



*OPTIMISER LE
TRANSPORT
FERROVIAIRE
RÉGIONAL AU
QUÉBEC*

MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES
CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES
BUDGET 2023-2024

FÉVRIER 2023

GENESEE & WYOMING CANADA INC.



Genesee & Wyoming Canada Inc.

Table des matières

Avant-propos	2
Recommandation 1 : Renouveler le PSITFIM pour une période de 5 ans et élargir la période d'exécution pour compléter les projets	3
Recommandation 2 : Bonifier l'enveloppe budgétaire du <i>PSITFIM</i> et accroître la transparence	5
Recommandation 3 : Créer un fond d'adaptation aux changements climatiques pour les chemins de fer en région	6
Recommandation 4 : Développer un programme de formation publique pour les chemins de fer et de promotion et de valorisation des métiers du secteur ferroviaire	7
Recommandation 5 : Un programme provincial-fédéral pour les chemins de fer sous juridiction fédérale	8
Conclusion	10
ANNEXE I – L'exemple américain	11



Avant-propos

Genesee & Wyoming Canada inc. (G&W) est ravi de participer aux consultations prébudgétaires en prévision du dépôt du budget 2023-2024.

G&W fait partie de la grande famille de Genesee & Wyoming inc., la plus importante compagnie de chemins de fer d'intérêt local (CFILs) en Amérique du Nord. G&W opèrent 116 chemins de fer de transport de marchandises sur 20 900 km (13 000 miles) de voies ferrées, desservant 42 États américains et quatre provinces canadiennes, dont le Québec. Les CFILs de G&W permettent de relier les entreprises locales aux grands réseaux ferroviaires opérés par les chemins de fer de Classe 1, soit le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) au Canada.

Au Québec, G&W opère 4 chemins de fer : le chemin de fer Québec-Gatineau, le chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (Québec), le chemin de fer de la vallée d'Ottawa et le chemin de fer Knob Lake & Timmins (près de Schefferville, desservant la mine Tata Steel Minerals Canada). Ces chemins de fer desservent plusieurs entreprises locales essentielles à l'économie régionale et québécoise. Bien que trois de ces chemins de fer soient de compétence fédérale et qu'un seul soit de compétence provinciale, tous contribuent au développement économique du Québec en offrant un service fiable, sécuritaire et durable aux entreprises locales. Nos chemins de fer offrent une liaison directe à l'Ontario, aux États-Unis ainsi qu'aux marchés outre-mer grâce à leur connexion au Port de Québec et au Port de Trois-Rivières.

En matière de sécurité, nos chemins de fer au Québec et au Canada sont parmi les plus sécuritaires en Amérique du Nord, tant en comparaison avec les chemins de fer de Classe 1 (CN et CP) qu'avec ceux de nos confrères américains.

Le 30 décembre 2019, Brookfield Infrastructure et GIC, le fonds souverain de Singapour, ont fait l'acquisition de l'entreprise qui est maintenant de propriété en majorité canadienne. Le siège social de Brookfield Infrastructure est à Toronto alors que le siège social canadien de G&W demeure à Montréal avec les fonctions stratégiques et décisionnelles que sont: le bureau de la présidence, les services des finances, d'ingénierie, des ressources humaines et du marketing et du développement des affaires.

G&W compte 235 employés au Québec. Ce sont des emplois bien rémunérés avec de nombreux avantages sociaux qui génèrent annuellement des millions de dollars en retombées fiscales.

Les CFILs sont un maillon essentiel de la chaîne d'activité économique qui soutient la compétitivité des régions et des entreprises québécoises. Malgré leur apport incontestable à l'économie locale et régionale où ils sont présents, les CFILs sont confrontés à d'importants défis d'ordre économique, notamment en ce qui concerne la pérennité de leurs infrastructures et l'adaptation aux changements climatiques. Ces défis peuvent nuire à la compétitivité des entreprises et même des régions comme pôle d'attraction économique. Cette situation nécessite l'attention des gouvernements.

À ce titre, en décembre 2019, le gouvernement du Québec a agi de façon précurseur et s'est positionné comme leader au Canada en confirmant sa volonté de soutenir le développement du transport ferroviaire des personnes et des marchandises par la mise en place de nouvelles initiatives gouvernementales pour appuyer les CFILs du Québec et leurs clients. Il va de soi que G&W salue la mise en place du *Programme*



de soutien aux infrastructures de transports ferroviaires et à l'intégration modale (PSITFIM), ci-après nommé « programme », issu du Sommet sur le transport ferroviaire. Initialement d'une durée de 12 mois, le programme a été prolongé de 24 mois, jusqu'au 31 mars 2023 et le budget est passé de 4 millions de dollars à 12 millions de dollars annuellement.

Dans un premier temps, ce programme vise à favoriser le maintien et l'amélioration de l'état des infrastructures de transport ferroviaire pour le rendre plus efficace et compétitif. De plus, dans un contexte de changements climatiques, le programme doit permettre la mise à niveau des infrastructures ferroviaires. Dans un second temps, le programme veut favoriser l'intégration modale et l'accroissement de l'activité ferroviaire au Québec.

Le programme est un pas majeur pour assurer la pérennité des infrastructures des CFILs et l'optimisation du réseau ferroviaire. Cependant, notre compétiteur principal, l'industrie du camionnage, bénéficie d'infrastructures financées par les gouvernements et de plusieurs programmes dédiés à la transition énergétique et à la main-d'œuvre. Nous sommes d'avis que le soutien offert aux CFILs dans un contexte de développement durable et de développement économique régional devrait être bonifié et pérennisé.

Nos recommandations interpellent le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, le ministère de l'Éducation et le ministère de l'Enseignement supérieur et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale. Nous sommes d'avis que l'approche constructive qu'offre cette consultation permettra d'alimenter les discussions à venir afin d'assurer que les retombées du programme soient encore plus tangibles et durables tant pour les opérateurs de CFILs, comme G&W, que leurs clients, et ce, au bénéfice du développement économique et durable des communautés que nous desservons et qui contribuent à enrichir le Québec.

Recommandation 1 : Renouveler le PSITFIM pour une période de 5 ans et élargir la période d'exécution pour compléter les projets

À l'heure actuelle, tant par sa portée que par sa durée, le programme a toutes les caractéristiques d'un projet-pilote. En effet, bien que le programme ait été prolongé de 24 mois, rien n'indique que le programme sera reconduit à quelques semaines de sa fin le 31 mars prochain, ce qui restreint la capacité de planification des chemins de fer et remet en question l'exécution de plusieurs projets autrement envisageables. Nous recommandons donc le renouvellement du programme pour une période de 5 ans, une période qui correspond à la période de planification pour les travaux d'ingénierie dans le secteur ferroviaire.

De plus, selon les exigences du programme, l'ensemble du projet doit actuellement être réalisé l'année de son financement. Ce critère impose son lot de contraintes et une absence de vision à long terme (c'est-à-dire que seuls des petits projets exécutables rapidement peuvent être entrepris). Il faut comprendre que les projets d'infrastructures dans le domaine ferroviaire sont souvent à grande échelle et soumis à des impondérables externes, notamment une courte période estivale pour réaliser les travaux, combinés à une pénurie de main-d'œuvre dans plusieurs métiers dans le secteur de la construction. Notamment, la



possibilité de proposer et de faire approuver des projets d'investissements étalés sur quelques années plutôt que sur 1 an permettrait aux Chemins de Fer de mieux gérer les impondérables, de bien cibler les initiatives stratégiques qui doivent être étalées sur une plus longue période, et d'éviter les délais entraînés par l'attente d'approbation du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour les différents projets proposés au PSITFIM.

À titre d'exemple, la planification financière des investissements en capitaux pour l'ensemble des CFILs de G&W se fait sur une période de cinq ans et est revalidée à tous les exercices budgétaires. Cette planification à long terme est nécessaire pour assurer le maintien des infrastructures et leur réhabilitation lorsque nécessaire. Ainsi, assurer la pérennité du programme sur une période d'au moins cinq ans permettrait aux chemins de fer d'avoir une vision à long terme et d'être en mesure de mieux planifier leurs travaux en tenant compte des mesures financières disponibles. Cela offrirait la possibilité aux chemins de fer d'avoir une véritable vision d'avenir et de se concentrer sur le développement des affaires afin d'exploiter le chemin de fer à son plein potentiel, à l'avantage des entreprises et des régions du Québec qui souhaitent exporter davantage ou attirer plus d'investissements dans une économie mondialisée.

De plus, en raison du climat québécois, les travaux de mise à niveau et de maintien des infrastructures ferroviaires doivent être effectués entre le mois d'avril et d'octobre puisque la gelée empêche la réalisation de certains types de travaux (remplacement de traverses) ou entraîne des coûts additionnels substantiels. De plus, les perturbations des dernières années causées non seulement par la pandémie de Covid-19, mais également par les différents blocus ferroviaires ont démontré l'importance qu'un tel programme fasse preuve d'une plus grande flexibilité au niveau des délais pour l'exécution des travaux. Finalement, considérant que la planification des travaux est entamée des mois, voire des années, à l'avance, il serait souhaitable d'obtenir l'autorisation ministérielle le plus tôt possible.

Un programme qui allouerait aux CFILs la possibilité d'avoir une vision à moyen long terme aiderait le gouvernement à atteindre plusieurs objectifs. L'optimisation de l'utilisation du transport ferroviaire avec un tel programme permettrait effectivement de réduire les émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports, de réduire la congestion sur les routes et d'augmenter la durée de vie des infrastructures routières publiques. Il permettrait aussi d'assurer un transport de marchandises fiable et économique qui soutiendrait davantage la compétitivité des entreprises d'ici sur le marché nord-américain et à l'international. À l'heure actuelle, la capacité réduite des CFILs (en ce qui a trait au poids des wagons remplis et à la vitesse des convois) est tributaire de l'état des infrastructures ferroviaires. L'état de ces infrastructures nuit à la capacité d'attirer des entreprises et à la création d'emplois dans les régions qui ne sont pas desservies par un chemin de fer Classe 1 ou qui auraient accès aux marchés et au port uniquement par voie routière. Le Québec devrait viser le développement d'un réseau ferroviaire complet où les CFILs et les régions qu'ils desservent ne sont pas désavantagés par leurs capacités de transport réduites.

À juste titre, un programme permanent adéquatement financé s'inscrirait également de façon cohérente dans la vision internationale du Québec qui vise à travailler pour augmenter les exportations et attirer davantage d'investissements privés au Québec. Cette vision, rendue publique en novembre 2019, vise à positionner le Québec comme le meilleur endroit au monde pour investir et prospérer. Or, le transport routier est appuyé directement et indirectement par les gouvernements à travers l'Amérique du Nord



grâce notamment à l'entretien et la mise à niveau des voies publiques et G&W peut contribuer davantage à l'atteinte de cet objectif avec un réseau ferroviaire plus efficace.

De même, cette recommandation s'inscrit dans les normes et les pratiques courantes du plus grand partenaire économique du Québec que sont les États-Unis. Les chemins de fer américains bénéficient effectivement d'une multitude de prêts, de subventions ou de crédits d'impôt pour l'entretien, pour la réhabilitation ou pour des projets d'immobilisation des voies ferroviaires. Il serait par conséquent cohérent de pérenniser ce programme pour assurer la compétitivité des CFILs et des entreprises et régions qui en bénéficient sur le territoire québécois et pour attirer davantage d'investissements. D'ailleurs, la plupart des programmes offerts aux autres modes de transport des marchandises bénéficient de cette prévisibilité. Par exemple, le programme Ecocamionnage, qui vise à réduire les émissions de GES dans l'industrie du transport routier des marchandises, est en vigueur depuis le 14 décembre 2021 et se termine le 31 mars 2024.

Recommandation 2 : Bonifier l'enveloppe budgétaire du *PSITFIM* et accroître la transparence

Les CFILs ont hérité d'infrastructures âgées et moins entretenues de la part des chemins de fer de classe 1 (CN et CP principalement). Par exemple, la moyenne d'âge des ponts ferroviaires de G&W au Canada est de 88 ans. En plus d'être âgées, ces infrastructures ont, pour la plupart, souffert d'un manque important d'investissement à travers les années pour les maintenir à niveau. Cela explique en partie l'ampleur des besoins en capital qu'ont les CFILs pour maintenir leurs infrastructures à niveau. Ce n'est certainement pas par manque de volonté de notre entreprise dont sa croissance est grandement limitée par les capacités de ses chemins de fer.

Les CFILs de G&W au Québec réinvestissent annuellement jusqu'à 98 % de leur marge brute d'exploitation (avant intérêts, impôts et amortissement) dans leurs infrastructures uniquement afin de les maintenir sécuritaires, conformes et fonctionnelles. Ces investissements fixes et récurrents ne permettent tout simplement pas d'améliorer les infrastructures pour augmenter l'attractivité et l'efficacité de nos chemins de fer ou d'attirer du nouveau volume de trafic, qui engendreraient des retombées économiques régionales significatives.

De façon générale, le budget des CFILs leur permet d'adresser uniquement les priorités établies selon les rapports d'inspection pour la sécurité du chemin de fer. À titre d'exemple, en 2020 et 2021, les chemins de fer Québec-Gatineau ont connu une baisse significative de volume ayant une incidence directe sur les revenus. Le montant alloué aux dépenses en infrastructures (pour adresser les priorités établies selon les rapports d'inspection, toujours dans le but de maintenir les opérations sécuritaires) a alors représenté plus que le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA). Ainsi, ce chemin de fer a opéré de manière déficitaire, générant un flux financier négatif pour cette année d'opération. Cette situation fragilise non seulement les activités de l'entreprise, mais également des clients qui dépendent de ce mode de transport des marchandises plus écologique et économique alors que notre principal compétiteur (le transport par camion) profite d'infrastructures financées par les gouvernements.



Bien que le programme soit un pas dans la bonne direction comme nous l'avons précédemment souligné, les montants alloués sont probablement insuffisants pour répondre aux besoins actuels des CFILs. Les chemins de fer Québec-Gatineau, à eux seuls, évaluent ses besoins pour le maintien à niveau de ses infrastructures à plus de 40 millions de dollars sur 5 ans. À eux seuls, comme illustré plus haut, les flux financiers n'arrivent pas à générer les fonds nécessaires pour ce type de réinvestissement dans l'infrastructure, encore moins pour des mises à niveau ou des améliorations pour accroître le volume et la rapidité du service.

Afin de permettre au CFILs de maximiser leur apport à l'économie québécoise, il serait souhaitable que le programme offre la possibilité de financer en partie le capital annuel destiné au maintien des infrastructures afin que le chemin de fer puisse investir ce montant dans des projets de plus grande envergure, ce qui améliorerait sa compétitivité, son efficacité et assurerait sa pérennité.

En considérant l'importance qu'accorde le gouvernement du Québec en matière de transparence et à la lumière des pratiques générales des ministères en matière de divulgation de l'information concernant leurs programmes, G&W souhaite que l'enveloppe budgétaire du PSITFIM continue à être divulguée publiquement lors du renouvellement du programme ou du lancement de l'appel de projets.

Recommandation 3 : Créer un fond d'adaptation aux changements climatiques pour les chemins de fer en région

G&W est heureux de constater que l'un des objectifs du programme est de préserver l'intégrité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec, notamment en lien avec les répercussions des changements climatiques. Malgré une modernisation graduelle des infrastructures ferroviaires, le constat qui s'impose est que la majorité de ces infrastructures sont âgées et adaptées à une réalité industrielle et climatique d'une autre époque. Par ailleurs, nous rappelons que les CFILs n'ont pas été admissibles au Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire puisque le transport ferroviaire est déjà le mode de transport des marchandises le plus écologique, représentant que 0,8 % des émissions du secteur des transports en 2019.

La mise en place d'un fonds d'adaptation aux changements climatiques adéquatement financé avec des critères d'admissibilité mieux adaptés à la réalité des CFILs serait certainement à considérer. Un tel fonds permettrait aux CFILs de jouir d'un soutien économique pour mieux faire face à d'importants imprévus climatiques sans mettre en péril leurs activités. En janvier 2018, par exemple, un incident climatique a sérieusement menacé la continuité des opérations du chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (Québec), qui dessert de nombreuses entreprises de l'Estrie qui exportent leurs produits aux États-Unis, générant ainsi d'importantes retombées économiques et environnementales pour la région. Une enveloppe financière pour soutenir les CFILs dans de telles situations imprévisibles, dans le cadre de ce programme ou du Fonds d'électrification et de changement climatique par exemple, pour mieux prévoir et gérer les coûts inhérents à l'adaptation aux changements climatiques est une avenue que nous encourageons le gouvernement du Québec à explorer pour assurer la viabilité des CFILs à long terme.

Actuellement, le PSTIFIM ne permet de soumettre des projets liés aux changements climatiques que sur une période de 12 mois à partir d'avril de l'année courante. Il ne pourrait donc pas soutenir les CFILs pour répondre à une urgence climatique imprévue, telle que celle vécue par G&W en 2018 sur le chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique, afin de notamment rétablir rapidement la circulation des marchandises par voie ferroviaire. Pareillement, d'une durée de seulement deux ans, le programme ne permet pas non plus de planifier adéquatement les investissements de G&W liés aux changements climatiques, comme la réfection des ponts. À terme, cela peut entraîner le transfert du transport des marchandises de nos clients vers le camionnage, qui, nous le rappelons, dispose des routes entièrement entretenues par l'État et des budgets appropriés en cas de sinistres naturels affectant l'état des routes du Québec.

G&W soutient les objectifs du Plan pour une économie verte 2030 et nous sommes heureux de pouvoir nous positionner comme le mode de transport des marchandises le plus écologique pour répondre aux besoins de nos clients actuels et futurs dans une perspective de décarbonisation de l'économie mondiale. Nous demeurons toutefois préoccupés de l'avantage compétitif que le soutien gouvernemental octroie à l'industrie du camionnage lourd par l'entremise du Programme Ecocamionnage et Transportez Vert. Ces programmes, respectivement d'un montant de \$246,3 millions de dollars et de 29,4 millions de dollars sur cinq ans, serviront à financer une part du surcoût à l'achat de nouveaux modèles de camions électriques, à l'accompagnement et la formation offerts aux exploitants de parcs de camions et d'autres véhicules commerciaux et à l'acquisition et l'installation de bornes de recharge rapides. Il va sans dire qu'il n'y a pas d'équivalent pour les CFILs dont l'empreinte écologique est déjà très faible et ce type de programme réservé à notre principal compétiteur sans comparable pour notre secteur nuit ultimement à notre compétitivité.

La mise sur pied d'un programme d'adaptation aux changements climatiques pour les CFILs serait certainement un pas dans la bonne direction pour reconnaître la contribution du secteur ferroviaire en matière de lutte aux changements climatiques, à réduire cette distorsion du marché et à assurer la croissance et la compétitivité de ces deux modes de transports des marchandises pour l'avenir, et ce, au bénéfice de l'économie québécoise et des entreprises régionales.

Recommandation 4 : Développer un programme de formation publique pour les chemins de fer et de promotion et de valorisation des métiers du secteur ferroviaire

Le contexte général de pénurie de main-d'œuvre et la difficulté des CFILs à attirer et retenir sa main-d'œuvre qualifiée sont exacerbés dans le cas des Chemins de fer Québec-Gatineau inc., malgré des conditions de travail enviables. Ce chemin de fer est en compétition directe avec les chemins de fer de Classe 1 dans la grande région métropolitaine ainsi qu'avec les services de transport public par rail de passagers en activité ou en développement. En développant des programmes de formation publique, au niveau collégial par exemple, le gouvernement pourrait améliorer la visibilité pour ce type de carrière/emploi et son intérêt auprès de la population générale. Il s'agit d'ailleurs d'emplois attrayants offrant des salaires compétitifs. Le gouvernement épaulerait ainsi les CFILs et les chemins de fer en général, qui, pour l'instant, doivent soutenir seuls les coûts associés à la formation spécialisée de leur



main-d'œuvre, contrairement à la formation publique offerte pour d'autres modes de transports de marchandises.

En 2018, la Politique de mobilité durable—2030 a reconnu le caractère hautement stratégique du transport routier des marchandises dans les chaînes de valeur de l'économie du Québec. Le Programme Main-d'œuvre Camionnage est une mesure visant à soutenir financièrement les initiatives de main-d'œuvre afin d'élargir le bassin de travailleuses et de travailleurs qualifiés disponibles dans le secteur. Le programme vise :

- à faire la promotion des métiers du transport routier des marchandises;
- à valoriser l'importance stratégique et économique de cette industrie pour augmenter l'attractivité générale du secteur
- à mettre en valeur et diffuser de l'information sur les bonnes pratiques en matière de formation, d'encadrement, de sécurité, d'innovation et d'utilisation des nouvelles technologies en transport routier des marchandises;
- à assurer une meilleure connaissance des problèmes liés à la main-d'œuvre afin de mieux cibler les interventions prioritaires

G&W est d'avis que le transport de marchandises par train est autant stratégique que d'autres modes de transport lourd et a des défis encore plus importants à relever en matière de promotion pour attirer de la main-d'œuvre. Toutefois, il n'existe aucun programme similaire à celui de l'industrie du camionnage pour l'industrie ferroviaire. Cette situation nuit à la compétitivité des CFILs qui doivent assumer entièrement les coûts liés à la formation de leurs employés, malgré leurs minces marges bénéficiaires.

Nous devons reconnaître qu'un premier pas intéressant a récemment été annoncé le 23 janvier dernier par la ministre de l'Emploi avec la création d'une formation unique au Québec qui permettra à 150 travailleuses et travailleurs du secteur ferroviaire de se doter de compétences d'avenir dans ce domaine au Cégep de Sept-Îles. Bien qu'il s'agisse d'une voie à explorer, nos besoins en formation et main-d'œuvre se situent plutôt dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Recommandation 5 : Un programme provincial-fédéral pour les chemins de fer sous juridiction fédérale

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous avons appris que le renouvellement du PSITFIM a permis d'adapter les critères afin de rendre admissible au financement les CFILs de compétence fédérale. Cela dit, le programme ne s'applique pas, selon le ministère des Transports et de la Mobilité durable, lorsque G&W est locataire du chemin de fer, sous un bail emphytéotique, comme c'est le cas avec celui de la Vallée d'Ottawa (Ottawa Valley Railway (OVR)), qui traverse la frontière Québec-Ontario. En considérant que nous sommes responsables de l'entretien des infrastructures ferroviaires et de l'opération du chemin de fer jusqu'en 2044 (incluant tous les travaux de capital nécessaires pour maintenir ce lien ferroviaire en activité), nous croyons que les retombées économiques, sociales et environnementales générées par la présence du chemin de fer dans une région spécifique devraient avoir préséance sur le statut légal du chemin de fer.



De plus, le plus important client de ce chemin de fer est Rayonier Advanced Material (RYAM) (auparavant Tembec), une entreprise basée à Témiscamingue, au Québec. RYAM représente près de 80 % du volume d'OVR, en plus d'être le plus important employeur de la MRC de Témiscamingue. La présence du chemin de fer permet à l'entreprise de rester compétitive en abaissant ses coûts de transport de marchandises, de diminuer la circulation de camions sur les routes du Témiscamingue et par le fait même, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre au Québec. Présentement, ce chemin de fer n'est pas admissible au programme (pour les 97 km (60 miles) de voie ferrée qui sont au Québec) puisque G&W est locataire de la voie ferrée. Toutefois, sans G&W pour opérer le chemin de fer, la voie serait très certainement abandonnée par le CP (le propriétaire) parce qu'elle ne satisferait pas leurs critères de performances financières, ce qui mettrait probablement fin au transport ferroviaire dans la région et entraînerait son lot de conséquences sur l'économie locale et régionale.



Conclusion

Bien que nos recommandations portent essentiellement sur des mesures sous forme de soutien financier direct de la part du gouvernement québécois et canadien, des alternatives sont envisageables en prenant exemple sur ce qui se fait aux États-Unis. En effet, nous souhaitons porter votre attention, à l'Annexe I, au fait que les CFILs américains ont également accès à des crédits d'impôts et des prêts pour appuyer leurs investissements en matière d'entretien, de réhabilitation, d'immobilisation et d'amélioration de la sécurité de leurs infrastructures ferroviaires.

Tout en félicitant à nouveau le gouvernement du Québec pour la mise sur pied du *Programme de soutien aux infrastructures de transports ferroviaires et à l'intégration modale*, nous espérons que nos recommandations ci-dessus vous seront utiles lors de l'élaboration de votre budget et nous demeurons disponibles à répondre à vos questions.

Pour plus d'informations, veuillez s'il vous plaît joindre :

Monsieur Christian Richard
Vice-Président et Chef de la Direction commerciale
Genesee & Wyoming Canada inc.
9001, boul. de l'Acadie, bureau 600
Montréal (Québec) H4N 3H5
Cellulaire : 514 235-7737



ANNEXE I – L'exemple américain

Financement adéquat: l'exemple américain

Extrait de la *Review of Shortline Railway Funding* préparée par CPCS pour l'Association Canadienne des chemins de fer, Avril 2018;

Programme	Type	Fonds disponibles	Dépenses permises
Section 45G Shortline Tax Credit	Crédit d'impôt	\$165 - \$202 million par année – Taux d'utilisation d'environ 80%-90%. Le crédit prévoit jusqu'à 3 500\$ en crédit d'impôt pour chaque 7 000\$ dépensé par mile de voie ferrée.	Entretien général sur les voies et les structures.
Railroad Rehabilitation and Improvement Financing (RRIF)	Prêt	Prêt disponible jusqu'à \$35 milliards (\$7 milliards réservés aux shortlines) \$2,7 milliards prêtés au total en 2015, soit un total de 5,3 milliards depuis 2002. Les shortlines ont reçu 14% de cette somme, ou \$760 millions.	Grands projets de réhabilitation, des dettes de refinancement, des projets de réhabilitation antérieurs ou le développement de nouvelles installations intermodales ou ferroviaires.
Tiger Grants	Subvention	Les shortlines reçoivent habituellement \$20-\$ 30 millions chaque année	Nouveaux projets d'immobilisations bénéfiques pour l'entreprise
Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvement Grant Program (CRISI)	Subvention	\$68 millions – dédiés au shortlines et aux chemins de fer de classe II et de classe III mais pas les chemins de fer de classe I.	Projets qui améliorent la sécurité des chemins de fer identifiés
Railroad Research and Development (Supplemental for Short Line Safety Institute Program Development and Implementation	Subvention	\$989,921 –pour la recherche en sécurité des shortlines	Recherche spécifique qui soutient les objectifs de sécurité des shortlines