il a développé ses compétences en matière de procédures de collecte de données primaires et de méthodes de recherche.

Il a rejoint l'Institut des transports de l'Université du Manitoba en 1999, prenant la direction de nombreux projets de l'Institut des transports et fournissant des conseils en matière de techniques de recherche et d'analyse à l'équipe de l'Institut des transports. Il reste un associé de l'Institut des transports et est un agronome professionnel à la retraite de la province du Manitoba.

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. Nous avons des bureaux à Thunder Bay et à Sudbury. Nous cherchons à améliorer les capacités du Nord ontarien de prendre l'initiative en matière de politiques socioéconomiques qui ont des répercussions sur l'ensemble du Nord ontarien, de l'Ontario et du Canada.