

Un Canada qui pense petit : TGF plutôt que TGV

Chronique du 10 octobre 2019

Entame

- Tous les partis politiques participant à la présente campagne se montrent favorables au projet de **Train à grande fréquence** (TGF) proposé par Via Rail pour le corridor Québec-Toronto, via Montréal et Ottawa.
- C'est un projet qui coûterait de 4 à 6 milliards de dollars.
- Entre Montréal et Québec, le nombre journalier de départs passerait de 5 à 18. Entre Montréal et Toronto, de 6 à 15.
- Quant aux temps de déplacement, ils passeraient de 3h21m à **2h20 entre Montréal et Québec** et de 7h04 à **4h45 entre Montréal et Toronto**.
- Cela parce que ce train aura une **vitesse commerciale de 120 km/h**, avec des pointes à 130 ou 132 km/h j'imagine : attachez votre tuque, ça va filer tempête !
- **C'aurait été un beau projet jusqu'en 1970**. Aujourd'hui, au tournant des années 2020, c'est presque honteux.

La seule fois où il fut sérieusement question du TGV au Canada

- La seule fois que l'on a parlé sérieusement du TGV au Canada, c'était au milieu des années 1990 :
 - Réfère à l'étude Canada-Québec-Ontario;
 - Corridor Québec-Windsor, long de 1 100 km;
 - Les coûts de construction ont été évalués à 11 G\$, soit 10 M\$ / km;
 - On a à cette occasion innové en incluant les coûts de financement ;
 - Comme à ce moment les taux d'intérêt étaient élevés, l'ardoise a grimpé à 18 G\$;
 - On s'est servi de ce dernier chiffre pour faire peur à la population;
 - Air-Canada et CP-Air (en faillite, elle fut absorbé par Air Canada en 2000) ont de leur côté tiré toutes les ficelles pour s'opposer à ce projet;
 - De même pour l'industrie automobile de l'Ontario;
 - Le projet a donc été abandonné, au prétexte de coûts excessifs.

Où ça, des TGV ?

- Réseaux à grande vitesse dans le monde :
 - 42 000 km à une vitesse supérieure à 220 km/h;
 - dont 18 000 km dans la fourchette des 300-350 km/h;
 - Chine : 31 000 km, dont 8 000 km à 300-350 km/h;
 - Japon, Corée, Taïwan : 2 300 km;
 - Europe de l'Ouest : 7 500 km;

- Afrique (Maroc) : 250 km
- États-Unis (Boston-New-York-Washington à 240 km/h) : 750 km.

Parlons des coûts

- Aujourd’hui, un projet TGV Québec-Toronto (800 km) peut être évalué à 25 – 30 G\$, soit 30 – 40 M\$ / km.
- Ces chiffres sont certes élevés. Ils sont simplement à l’échelle :
 - D’un pays qui s’est historiquement construit par le rail;
 - D’un pays vaste et riche, membre du G7;
 - D’un pays dont les finances publiques sont en excellent état;
 - D’un pays, enfin, qui souhaiterait resserrer les liens entre ses deux principales métropoles, sa capitale nationale et les capitales de ses deux provinces les plus peuplées;
- Par comparaison, un projet de 4 à 6 milliards \$, tel le TGF proposé, c’est un projet à l’échelle d’une ville :
 - REM à **Montréal** : 7 G\$
 - Tramway de **Québec** : 3 G\$
 - **Ottawa** O-Train, phases 1 et 2 : 6,7 G\$
 - Eglinton Crosstown LRT à **Toronto** : 5,3 G\$

Quel serait l’intérêt du TGV ?

Temps estimé des liaisons ferroviaires

	Train actuel (moyenne de 75 km/h)	TGF (moyenne de 120 km/h)	TGV		
			(300 km/h) France	(325 km/h) Maroc	(350 km/h) Chine
Montréal-Québec	3 h 21 min	2 h 20 min	1 h 13 min	1 h 09 min	1 h 06 min
Montréal-Toronto	7 h 04 min	4 h 45 min	2 h 18 min	2 h 10 min	2 h 03 min

- Avec le TGV, on ne peut faire l’**aller-retour Montréal-Toronto dans la journée**. Le TGV concurrence directement l’avion.
- Avec le TGV, on peut faire l’**aller-retour Montréal-Québec dans la soirée**, pour aller voir un spectacle de Robert Lepage au tout nouveau Diamant, par exemple.

Conclusion

- En 2018, au Québec et en Ontario :
 - 1 323 000 véhicules neufs ont été vendus;
 - Véhicules d'une valeur totale de 46 G\$;
 - Il en va ainsi année après année...
- Et l'on viendrait nous dire que le Canada central ne peut se payer le TGV ?
- Si l'on se contente du projet TGF proposé par Via Rail, je suis prêt à parier que **l'achalandage demeurera insignifiant**;
 - Et **je serai profondément gêné**, en tant que Canadien.
- Notre CDPQ dont nous sommes si fiers est propriétaire à 30 % de l'Eurostar (Paris-Londres) et en voie d'acheter Thalys (Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne). Denis Coderre représente la Caisse au CA d'Eurostar :
 - **De grâce, Messieurs Sabia et Coderre, faites quelque chose !**