

# **RAPPORT URGENT SUR LA SITUATION ACTUELLE DU RAIL VOYAGEUR AU CANADA**



## **DOCUMENT SPÉCIAL**

Préparé par Denis Allard, président  
Fonds mondial du patrimoine ferroviaire

Complété le lundi 28 janvier 2013.

Remis en cinq exemplaires

À L'HONORABLE JIM FLAHERTY,  
MINISTRE DES FINANCES DU CANADA.

## Un récent revirement de situation, qui était complètement imprévisible

L'entrée en fonction du nouveau président du Canadien-Pacifique, Hunter Harrison, le 29 juin 2012, aura comme lourde conséquence de changer à jamais l'histoire des chemins de fer au Canada. Sa récente nomination a surpris de nombreuses personnalités en Amérique du Nord. Elle suscite déjà de vives inquiétudes. Elle relance à un plus haut point la rivalité légendaire qui caractérise les deux plus grandes compagnies de chemin de fer au pays. Mais, à quel prix pour les contribuables canadiens?

**Après avoir annoncé son intention d'abolir 4000 emplois d'ici peu, il apparaît évident aux yeux de tous et chacun, que la prochaine étape pour Hunter Harrison, est d'augmenter la capacité des trains afin de mieux concurrencer le CN dans le secteur des marchandises. Ainsi les fameux trains du CP mesureront facilement de 4 à 5 km de long! Un précédent au Canada.**

Dans ces circonstances, la réaction de la part de la plus importante compagnie de chemin de fer au Canada, le CN, sera immédiate. Hunter Harrison devra s'attendre à ce que le CN se surpasse afin de maintenir son avance stratégique sur le Canadien-Pacifique. Cela par le biais du haut rendement versé aux actionnaires, par la supériorité de son chiffre d'affaire, par l'étendue de son réseau et de son volume croissant de marchandises transportées annuellement. Ces principaux éléments, tout comme la possibilité d'acheter ou vendre d'autres chemins de fer en Amérique, feront l'objet de révisions périodiques. Elles seront au cœur des priorités et des mesures à entreprendre par le CN.

Désormais, compétition oblige, les fameux trains de 140 à 160 wagons de marchandises deviendront la réalité au pays. Pour de nombreux résidants installés en bordure de la voie ferrée, les immenses convois du CN et du CP sillonneront bientôt le vaste paysage canadien et ce, d'un océan à l'autre. Dans tout au plus deux ans, les trains de marchandises allongés offriront aux compagnies privées la perspective d'une saine gestion et la garantie d'une marge supérieure de profits. Contribuant pour l'occasion à redéfinir les nouvelles normes d'exploitation des compagnies de chemins de fer, ce genre d'opération marquera un point tournant de l'histoire ferroviaire, quant à la longueur optimale et sécuritaire des convois de marchandises au pays. Les records étant dus, un jour, pour être battus.

Le revers de la médaille pour les deux plus grandes compagnies de chemin de fer au Canada, est l'industrie du rail voyageur. Son sort préoccupe à un plus haut point des millions de passagers. Celle-ci dépend entièrement du partage équitable du réseau, propriété des compagnies privées. L'arrivée des immenses trains de marchandises au tonnage supérieur, occupera plus que jamais, toute la place disponible. Il en résultera une recrudescence de mouvements plus lents et moins rapides. Les convois allongés réduiront considérablement les possibilités d'accès au réseau. Particulièrement aux heures de pointe, là où la demande est la plus cruciale pour les différents transporteurs publics.

La guerre aux profits entre le CN et le CP soulève une question fondamentale. Celle de la survie du rail voyageur, tant dans les grands centres que dans les régions éloignées. Quel seront ses chances éventuelles de prendre de l'expansion en milieu fortement urbanisé, dans un univers où l'offre suffit à peine à répondre à la demande, où la demande elle-même, ne cesse de croître rapidement et de façon exponentielle? Une tendance confirmée dans les bassins de 500 000 résidants et plus.

À ce rythme là, il est certain que la vive concurrence entre le CN et le CP entraînera inévitablement des conséquences négatives sur le rail voyageur et ce, aux quatre coins du pays. Bientôt, il ne sera plus possible d'ajouter des fréquences additionnelles aux heures de pointe et d'obtenir le temps de parcours idéal, qui permet aux trains de banlieue et aux trains de Via, d'accroître la clientèle sur les principales liaisons au Canada. Dont le service de la WCE entre Vancouver et Mission.

Sans l'intervention immédiate du gouvernement fédéral, à brève échéance, Via Rail se retrouvera à nouveau en difficulté. Ainsi, pour réduire au mieux l'impact des temps de parcours allongés et pour espérer conserver son volume actuel de clientèle, Via est littéralement condamnée d'avance. Elle n'aura d'autre choix que de liquider à rabais d'importants volumes de places disponibles. Ce qui en retour, sans l'intervention de l'État, affectera à nouveau le rendement annuel de l'entreprise.

Pour des millions d'usagers au pays qui utilisent régulièrement le rail voyageur comme mode de transport en commun, le doute appréhendé à propos des compagnies privées de chemin de fer, finira bientôt par s'installer. Ainsi, l'ensemble des efforts concertés entre les provinces et le gouvernement fédéral, en ce qui a trait au développement durable du rail voyageur, seront systématiquement compromis. Cela uniquement à cause de l'arrivée d'Hunter Harrison au Canadien-Pacifique, de la rivalité entre les 2 plus grandes compagnies de chemin de fer au pays. Rivalité, qui à première vue et de toute évidence, est désormais répartie de plus belle entre le CN et le CP.

## La très grande popularité du rail voyageur

Au 31 décembre 2012, l'achalandage consolidé des différents transporteurs au Canada a atteint un nouveau sommet historique, il a franchi les 81 millions de déplacements effectués! Pour sa part, la société GO-Transit-Metrolynx a brisé son propre record historique d'achalandage et ce, pour la 18<sup>ème</sup> année consécutive avec 54.3 millions de transports effectués. L'année précédente, soit en 2011, GO-Transit a connue la plus forte croissance annuelle de son histoire, lui procurant un gain phénoménal de 3.6 millions de nouveaux déplacements. Du jamais vu au Canada.

Pour ceux qui connaissent à fond leurs statistiques d'achalandage, cela signifie un exploit inédit au pays. Une telle augmentation de la part de GO-Transit, représente autant de voyageurs que Via en une seule année. D'un sommet historique à l'autre, la tendance est constante, elle atteste un profond désir de changement et de mentalité au pays, la renaissance incontournable du transport en commun pour les déplacements entre la banlieue et le centre-ville. De ce fait, la renaissance des transports en commun est solidement et définitivement bien amorcée au Canada, particulièrement en Ontario.

À la base de cette très grande popularité, il y a l'accès direct et stratégique au centre-ville, que seul peut procurer le réseau conventionnel de chemin de fer, il a l'avantage de se moquer éperdument des bouchons de circulation. Le partage du réseau privé de chemin de fer joue un très grand rôle dans le marché de l'offre et de la demande, tout comme, il a pour effet de rendre attrayant la mobilité dans les transports collectifs. L'efficacité du rail voyageur dépend à 98% de l'accès au réseau privé, il est primordial pour la compétitivité économique du Canada et ce, à l'échelle internationale.

Le train de banlieue ne date pas d'hier. Dans la plupart des pays industrialisés, il est la conséquence directe de l'étalement urbain des 100 dernières années. D'une génération à l'autre, les deux facteurs qui ont le plus contribué à l'étalement urbain sont: a) le coût inférieur pour l'accession à la propriété privée, b) la meilleure qualité de vie et de l'environnement, que l'on ne trouve pas au centre-ville. Sauf que l'automobile, n'est pas la plus économique et la plus pratique des solutions pour les besoins contemporains des déplacements au pays, surtout dans les centres fortement urbanisés comme Montréal et Toronto. Par contre et parmi tous les modes existants de transports en commun, le train de banlieue est celui qui demeure le plus facile à implanter. Sa très grande flexibilité, attire les foules.

Pour les 75 millions d'usagers au Canada, qui ont utilisé les trains de banlieue en 2012, ce mode est le plus rapide et efficace qui soit. Son rayon d'action supérieur lui permet de se rendre beaucoup plus loin pour desservir une plus vaste partie du territoire occupé. Le train de banlieue est définitivement la solution idéale pour résoudre l'immense problématique des déplacements qui ne cesse de s'amplifier dans les régions de Montréal et Toronto. L'élargissement à dix voies de l'Autoroute-401 à Toronto, il y a une dizaine d'années, est la preuve indéniable que la circulation automobile crée des effets néfastes qui sont 10 fois plus dommageables pour l'environnement et la santé humaine, qu'en 2002!

Comme solution envisagée pour le développement accéléré des transports en commun, la taxe sur l'essence est un bel exemple. À date, elle a aidée à conscientiser davantage nos concitoyens afin de réduire leur dépendance face à l'utilisation accrue d'énergies fossilisées, encouragée l'utilisation d'alternatives viables comme le transport en commun. L'heureuse initiative a donnée des résultats. Mais malheureusement, elle n'a pas permis de rattraper l'immense retard de 40 années, accumulé par le Canada en matière de développement durable. De plus, il est regrettable de constater de nos jours, qu'une très grande majorité de nos concitoyens, continuent encore à faire usage de l'auto pour leurs déplacements quotidiens. Il reste encore beaucoup de sensibilisation à faire de ce côté là.

Le bel argent des contribuables dépensé inutilement à brûler du carburant, peut collectivement servir de legs pour les générations futures. Il permettrait d'économiser nos ressources naturelles et d'ériger des corridors de trains de banlieue à 3 et 4 voies ferrées. Un défi technique et financier à surmonter par les provinces d'ici 2020. Parmi d'autres solutions envisagées, il y a la médecine infligée aux chemins de fer durant 60 années consécutives. Elle pourrait être appliquée aux routes et autoroutes. À juste titre, considérant qu'il n'y a pas assez d'argent pour tout rénover et entretenir ce qui a été érigé à date, pas plus qu'il en restera un jour pour compléter ce qui ne l'a pas été au fil du temps, là précisément se situe la nouvelle marge de manœuvre dont auront besoin les provinces.

Dans les mois qui ont précédé sa campagne électorale, afin de prioriser le développement durable dans les zones fortement urbanisées, Mme Pauline Marois a mentionnée que le Québec devra réduire la cadence en ce qui a trait à la construction de nouvelles routes et autoroutes. Lors du dépôt du budget cet automne, Mme Marois, en a tenu compte. Cependant, la problématique des fonds étant la même dans les autres provinces, il y a encore beaucoup trop de projets sur les tablettes.



## L'immense retard accumulé par le Canada

Les effets négatifs de la concurrence à venir entre le CN et le CP sur le rail voyageur au pays, ont obligé le Fonds mondial du patrimoine ferroviaire, ces derniers mois, à évaluer les retards accumulés par le Canada dans ce domaine. Montants et laps de temps réels. Dans le cas précis de Via Rail, note pays à deux reprises, est passé à deux cheveux de prendre d'excellentes décisions touchant l'unité nationale. Depuis et malheureusement, elles sont demeurées en suspend, dont les célèbres trains à deux étages, à l'époque où Brian Mulroney était au pouvoir.

Au début des années 80, il était question pour le Canada de se doter d'infrastructures ultramodernes. Un programme devait suivre l'entrée en service du parc de voitures LRC. Mais, parce que le matériel acheté par Via était conçu pour opérer sur des voies conventionnelles où circulaient déjà les trains de marchandises, le motif invoqué à la dernière minute pour se soustraire financièrement de l'imposante obligation, ne tarda pas à arriver. Ce fut un excellent prétexte pour le gouvernement fédéral de sabrer à nouveau dans les budgets. À l'exception de la voie ferrée de 5 milles de long, qui relie la jonction Allenby à la Gare du Palais de Québec, c'est à partir du début des années 80, que le Canada a réellement commencé à accumuler un sérieux retard dans l'aménagement de voies dédiées. Tout comme pour les autres services connexes essentiels à la viabilité socio-économique du rail voyageur.

**En ce qui a trait aux infrastructures de trains à grande vitesse (TGV), le Canada actuellement, accuse un sérieux retard de 30 années par rapport à la France! Il est temps de réagir.**

En 2013, le Canada se présente sur la scène internationale comme étant un pays riche. Pourtant, en fonction du nombre d'habitants et des efforts accomplis par la France durant 30 années, le Canada s'il avait fait de même, posséderait aujourd'hui la distance équivalente à 50% du réseau de TGV de la SNCF. Ce qui n'est pas le cas. Dans le moindre, avec un budget amputé de moitié par rapport à la France, il aurait pu en ériger 25 %, durant la même période. Ainsi à l'exception de l'Amérique du Nord, la plupart des pays industrialisés ont des infrastructures de trains voyageurs, complètement indépendantes du trafic des marchandises. Le tout étant une pure question de volonté politique.

Le sous financement chronique des infrastructures dans le domaine du rail voyageur au pays, trains de banlieue et services de Via Rail, n'est pas l'unique erreur commise par le gouvernement fédéral. L'exploitation de trains conventionnels à un étage est complètement révolue. L'Ontario et le Québec l'ont compris. Cependant, le Canada tarde encore à conclure en ce sens! L'explication est pourtant fort simple. Une seule société en Amérique du Nord n'arrive pas à contrôler ses coûts d'exploitation, pas plus que son déficit annuel, qui pourrait être réduit. Il ne fait qu'augmenter d'une année à l'autre.

**La solution est tout aussi simple. Pour chaque dollar investi dans les trains à deux étages, les contribuables canadiens épargneront trois dollars au cours des 15 années suivantes. Ce qui n'est pas possible avec la rénovation de trains conventionnels à un étage, comme Via le fait présentement, la plupart de ses équipements étant révolus en termes de rendement.**

Arrive maintenant la question cruciale à propos du montant accumulé par le Canada, après 40 années de retard dans le développement des infrastructures ferroviaires. Pour lequel un montant a été avancé dernièrement par le FMPF-RHWF. Ce montant tient compte du fait que la valeur du dollar en 2013 est beaucoup plus forte que par le passé. Les immobilisations qui ont été reportées pendant vingt années d'inertie politique, coûte habituellement le double des prix déboursés à l'époque. Alors imaginez un instant, advenant qu'il soit possible de retourner 40 années en arrière, tout ce qui pourrait être réalisé, par rapport aux sommes qui sont dépensées de nos jours!

**Le montant total en ce qui a trait à l'immense retard accumulé par le Canada, dans le domaine du développement durable du rail voyageur, ces 40 dernières années, est de 20 milliards de dollars. Soit, 500 millions de dollars par année, au minimum, en dollars canadiens de 2013.**

Mais attention, le rail voyageur inclut tous les trains de banlieue des principales villes canadiennes, tous les services de Via et tous les trains touristiques en opération au pays! Ainsi, pour tous ceux et celles qui croient fermement que la somme de 40 milliards de dollars se doit d'être dépensée immédiatement, uniquement pour faire avancer le dossier du TGV Québec-Windsor, oubliez ça. Une trop grande somme d'argent injectée dans le capital de démarrage au départ, aura inévitablement une incidence négative sur le prix du billet. Actuellement, il y a tout au plus 15% de la clientèle de Via qui possède la capacité financière de déboursier, pour le prix plus élevé d'un billet de train. Le temps n'efface pas ce que l'on peut faire sans lui. Par conséquent, il est maintes fois préférable pour le Canada, d'aider en premier les provinces, avec le développement accéléré des trains de banlieue.

## Comment rattraper l'immense retard accumulé par le Canada?

**Premièrement**, étant donné l'énorme dépendance du rail voyageur pour l'accès au réseau privé de chemins de fer, il est de l'intérêt des 81 millions d'usagers au pays, que le Canada développe au plus vite des nouveaux programmes d'aide financière. Ces nouvelles mesures permettront aux provinces et au gouvernement canadien d'élaborer le plan d'ensemble du futur réseau national destiné au rail voyageur. Par l'acquisition immédiate d'emprises ferroviaire et par le redressement accéléré des infrastructures conventionnelles, utilisés uniquement par les trains de banlieue et les services de Via Rail, particulièrement dans les grands centres urbanisés du corridor Québec-Windsor.

Le but commun du gouvernement fédéral et des provinces à brève échéance, étant d'aménager d'ici 2020, une série de segments initiaux qui formeront la base du futur réseau national de voies ferrées, dédiées exclusivement au rail voyageur. L'accès direct et stratégique au centre-ville et la sécurité dans les transports, étant les enjeux principaux de la relance durable des transports en commun, sur lesquels repose la compétitivité économique du Canada à l'échelle internationale. Dans le contexte actuel de mondialisation des marchés et de la saine concurrence internationale, face à la compétition entre les deux plus grandes compagnies de chemin de fer au pays, l'heure est venue pour le Canada de se doter d'un réseau national de voies ferrées, réservé uniquement aux trains de passagers.

L'accès direct et stratégique au centre-ville étant une infrastructure commune aux trains de banlieue et aux services de Via Rail, des groupes de travail entre partenaires devront être formés. Cela afin de mettre en branle, le plus rapidement possible, l'aménagement accéléré des premiers segments de couloirs à 3 et 4 voies ferrées, dans les plus importantes villes du corridor Québec-Windsor. Les villes de Montréal, Toronto, Ottawa et Québec seront directement touchées par ces nouvelles mesures. Elles viseront à éliminer des passages à niveau afin d'accroître la sécurité dans les transports et ce, pour tous les modes de transport terrestre. Cette stratégie nationale d'infrastructure sous-tend en plus, l'aménagement éventuel de ponts et tunnels de chemins de fer à 3 et 4 voies, pour désengorger rapidement les villes de Montréal et Toronto, pour faciliter les déplacements de 81 millions d'usagers.

**Deuxièmement**, le financement étant le nerf de la guerre, tous les paliers de gouvernement au pays, incluant le municipal, devront mettre la pédale douce en ce qui a trait à l'aménagement de nouvelles routes et autoroutes. Pour les six prochaines années, soit de 2013 à 2019, la marge de manœuvre du Gouvernement du Canada et des provinces, se situe essentiellement dans le report de certains travaux d'envergure. Cela afin de prioriser les infrastructures dédiées au rail voyageur. Cependant et dans le cas de Via Rail, la seule économie d'échelle qu'il est techniquement possible de réaliser, viendra en grande partie, de l'acquisition et la mise en service de trains à deux étages.

Une étape cruciale et un tournant historique pour l'entreprise, qui arrivera à temps pour 2017. Une décision qui par le passé a été trop souvent reportée par le Gouvernement du Canada, à cause du trop grand nombre d'intervenants non qualifié dans ce domaine. Décision historique, que devront approuver les députés à la Chambre des Communes et ce, dès l'adoption du budget de 2013.

Ainsi, il est vain de la part du gouvernement fédéral d'échafauder des plans pour la renaissance de l'entreprise, sans qu'il y ait introduction à la base, d'un équipement performant comme le train à deux étages. Celui-ci permettra grandement de réduire les frais à long termes, en ce qui a trait aux droits de passage et de circulation, à la consommation de carburant, à la maintenance des infrastructures et aux équipements de l'entreprise. Le tout étant une pure question de vision à longue échéance. La relance durable de l'entreprise, quant à elle, dépend uniquement des choix judicieux de matériel roulant et d'infrastructure qui seront adoptés par le gouvernement fédéral. Tout comme de ces choix judicieux, dépendront éventuellement la qualité des services offerts à la clientèle.

**Troisièmement**, pour réduire d'ici 2017, le déficit d'exploitation des trains de Via sur les principaux trajets transcontinentaux, il est nécessaire de combattre et vaincre le déclin de l'achalandage. Le meilleur moyen pour Via, est de ne pas de laisser aller les choses comme par le passé, l'entreprise doit s'en occuper immédiatement. Cela en réintroduisant dès que possible, quelques gares et arrêts facultatifs à des endroits stratégiques le long des parcours. Saint-Charles-de-Bellechasse, Laurier-Station, Villeroy et Manseau sur la Rive-sud du Saint-Laurent pour les trains de l'Est du Canada. Charrette, Sainte-Tite-de-Lavolette et Hervey sur la rive-nord, pour les trains du Nord du Québec.

Au besoin, restaurer, adapter ou rebâtir une série de gares désuètes en milieu rural. Chambord, Saint-Bruno, Saint-Hyacinthe, Shawinigan et Joliette. Les gares du Québec ici, étant citées à titre d'exemple seulement. Le partenariat avec les municipalités et villes est une excellente façon de faire progresser conjointement le rail voyageur et l'industrie touristique canadienne en milieu rural.

## Suite.

De plus, il serait souhaitable que Via Rail soit autorisé à prendre des arrangements avec l'Agence métropolitaine de transport, pour permettre aux trains de Jonquière et Senneterre, d'effectuer des arrêts cédulés aux gares Sauvé et Le Gardeur de l'AMT. Tout comme, pour permettre aux trains de Gaspé et Halifax d'effectuer un arrêt aux gares de Saint-Bruno et Saint-Hilaire de l'AMT, pour y laisser monter ou descendre des voyageurs. Actuellement, les trains de Via passent sans s'arrêter, devant les gares de la ligne du Mont-Saint-Hilaire et du train de l'Est de l'AMT, dont les plateformes sont maintenant prêtes à recevoir des voyageurs. Créant une situation complètement inadmissible.

**Quatrièmement**, en dollars actualisés de 2013. La réalisation d'une infrastructure ultramoderne de TGV filant à 600 km/h, entre Québec et Windsor, coûterait aux contribuables canadiens, de 45 à 50 milliards de dollars. De plus, les statistiques d'achalandage de Via démontrent clairement que la liaison Montréal-Québec représente seulement 9% du trafic voyageur de l'entreprise, contre 25% des coûts d'aménagement d'une double voie de 600 km/h, par la Rive-Nord du Saint-Laurent. Soit, 12 milliards de dollars en fonds publics, uniquement pour relier la Gare-Centrale de Montréal à la Gare du Palais de Québec. Évaluation qui inclut l'élimination de tous les passages à niveau existants et l'aménagement d'une série de nouveaux ponts et tunnels.

Cependant, étant donné que la compétition à venir entre le CN et le CP se traduira par des temps de parcours allongés pour l'actuelle liaison Montréal-Québec de Via, cette liaison n'a plus aucun avenir sur la Rive-Sud du Saint-Laurent. Le revirement de situation qui a pris tout le monde par surprise, il y a six mois à peine, dû à la nomination d'Hunter Harrison au Canadien-Pacifique, était complètement imprévisible. Par contre, ce revirement inattendu a pour effet de remettre en priorité le fameux projet de faire circuler les trains de Via Rail, sur la Rive Nord du Saint-Laurent. Initiative qui permettra à l'entreprise de rationaliser ses opérations à partir de Trois-Rivières, en ce qui a trait aux trains de Jonquière et Senneterre. Avec en perspective des économies de 25% quant aux coûts d'opération, qui atteindront les 400 millions de dollars au cours des 20 prochaines années, une hausse de 50% du trafic en région (environ 35 000 par année par trajet à la place des 17 000 actuellement), un gain notable de 25% d'achalandage pour la liaison Montréal Québec, soit 500 000 voyageurs par année à l'instar des 375 000 actuellement. Par conséquent, un investissement majeur qui s'autofinancera.

Pour sa part, un train filant à 250 km/h, nécessiterait en infrastructure électrique, l'équivalent de huit lignes de trains de banlieue, mises bout à bout. Soit, un déboursé de 2.4 milliards de dollars, moins onéreux à supporter pour les 35 millions de contribuables canadiens. Mais encore là, avec seulement 375 000 à 500 000 passagers en perspective par année entre Montréal et Québec, l'option d'une ligne électrique est quant à elle, encore hors de portée comme hypothèse de travail. Tout simplement parce que le redressement de la ligne nécessiterait beaucoup trop en capital de démarrage par rapport au trafic voyageur actuel ou anticipé pour les 15 prochaines années.

La seule hypothèse valide qui reste, est celle avancée par l'ex maire de Québec Jean Pelletier. C'est-à-dire, un service de train amélioré sur la Rive Nord du Saint-Laurent. Étant donné qu'il n'y a pas de trains de marchandises comptant de 140 à 160 wagons à cet endroit, le redressement de la ligne pourra se faire à moindre coûts, par rapport au maintien de la liaison sur la Rive-Sud. L'acquisition de la ligne propriété du chemin de fer Québec-Gatineau, permettra à Via d'utiliser la pleine capacité de la voie principale durant la journée et au besoin, de dérouter les marchandises vers les subdivisions Joliette et La Tuque du CN. Cela pendant la durée des travaux et si besoin, il est démontré après, durant les périodes de grande affluence. En 2002, le Fonds mondial du patrimoine ferroviaire avait évalué à 800 millions de dollars, la somme requise pour aménager adéquatement les services de Via Rail sur la Rive-Nord du Saint-Laurent. La somme comprenait la rationalisation des emprises ferroviaires en Mauricie, le redressement des subdivisions Trois-Rivières et Saint-Maurice du chemin de fer Québec-Gatineau. Cependant et peu de temps après, le Québec a entrepris de mettre en chantier le train de l'Est de l'AMT, dont les infrastructures constituent une portion stratégique donnant accès au centre-ville de Montréal.

Ainsi la décision du Gouvernement du Québec d'autoriser l'AMT à développer une nouvelle ligne de trains de banlieue dans la couronne nord-est de la Métropole, a contribué à couper de moitié la somme requise au transfert des activités de Via Rail, sur la Rive-Nord du Saint-Laurent. Désormais la facture à assumer pour le Gouvernement du Canada, pour le service du train amélioré dont rêvait l'ex maire de Québec, Jean Pelletier, sera de 400 millions de dollars seulement. Ce qui toute proportion gardée, par rapport à un éventuel TGV Québec Windsor ou aux immobilisations requises à court terme par Via en Ontario, rends le projet de Via, économiquement et hautement attrayant. Pour les contribuables canadiens, la rationalisation des opérations de Via Rail à Trois-Rivières, se traduira par des économies d'échelle de 400 millions de dollars, au cours des 20 prochaines années.

## Suite.

**Par conséquent, en tant qu'expert en matériel roulant et infrastructures ferroviaires pour le Fonds mondial du patrimoine ferroviaire; il est de mon devoir de recommander l'octroi de 400 millions de dollars à la société Via Rail Canada, pour permettre le développement en étapes successives de la liaison Montréal-Québec par la Rive-Nord du Saint-Laurent. Cela à même le budget de 2013 du Gouvernement du Canada, qui sera déposé prochainement.**

De plus, pour l'acquisition de la voie ferrée propriété du chemin de fer Québec-Gatineau, il est à prévoir dans le cadre de ce projet, une période de négociation avec le Canadien-Pacifique. Cette dernière ayant conservée les droits de passage pour les trains voyageurs au moment de la vente avec Genessis Rail One en 1997. Après la conclusion de l'entente avec Via, la durée probable des gros travaux s'échelonne sur 4 à 5 années, avant de pouvoir espérer mettre en service et de façon sécuritaire les trains de la liaison Montréal-Québec, sur la Rive-Nord du Saint-Laurent.

**Cinquièmement**, il est techniquement possible pour le Canada, de récupérer 40 années de retard dans le domaine du rail voyageur, cela dans un très court laps de temps. Tout comme il est possible financièrement, pour une fraction de la somme évaluée par le FMPF-RHWF dernièrement, de reprendre le temps perdu. Soit, avec seulement 6 milliards de dollars, pour aussi peu que 1 milliard de dollars par année, pour les six prochaines années.

Dans le but de permettre à notre pays d'y parvenir, le Fonds mondial du patrimoine ferroviaire a préparé une série de programmes spéciaux avec des objectifs très précis d'infrastructures à réaliser. Ces programmes visent à consolider le réseau ferroviaire conventionnel, à séparer les mouvements de marchandises des opérations liées au rail voyageur dans les principales villes du corridor Québec-Windsor. À édifier les premiers segments permanents de couloirs à 3 et 4 voies ferrées qui donneront l'accès direct et stratégique aux centres-villes de Montréal et Toronto. À accroître la sécurité dans les transports et à restaurer dans toute sa splendeur des ouvrages de génie civil à caractère culturel et historique.

Ces programmes d'investissement se divisent en quatre grandes catégories:

- A) l'aide exceptionnel aux provinces pour le développement accéléré des trains de banlieue;
- B) l'élimination de nombreux passages à niveau afin d'accroître la sécurité dans les transports;
- C) la phase II du plan national pour la renaissance de l'entreprise, Via Rail Canada;
- D) le volet optionnel de Patrimoine Canada pour la restauration de ponts et de structures au pays.

Dans le cas précis des passages à niveaux, pour éviter des divergences d'opinion avec le personnel de Transport Canada, le budget normal pour l'exercice 2013 sera le même qu'en 2012. Sauf que les critères et montants du nouveau programme seront totalement différents. Ils seront laissés à l'entière discrétion et en tout temps disponible jusqu'à épuisement de l'enveloppe budgétaire et ce, pour les sociétés impliquées dans le développement durable du rail voyageur.

Ces documents, les images satellites et autres informations qui l'accompagnent sont joints en annexe au présent rapport urgent. Ils ont été préparés spécialement à votre intention, pour étude auprès des ministères concernés. Dont le projet de navette commémorative du 100<sup>ème</sup> anniversaire de l'entrée en service du pont sur chevalets du Cap-Rouge, (le Tracel du Cap-Rouge), pour lequel le Fonds mondial du patrimoine ferroviaire demande pour la première fois une aide exceptionnelle de 9 millions de dollars, d'ici le vendredi 5 avril 2013.

En espérant toutes ces explications à votre entière satisfaction, Honorable Jim Flaherty, ministre des Finances du Canada, quel sera la contribution exceptionnelle du Gouvernement du Canada; a) pour la commémoration du 100<sup>ème</sup> anniversaire de l'entrée en service du Tracel du Cap-Rouge; b) pour le développement durable du rail voyageur au pays; c) pour la phase II du plan national ayant trait à la renaissance de l'entreprise Via Rail Canada?

---

Denis Allard, président