

Consultation du ministère des Transports du Québec sur le transport ferroviaire

_ Octobre 2019



Vélo Québec en bref

Vélo Québec est un organisme à but non lucratif, actif depuis 52 ans, dont la mission est de promouvoir le vélo et contribuer ainsi à la santé des Québécois et des Québécoises, à la vitalité économique de nos régions et à la diminution des gaz à effet de serre. Détenteur d'une expertise unique et originale, Vélo Québec contribue à l'établissement des références en matière de bonnes pratiques dans la planification, la mise en place et la gestion des infrastructures cyclables. Son savoir-faire est mis à profit dans le milieu municipal et auprès des sociétés privées ou publiques engagées dans la transition vers une mobilité durable. Vélo Québec est aussi reconnu pour son expertise événementielle (Festival Go vélo Montréal, Grand Tour, etc.) et dans le domaine des voyages, de même que par son rôle de coordination du développement de la Route verte, en collaboration avec le gouvernement du Québec, les municipalités et de nombreux partenaires publics et privés.

1. L'intérêt de Vélo Québec dans la présente consultation

L'intérêt de Vélo Québec dans la présente consultation se situe à deux niveaux :

-le transport ferroviaire de passagers et de marchandises est un mode qui s'inscrit parfaitement dans un cadre d'intervention en mobilité durable et doit, à ce titre, être valorisé et encouragé;

-les corridors ferroviaires peuvent être vus, à la fois, comme une contrainte et un potentiel pour les déplacements à vélo.

2. Mobilité durable

Même si le transport ferroviaire au Québec et au Canada a connu des jours meilleurs, il est toujours pertinent de se soucier des perspectives d'avenir de ce secteur, surtout dans le contexte où il est urgent d'agir pour diminuer les GES générés par le secteur des transports. Nous saluons donc l'initiative du gouvernement du Québec de faire le point et mettre de l'avant un cadre d'intervention qui permettrait d'améliorer ou de relancer les services ferroviaires sur un certain nombre de lignes sous sa juridiction. Dans certaines régions du Québec, il pourrait contribuer à soulager le réseau routier d'un nombre croissant de poids lourds, donc agir à long terme pour diminuer les émissions de GES et les coûts d'entretien du réseau routier. Cela pourrait aussi contribuer à rendre les routes plus conviviales dans un contexte où est valorisé le développement touristique régional et le cyclotourisme en particulier.

Sur la question spécifique des services ferroviaires de passagers, nous souhaitons que le gouvernement du Québec demeure proactif dans le projet de liaison entre Montréal et Québec, par la rive nord du Saint-Laurent. Encore là, nous sommes d'avis qu'un tel projet

pourrait contribuer à diminuer la pression sur le réseau routier et constituerait une offre significative de transport interurbain moderne et efficace, en plus d'ajouter une option supplémentaire de navettage dans la grande région de Montréal. Train et vélo sont des alliés naturels!

3. Le corridor ferroviaire comme barrière aux déplacements actifs

Comme pour le réseau routier supérieur, une ligne ferroviaire peut facilement devenir une **contrainte**, une barrière qui complique ou rend impossible les cheminements cyclables et piétons. Elle peut diviser et même enclaver des quartiers complets comme c'est le cas dans plusieurs villes du Québec et cela, peu importe les juridictions qui en assurent l'opération. Un exemple bien connu est la voie du Canadien Pacifique (CP), entre les arrondissements de Rosemont-La Petite Patrie et Plateau-Mont-Royal, à Montréal. Depuis plusieurs années, les arrondissements concernés, la Ville de Montréal, les entreprises situées de part et d'autre et différentes organisations citoyennes font valoir l'importance d'aménager des passages à niveaux qui rendraient plus efficaces les parcours à pied et à vélo entre les pôles d'emplois et le réseau de transport en commun, le métro notamment. Le refus des autorités responsables (CP) a pour conséquence de favoriser les bris des clôtures et les intrusions sur une base continue. Sur d'autres voies, heureusement, des passages à niveaux existent et permettent justement la traversée sécuritaire des piétons et des cyclistes. Heureusement aussi, en juin 2019, l'Office national des transports a donné raison à la Ville de Montréal pour que soient aménagés trois passages à niveau, pour piétons et cyclistes, à partir des rues de l'Épée, de Castelnau et Henri-Bourassa pour franchir les voies du CP.

En fait, ce que nous constatons est qu'il ne semble pas y avoir de références universelles qui guident les autorités opératrices de transport pour l'aménagement de ces traverses.

Recommandation : *Il serait donc pertinent que soit développé un cadre d'analyse pouvant faciliter l'aménagement de passages à niveau pour piétons et cyclistes. Le ministère des Transports du Québec devrait également s'impliquer davantage dans les négociations avec le gouvernement fédéral, le CN et le CP pour favoriser l'aménagement de traverses à niveau pour piétons et cyclistes et l'usage des emprises excédentaires à l'intérieur des corridors ferroviaires.*

4. Le corridor ferroviaire comme opportunité pour favoriser les déplacements actifs

Si le corridor ferroviaire peut constituer une barrière importante aux déplacements actifs, on peut aussi en tirer des bénéfices et cela de deux façons :

- En aménageant une voie cyclable ou un sentier cyclo-pédestre parallèlement à la voie ferrée (terrains excédentaires dans l'emprise);
- En installant une passerelle cyclo-pédestre à même la structure d'un pont ou viaduc ferroviaire (en porte-à-faux ou sous le tablier du pont).

1-Sentier en bordure d'une voie ferrée en service

Avec le développement de la Route verte à travers le Québec, depuis 1995, plusieurs voies cyclables en bordure de voies ferrées en activité ont pu être aménagées et cela, dans différents environnements, différents contextes et avec la collaboration de différentes entreprises ferroviaires. Que ce soit au Lac Saint-Jean, dans les Basses-Laurentides, à Québec, Montréal ou Laval, on peut affirmer que l'expérience est concluante. Ce type d'aménagement, réalisé selon les meilleures pratiques, génère une présence et éloigne les vandales. Elle offre un accès aux véhicules d'entretien de l'entreprise ferroviaire et assure, aux piétons et aux cyclistes, un environnement à l'écart de la circulation automobile.

2-Utilisation des structures de ponts ferroviaires

De la même façon qu'il est possible d'utiliser un corridor ferroviaire actif pour y aménager une voie cyclable, il est aussi possible d'utiliser l'infrastructure d'un pont ou d'un viaduc ferroviaire pour y greffer une passerelle pour piétons et cyclistes. Bien que cela soit plus courant avec des ponts ou viaducs routiers, de nombreux exemples existent au Canada et aux États-Unis. Au Québec, le segment de la Route verte franchissant la rivière des Prairies par l'Île Perry, entre Montréal et Laval, en est un excellent exemple.

Pourtant, après plusieurs années de démarches, la Ville de Montréal s'est vu refuser l'utilisation d'espaces excédentaires sur les viaducs ferroviaires du Canadien Pacifique (CP), pour l'aménagement d'une voie cyclable permettant le franchissement de la rue Salaberry et du boulevard Henri-Bourassa. Encore une fois ici il ne semble pas y avoir de références universelles qui guident les autorités opératrices de transport pour ce type d'aménagement.

Recommandation : *il serait donc pertinent que soit développé un cadre d'analyse pour faciliter l'utilisation de ces structures ferroviaires pour y aménager soit un passage (cas de viaduc avec large emprise) soit une passerelle pour piétons et cyclistes. Le ministère des Transports du Québec devrait également s'impliquer davantage dans les négociations avec le gouvernement fédéral, le CN et le CP pour favoriser l'aménagement de traverses à niveau pour piétons et cyclistes et l'usage des emprises excédentaires à l'intérieur des corridors ferroviaires.*

5. En conclusion

Que ce soit à des fins de transport des marchandises ou de passagers, la réhabilitation des services ferroviaires est souhaitable au Québec. Cela est tout à fait en accord avec la Politique de mobilité durable que s'est donnée le gouvernement du Québec et particulièrement avec le principe suivant lequel il est essentiel de **transférer** certains déplacements vers des modes moins énergivores et plus durables.

Dans cet esprit de réhabilitation et d'amélioration des services ferroviaires, il est cependant important de tabler sur les expériences concluantes pour éviter que les corridors ferroviaires ne soient de simples barrières qui divisent les quartiers de nos villes. En s'inspirant des meilleures pratiques, on peut aménager, en parallèle à ces voies ferroviaires, des corridors de mobilité active. Dans le même esprit, à l'aide de passages à niveau, on peut en permettre le franchissement sécuritaire, par les piétons et les cyclistes, comme cela se fait déjà dans de nombreux cas. Sur les routes de juridiction du ministère des Transports du Québec franchissant une voie ferrée, des aménagements devraient être prévus pour permettent un franchissement sécuritaire par les piétons et les cyclistes.

Enfin, dans l'éventualité où certaines lignes ferroviaires sous la juridiction du ministère des Transports seraient abandonnées, Vélo Québec est toujours d'avis que ces emprises doivent demeurer dans le domaine public¹. La conversion en corridors verts permet une mise en valeur de ces emprises d'une valeur patrimoniale et économique inestimable, en plus d'en conserver l'intégrité. C'est dans cet esprit que quarante pour cent du kilométrage de la Route verte (5 300 km) a été aménagé au fil des ans.

1 Consultation du Comité interministériel sur les emprises ferroviaires abandonnées, 1992