

EN ROUTE VERS LE SOMMET SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Mémoire présenté dans le cadre des Consultations régionales sur le Cadre d'intervention en transport ferroviaire par les directrices et directeurs régionaux de santé publique

1. La pérennité des infrastructures ferroviaires et l'utilisation optimale du transport ferroviaire

Sous la direction de

Philippe Lessard, directeur régional de santé publique de Chaudière-Appalaches

Donald Aubin, directeur régional de santé publique du Saguenay–Lac-Saint-Jean et par intérim de la Côte-Nord

François Desbiens, directeur régional de santé publique de la Capitale-Nationale

Yv Bonnier-Viger, directeur régional de santé publique de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Avec la collaboration des directrices et directeurs de santé publique du Québec suivants :

Sylvain Leduc, directeur régional de santé publique du Bas-Saint-Laurent

Marie-Josée Godi, directrice régionale de santé publique de la Mauricie-et-du-Centre-du Québec

Alain Poirier, directeur régional par intérim de santé publique de l'Estrie

Mylène Drouin, directrice régionale de santé publique de Montréal

Stéphane Trépanier, directeur régional de santé publique de l'Outaouais

Lyse Landry, directrice régionale de santé publique de l'Abitibi-Témiscamingue

Éric Goyer, directeur régional de santé publique des Laurentides et du Nord-du-Québec

Jean-Pierre Trépanier, directeur régional de santé publique de Laval

Caroline Laberge, directrice régionale par intérim de santé publique de Lanaudière

Mathieu Lanthier-Veilleux, directeur régional par intérim de santé publique de Montérégie-Centre

Marie Rochette, directrice régionale de santé publique du Nunavik

Faisca Richer, directrice régionale de santé publique du Conseil cri de la santé et des services sociaux de la Baie-James

Rédaction

Direction de santé publique, CISSS de Chaudière-Appalaches

Simon Arbour, agent de planification, programmation et recherche

Direction de santé publique, CISSS de la Côte-Nord

Koffi Banabessey, agent de planification, programmation et recherche

Direction de santé publique, CIUSSS de la Capitale-Nationale

Joël Riffon, agent de planification, programmation et recherche

Direction de la santé publique de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, CISSS de la Gaspésie

Louis-Charles Rainville, agente de planification, programmation et recherche

Collaborateurs

Direction de santé publique, CIUSSS de la Capitale-Nationale

Gwendaline Kervran, conseillère en santé environnementale

Direction de santé publique de l'Outaouais

Brigitte Pinard, médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive

Direction de santé publique, CISSS de Chaudière-Appalaches

Marie-Ève Beaugard, médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive

Institut national de santé publique du Québec

Maude Chapados, PhD, conseillère scientifique spécialisée – Politiques publiques favorables à la santé

David Demers-Bouffard, M.ATDR, M.A., conseiller scientifique

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

Bibliothèque et Archives nationales Canada, 2019

ISBN : 978-2-550-85627-6

ABRÉVIATIONS

CISSS : Centre intégré de santé et de services sociaux

CIUSSS : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux

DSPublique : Directrices et directeurs régionaux de santé publique du Québec

EIS : Évaluation d'impact à la santé

GES : Gaz à effet de serre

MAMH : Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

MTQ : Ministère des Transports du Québec

PECC : Plan d'électrification et de changements climatiques

VHR : Véhicule hors route

AVANT-PROPOS

En vertu de la Loi sur la santé publique, les 18 directions régionales de santé publiques sont mandatées par le ministre de la Santé et des Services sociaux pour promouvoir l'adoption de politiques publiques favorables à la santé de la population. En ce sens, les directrices et directeurs régionaux de santé publique du Québec (DSPublique) accueillent favorablement l'intention du ministère des Transports du Québec (MTQ) de bonifier la réglementation québécoise et de faire du transport ferroviaire un élément clé de la Politique de mobilité durable. Les DSPublique profitent de l'opportunité des consultations sectorielles régionales du MTQ sur le transport ferroviaire pour présenter les bénéfices et les risques à la santé en lien avec ce mode de transport et faire des recommandations pour alimenter sa réflexion.

Le transport ferroviaire présente des enjeux pour la santé publique, qu'il soit question du transport de personnes ou de marchandises. De façon générale, le transport ferroviaire peut favoriser la mobilité et la capacité des personnes à se déplacer, le maintien des liens sociaux et le développement économique, tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, l'aménagement du territoire et la configuration des réseaux de transport ferroviaire influencent les niveaux de bruit et de vibration et l'émission de polluants atmosphériques. Le transport ferroviaire peut également être source de menaces à la santé, particulièrement lorsqu'il est question du transport des matières dangereuses et des accidents ferroviaires.

En cohérence avec plusieurs objectifs du Programme national de santé publique¹ et de la Politique gouvernementale en prévention en santé² (particulièrement les mesures 2.2, 2.7, 2.8, 2.9 pour lesquelles le MTQ est interpellé, voir annexe 1 du mémoire 3), les DSPubliques présentent trois mémoires portant sur les thèmes suivants, en lien avec les enjeux énoncés par le MTQ dans son document d'amorce des discussions :

- Mémoire 1 : La pérennité des infrastructures ferroviaires et l'utilisation optimale du transport ferroviaire (enjeux 1 et 3) ;
- Mémoire 2 : La sécurité associée au transport de matières dangereuses (enjeu 2) ;
- Mémoire 3 : L'aménagement du territoire et la cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des voies ferrées (enjeu 4).

1 Ministère de la santé et des services sociaux du Québec. Programme national de santé publique 2015-2025. [En ligne]. Québec; 2019. Disponible : <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/document-001565/>

2 Gouvernement du Québec. Plan d'action interministériel 2017-2021. Politique gouvernementale de prévention en santé. Un projet d'envergure pour améliorer la santé et la qualité de vie de la population [En ligne]. Québec: Ministère de la Santé et des Services sociaux; 2018. Disponible: <http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2017/17-297-02W.pdf>

Ce mémoire porte sur les enjeux de pérennité des infrastructures ferroviaires et l'utilisation optimale du transport ferroviaire.

INTRODUCTION

Depuis la révolution industrielle, le chemin de fer a été un pilier central pour le développement socioéconomique des régions. Par contre, la démocratisation de l'accès aux automobiles et le développement du transport routier des marchandises ont entraîné une décroissance de l'utilisation du chemin de fer, et plusieurs tronçons du Québec sont maintenant menacés. Pourtant, le transport ferroviaire peut encore jouer un rôle important dans le développement des communautés et dans l'occupation du territoire, comme le démontrent l'expansion du transport sur rail en milieu urbain et la mobilisation des communautés rurales pour le maintien des services ferroviaires.

L'intérêt de la population pour le transport ferroviaire fait fréquemment référence aux avantages économiques, environnementaux et humains de celui-ci, et ces dimensions seront reprises ici dans une perspective de santé publique. Dans le cadre du présent mémoire, les directions régionales de santé publique abordent les enjeux de la pérennité et de l'usage optimal du transport ferroviaire. Les gains pour la santé publique qui peuvent être associés au transport ferroviaire sont nombreux et seront abordés en fonction de quatre grands thèmes, soit le soutien au capital social, la réduction des émissions de gaz à effets de serre (GES) et des particules polluantes, l'amélioration de la sécurité routière et l'équité sociale en milieu rural et urbain.

CONTRIBUER À LA LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES PAR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Les changements climatiques auront des effets importants sur la santé de la population. Ceux-ci sont liés aux événements météorologiques extrêmes, à la dégradation de la qualité de l'air, à l'émergence de nouvelles maladies vectorielles et à des impacts mondiaux, dont la fluctuation du prix des aliments. Les principaux impacts attendus sont³ :

- Décès par causes traumatiques et non traumatiques;
- Impacts cardiovasculaires, respiratoires et rénaux;
- Impacts neurologiques, psychosociaux et de santé mentale;

³ Tiré du site internet Mon climat ma santé de l'Institut national de santé publique du Québec .
<http://www.monclimatmasante.qc.ca/ma-sant%C3%A9.aspx>

- Effets sanitaires reliés à l'eau et à l'alimentation et aux maladies vectorielles et cumul de ces impacts pour certaines populations vulnérables.

La réduction de ces impacts sur la santé pourrait passer par la réduction des émissions de GES en favorisant l'utilisation du transport ferroviaire qui présente un plus grand potentiel pour l'électrification que le transport routier⁴.

Comparativement aux autres modes de transport terrestre, le transport ferroviaire est un faible émetteur de GES. Alors que les émissions de GES liées au camionnage ont plus que doublé entre 1990 et 2015⁵, le passage de la route aux rails pour le transport des conteneurs et des produits pourrait faire baisser les émissions de GES de l'équivalent de 122 143 tonnes de CO₂ par année⁶.

Pour le transport des personnes en milieu urbain, lorsque la densité de population le permet, le rôle des systèmes ferroviaires comme les métros, les tramways et les trains de banlieue est indéniable. Simplement par sa capacité, le train demeure parmi les moyens de transport avec les plus basses émissions de GES par passager⁷ (figure A). Le développement de ces réseaux permet l'optimisation des systèmes de transport en commun existant, en libérant le corridor central de transit afin de permettre aux autobus d'atteindre davantage de destinations secondaires à partir des différentes stations de connexion au réseau ferroviaire⁸. En réduisant les émissions des véhicules, la morbidité et la mortalité associées à la qualité de l'air diminuent⁹.

Enfin la promotion de l'électrification du transport ferroviaire contribuera à l'atteinte des cibles de réduction d'émission de GES fixées par le Gouvernement du Québec pour les dix prochaines années dans son plan d'électrification et de changements climatiques (PECC).

⁴ Zahabi et al. Urban Transportation Greenhouse Gas Emissions and Their Link with Urban Form, Transit Accessibility, and Emerging Green Technologies: Montreal, Quebec, Canada, Case Study, 2003 Sage journals Vol 2354-1, page 45-54 [<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.3141/2375-06>]

⁵ Tiré du site internet du Ministère des transports du Québec.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/statistiques/Documents/portrait-statistique.pdf>

⁶ Association québécoise des transports, Intermodalité : l'efficacité en transport, 2013

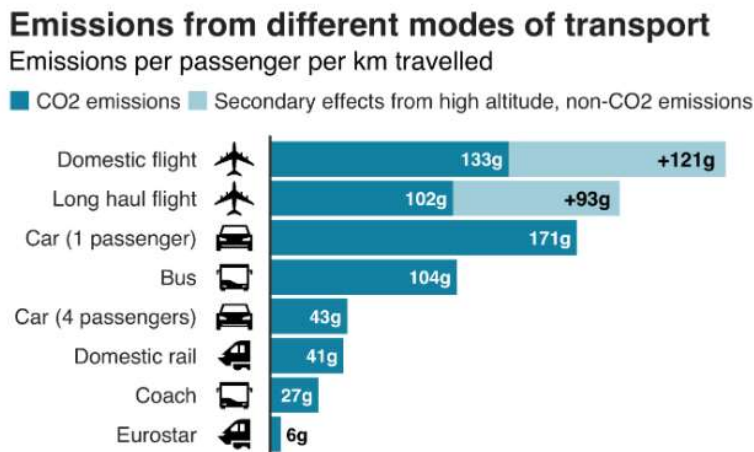
[<https://aqtr.com/association/actualites/intermodalite-lefficiency-transport>] consulté en ligne le 10 oct-2019

⁷ BBC, Climate change: Should you fly, drive or take the train? 2019 [<https://www.bbc.com/news/science-environment-49349566>] consulté en ligne le 10 oct-2019

⁸ Ottawa, Les avantages du train léger, 2013 [www.ligneconfederationline.ca] , *op. cit.*

⁹ Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME). Boîte à outils sur les changements climatiques à l'intention des professionnels de la santé: Module 5 -Solutions aux changements climatiques et avantages immédiats pour la santé. Avril 2019 [<https://cape.ca/wp-content/uploads/2019/04/Module-5-French-Final-Updated-April-5-2019.pdf>]

Figure A – Émissions par modes de transport



Note: Car refers to average diesel car

Source: BEIS/Defra Greenhouse Gas Conversion Factors 2019

BBC

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE PAR L'AUGMENTATION DU TRAFIC FERROVIAIRE

Tant en milieu urbain que rural, le transport routier présente des risques importants d'accidents qui sont, entre autres, liés au niveau de trafic et au camionnage¹⁰. Le transport ferroviaire a donc le potentiel d'améliorer la sécurité routière en détournant une partie du trafic vers le transport en commun et celui des marchandises. Les chemins de fer réduisent l'engorgement et l'usure des routes en transportant l'équivalent de 300 camions à bord d'un seul train¹¹. Le développement du transport ferroviaire permettrait éventuellement de réduire le nombre d'accidents routiers¹², diminuant ainsi leurs impacts sur la santé physique et mentale. Ces gains sont particulièrement vrais en milieu urbain où le réseau routier tend à être saturé. Pour les régions dépourvues d'autoroutes, la voie ferrée peut favoriser le délestage du transport de marchandises par camion sur les routes régionales.

¹⁰ Tiré du site internet de Ministère des transports du Québec.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/statistiques/Documents/portrait-statistique.pdf>,

¹¹ Association des chemins de fer du Canada, Les chemins de fer au Canada – Guide du parlementaire, 2016.

https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/RAC_ParliamentGuide_FR.pdf

¹² Ministère des transports, Le transport des marchandises au Québec, 1999.

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0901413.pdf>

Bien que moins fréquents, les accidents ferroviaires sont possibles et ils peuvent entraîner des conséquences désastreuses sur la santé de la population, comme l'a démontré la tragédie survenue à Lac-Mégantic. De plus, le transport ferroviaire génère du bruit, des vibrations et des émissions polluantes, qui peuvent avoir des impacts sanitaires, sociaux et économiques. Des recommandations sur la façon de contrôler les enjeux de sécurité et de cohabitation sont ainsi traités dans deux autres mémoires complémentaires déposés par les directions régionales de santé publique.

AMÉLIORER L'ÉQUITÉ ET LE CAPITAL SOCIAL EN RÉGION ÉLOIGNÉE PAR LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE

« *Le capital social désigne les réseaux de relations sociales qui peuvent donner accès à des ressources et du soutien aux individus et aux groupes*¹³ ». La recherche a confirmé les effets bénéfiques du capital social dans divers secteurs, dont celui de la santé. Plusieurs études démontrent l'existence de solides liens positifs entre l'indice de santé publique et l'indice de capital social, ainsi que de liens négatifs entre l'indice de capital social et l'indice global des causes de mortalité¹⁴.

En facilitant les liens et les échanges, les réseaux ferroviaires favorisent le maintien et l'amélioration du capital social des communautés. Les régions et les villes desservies par des réseaux ferroviaires actifs en retirent plusieurs avantages économiques et sociaux, que ce soit par le transport interurbain, le transport collectif, le transport de marchandises ou le tourisme. Ces avantages sont d'autant plus importants dans les régions périphériques et éloignées où l'accès au transport ferroviaire représente un atout pour la vitalité économique des localités.

Pourtant, l'offre de transport collectif interrégional est en baisse dans les régions éloignées du Québec. La fréquence des services régionaux de VIA Rail a diminué à partir de 1990¹⁵. À cette diminution de l'offre de transport par train s'est ajoutée une forte diminution du transport interurbain par autobus¹⁶. Il y a peu d'études évaluant les effets du transport collectif interrégional sur la santé publique en région éloignée. Il est par contre possible d'en déduire certains impacts, particulièrement pour les populations vulnérables,

¹³ Propos de Solange van Kemenade cités dans Santé Canada (2006). *Bâtir le capital social : Un rôle à confier aux politiques de santé publique?* Dans : Recherches sur les politiques de santé, No 12, septembre 2006, pp. 3-5. https://www.canada.ca/content/dam/hc-sc/migration/hc-sc/sr-sr/alt_formats/hpb-dgps/pdf/pubs/hpr-rps/bull/2006-capital-social-capital/2006-capital-social-capital-fra.pdf.

¹⁴ *Op. cit.*

¹⁵ VIA Rail, L'étonnante histoire de VIA Rail, 2006, [<https://corpo.viarail.ca/fr/entreprise/notre-historique/letonnante-histoire-de-via-rail>], Consulté en ligne le 20-sept-2019

¹⁶ Ferraris, Florence Sara G., La réduction du service contribue à isoler davantage les régions, 2015, [<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/446599/orleans-express-la-reduction-du-service-contribue-a-isoler-davantage-les-regions>], Consulté en ligne le 21 sept-2019

à partir de données provenant de régions plus densément peuplées¹⁷ et en observant l'histoire de mobilisation citoyenne entourant le déclin et la suspension des services en Gaspésie. Malgré l'offre diminuée, le service était toujours utilisé par de nombreux citoyens jusqu'à sa suspension en 2013¹⁸. Entre 30 et 40 % des voyageurs étaient des membres de la communauté anglophone, une population particulièrement vulnérable en Gaspésie^{19,20}. De nombreux témoignages indiquent que les populations vulnérables utilisaient ce service pour accéder à des soins spécialisés dans les centres urbains et pour maintenir leurs liens avec les membres de leur famille vivant à l'extérieur²¹.

Ainsi, le transport ferroviaire permet de maintenir et d'améliorer l'équité et le capital social des régions éloignées, en fournissant un moyen de transport longue distance convivial, accessible et durable. Il permet aux habitants des régions de recevoir des soins spécialisés et de maintenir des liens sociaux importants. Il permet de faciliter le contact, nécessaire, entre les citoyens des grands centres et ceux des régions. Le transport ferroviaire peut particulièrement profiter à la mobilité des jeunes familles, des aînés, des personnes souffrant de handicap et des personnes malades, dans la mesure où les wagons sont conçus pour permettre l'accès universel. Il est donc bénéfique, d'un point de vue de santé publique, de favoriser la mobilité interrégionale par le maintien ou le développement du transport ferroviaire dans les régions éloignées du Québec.

AMÉLIORER L'ÉQUITÉ EN MILIEU URBAIN PAR LE TRANSPORT EN COMMUN

En milieu urbain, les systèmes ferroviaires visant à favoriser la mobilité quotidienne des citoyens permettent le développement d'entreprises et une densification immobilière²², en plus de permettre le transit plus rapide des employés, vu l'absence des feux rouges ou le peu d'influence des intempéries²³.

Le développement des systèmes de transport en commun peut à la fois accroître les inégalités sociales et permettre de lutter contre ces dernières. La gentrification liée à l'amélioration des systèmes de transport

¹⁷ Bickerstaff, Julie. Avis de la Direction de santé publique de la Montérégie dans le cadre de la Consultation de la Commission du Transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) concernant la tarification sociale du transport en commun, Longueuil, Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, Direction de santé publique, 2018. 12 p.

¹⁸ Gilles Gagné, La gaspésie sur la bonne voie, 2019, Rail Québec, no 121, Groupe TRAQ, p.10-15

¹⁹ Patterson, Cynthia, 2019, coordonnatrice nationale de Rural Dignity of Canada de 1986 à 2010, lors d'un entretien avec Louis-Charles Rainville

²⁰ Dubé, et Parent, La santé et le bien-être des anglophones de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine-Édition 2018, Direction de santé publique Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 42 pages. (2018)

²¹ Patterson, Cynthia, *op. cit* et [<https://www.gaspetrain.org/fr/livre-dor-de-vos-messages/>]

²² Knowles R. et Ferbrache F. (2016), Evaluation of wider economic impacts of light rail investment on cities, *Journal of transport geography*, vol. 54, p. 430-439

²³ Ottawa, Les avantages du train léger, 2013 [www.ligneconfederationline.ca], *op. cit.*

est un enjeu en émergence dans plusieurs grandes villes²⁴, qui voient les habitations aux abords des nouveaux systèmes de transit de masses devenir beaucoup plus dispendieuses en fonction de la clientèle cherchant les avantages de vivre et travailler sans voiture. Par contre, avec des mesures de tarification sociale, de gratuité ou d'autres politiques similaires visant à abaisser les barrières financières au transport ferroviaire (ex. politiques fiscales, crédits d'impôt remboursables tenant compte de l'âge et du revenu), l'amélioration de l'accès au transport des populations défavorisées permet des gains pour leur santé²⁵. En effet, permettre aux ménages à faible revenu de diminuer la part du revenu accordé au transport peut réduire les conséquences du stress sur la santé et améliorer l'accès aux services nécessaires²⁶ ²⁷. Les individus à mobilité réduite sont également impactés par l'accessibilité au transport. Les installations de transport ferroviaire permettent habituellement aux populations à mobilité réduite de mieux se déplacer, en autant qu'elles soient accessibles de façon universelle. De plus, les lieux de transit représentent des endroits publics favorisant les rencontres, ce qui peut renforcer la cohésion sociale²⁸ ²⁹. Finalement, les systèmes de transport et lieux de transits peuvent contribuer à l'offre de mobilité durable favorisant le transport actif par une meilleure intermodalité (train-vélo-bus-marche).

SOUTENIR LE CAPITAL SOCIAL EN PRÉSERVANT LES RÉSEAUX FERROVIAIRES

La préservation des infrastructures ferroviaires représente un enjeu important pour la santé publique compte tenu des avantages qu'elles procurent. Même après plusieurs années d'abandon, les anciennes portions de réseaux ferroviaires présentent encore un potentiel pour soutenir le capital social et l'économie des communautés, ainsi que pour contribuer à la lutte aux changements climatiques. Ce potentiel peut se concrétiser lorsque des ressources sont rendues disponibles pour en permettre la remise en service, et ce souvent à des coûts moindres par rapport à la construction d'une nouvelle infrastructure. Pour ces raisons, leur préservation mérite d'être soutenue par des politiques publiques et des investissements appropriés.

La pérennité des infrastructures ferroviaires est préoccupante dans plusieurs régions, notamment pour les réseaux dont le MTQ est propriétaire en Gaspésie et en Chaudière-Appalaches. Bien que des investissements et des études aient été réalisés ou soient actuellement en cours pour relancer le transport

²⁴ Natural resources defence council, When Public Transportation Leads to Gentrification , 2018
[<https://www.nrdc.org/onearth/when-public-transportation-leads-gentrification>] consulté en ligne le 10 oct-2019

²⁵Bickerstaff, Julie, op. cit.

²⁶ <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/userfiles/file/sante-publique/promotion-prevention/Fascicule-Axe-transport.pdf>

²⁷ https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1822_Avenues_Politiques_Reduire_ISS.pdf

²⁸https://www.vichealth.vic.gov.au/~media/ProgramsandProjects/PlanningHealthyEnvironments/Attachments/Train_Stations_Community_Wellbeing2.ashx

²⁹ <https://communityrail.org.uk/wp-content/uploads/2018/03/ACoRP-CRSI2018.pdf>

ferroviaire notamment en Beauce³⁰, plusieurs portions de réseaux ferroviaires locaux demeurent inutilisables ou désaffectées. Au cours des dernières années, on a continué, et on envisage toujours, de démanteler des voies ferrées pour permettre l'aménagement de pistes cyclables³¹ ou d'autres voies de circulation à vocation récréatives (ex. véhicule hors route (VHR)). Or, la cohabitation sécuritaire du rail avec d'autres équipements récréatifs est possible comme le montrent les exemples de projets déjà réalisés au Québec ou ailleurs (ex. piste cyclable de Sainte-Marie, entre Scott et Vallée-Jonction³²).

Ainsi, dans une approche visant à promouvoir les bénéfices du transport modal et les activités pour les communautés, le développement de projets récréatifs sur des emprises ferroviaires abandonnées ne devrait plus se faire au détriment d'un retour éventuel du transport ferroviaire sur des voies ferrées qui sont présentement inutilisées, mais non démantelées. Le MTQ a donc ici un rôle majeur à jouer dans la prise de décisions touchant la préservation des réseaux ferroviaires en particulier pour ceux dont il est propriétaire, en collaboration avec le Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), les municipalités et les entreprises et organismes actifs dans le domaine du transport ferroviaire.

En terminant, notons que certains outils de santé publique peuvent être appliqués lors du développement de système de transport ferroviaire. L'évaluation d'impact à la santé (EIS) est un outil de bonification de projet qui vise à atténuer les effets potentiellement négatifs d'un projet sur la santé et à maximiser les effets potentiellement positifs³³. Cet outil prévoit la consultation de la population et des parties prenantes afin de permettre la formulation de projets mieux adaptés à leurs besoins, facilitant du même coup leur réception par la communauté.

RECOMMANDATIONS

Les directions régionales de santé publique accueillent favorablement les mesures proposées par le MTQ dans son document d'orientation qui sont reliées à la pérennité des infrastructures ferroviaires et à l'utilisation optimale du transport ferroviaire. Elles évaluent également que les orientations visant la réduction des GES par le développement du transport intermodal et celles touchant les réseaux ferroviaires sous la responsabilité du MTQ ont le potentiel d'améliorer la santé de la population par l'augmentation du capital social, l'amélioration de la qualité de l'air et la contribution à la lutte aux changements climatiques.

³⁰Bilodeau, M. À deux dormants près : le retour du train à Vallée-Jonction. Beauce-Média, 2 mai 2018.
<https://www.beaucemedia.ca/2018/05/02/a-deux-dormants-pres-le-retour-du-train-a-vallee-jonction/>

³¹Propos recueillis lors de la consultation régionale sur le transport ferroviaire tenue à Québec le 19 septembre 2019.

³²Lapointe, S. (2019). *Piste cyclable de Sainte-Marie, entre Scott et Vallée-Jonction*. Site Internet :
<http://pistescyclables.ca/Chaudiere/SainteMarie.htm>

³³<http://extranet.santemonteregie.qc.ca/sante-publique/promotion-prevention/eis.fr.html>

En conclusion, les directrices et directeurs régionaux de santé publique du Québec recommandent que :

1. Le MTQ travaille à préserver à long terme les infrastructures ferroviaires dans les municipalités où celles-ci sont toujours présentes, et ainsi réaliser des gains pour le capital social. À cette fin, des investissements suffisants devraient être consentis pour maintenir sécuritaires les infrastructures en place et pour permettre leur réutilisation.
2. Le MTQ soutienne la cohabitation sécuritaire des voies ferrées avec les projets à vocation récréative (ex. piste cyclable, VHR), en collaboration avec le Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et les municipalités concernées, et de façon à ne pas autoriser ces projets au détriment du potentiel d'utilisation des réseaux ferroviaires.
3. Le MTQ favorise la réduction des impacts environnementaux du transport, par le développement du transport ferroviaire des marchandises au dépend du transport routier, en réglementant afin de réduire les émissions liées aux génératrices au diesel des locomotives et en favorisant l'électrification du transport ferroviaire.
4. Le MTQ agisse comme leader dans le développement de l'offre de transport ferroviaire des personnes, dans une optique de mobilité durable, tant en milieu urbain qu'en région éloignée.
5. Le MTQ utilise les politiques liées au transport ferroviaire pour améliorer la qualité de vie et l'équité par la tarification sociale, l'accessibilité universelle et la création d'environnements sains et sécuritaires.
6. Le MTQ, en partenariat avec les directions régionales de santé publique et les municipalités, effectue des évaluations d'impact à la santé afin de bonifier les projets liés au transport ferroviaire pour en améliorer les impacts positifs sur la santé (voir la recommandation 4 du Mémoire #3 portant sur l'aménagement du territoire).

