Présentation du projet de chemin de fer

TRANSQUÉBEC EXPRESS

à la Commission parlementaire
de l'Assemblée nationale du Québec
sur les Transports et l'Environnement

le 23 septembre 2010

par

Mme Michelle Lalande-Dery
Présidente du TransQuébec Express

COORDONNÉES

Chemin de fer TransQuébec Express (CFTQE)

100, Impasse Ste-Croix, Ste-Agathe-des-Monts, Qc. J8C 2Z7

819-326-8333

courriel : lucange@sympatico.ca

www.transquebecexpress.ca

Administrateurs provisoires:

Michelle Lalande-Dery, présidente (coordination)

Michel Lambert, vice-président (développement)

Daniel Martin, trésorier (financement)

Roméo Bouchard, secrétaire (communications)

Porte-parole pour la présentation à la Commission

Michelle Lalande-Dery

citoyenne de Ste-Agathe-des-Monts,

conceptrice du projet du TransQuébec Express dont elle fait la promotion depuis plus de 10 ans et

présidente du conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express.

Personnes-ressources qui l'assistent pour répondre aux questions

-M. **Georges-Ernest Grégoire**, chef du conseil Innu de Mani-Utennam à Sept-Iles.

-M. **Jean-François Arteau**, conseiller juridique et adjoint exécutif à la présidence de la Société Makivik, gestionnaire des fonds issus de l'Entente de la Baie-James et intervenant important dans le développement politique, social et économique des communautés Inuits.

-M. **Michel Lambert**, président du Groupe TRAQ (Transport sur rail au Québec), vice-président du Centre de formation des Métiers ferroviaires et vice-président du conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express, en charge du développement.

-M. **Daniel Martin**, directeur de Consortium CCMB inc., une firme-conseil en gestion stratégique, fondateur de l'Association des trains touristiques et trésorier du Conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express, en charge du financement .

-M. **Roméo Bouchard**, fondateur de la Coalition pour un Québec des Régions et de l'Union paysanne, secrétaire du Conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express, en charge des communications.

Avant de débuter la présentation du projet, nous tenons à **remercier** votre Commission de consacrer exceptionnellement une séance publique à l'étude du suivi que vous jugerez opportun de donner à la pétition de 3842 noms présentée à l'Assemblée nationale le 29 avril dernier, par le député de Roberval Denis Trottier, en faveur de la construction d'un chemin de fer desservant tout le territoire québécois.

Dans un premier temps, à l'aide d'une projection, nous vous présenterons brièvement les grandes lignes du projet de chemin de fer TransQuébec Express,

ensuite nous ferons le point sur l'état actuel du projet et nous vous suggérerons comment, à ce stade-ci, le gouvernement pourrait contribuer à son avancement en participant à l'étape de pré-faisabilité.

I. Présentation du projet de Chemin de fer TransQuébec Express

Le TransQuébec Express a été conçu comme un **projet collectif et rassembleur** destiné à offrir un transport écologique aux communautés et aux projets de développement disséminés sur l'ensemble du territoire québécois. À l'heure où le gouvernement s'apprête à énoncer une **Politique d'occupation du territoire** et un **Plan de développement du Nord** du Québec, ce projet prend une importance stratégique.

Origine de l'idée

Ayant demeuré plus de 8 ans en Arabie Saoudite et vécu la guerre du Golfe, l'idée d'un tel chemin de fer m'est venue alors que je voyageais sur un train qui traverse un bras de désert de 500 kilomètres et qui s'arrête parfois pour laisser passer des caravanes de chameaux!

Au Québec, nous n'avons pas de chameaux mais nous avons des caribous, des orignaux, des oies blanches, des outardes et des kilomètres de taïga et de toundra. Il nous faudrait au Québec un train qui nous permette de mettre en valeur les ressources et les attraits uniques de notre immense territoire et des communautés diverses qui l'habitent de Montréal et Québec jusqu'à Gaspé, Sept-Iles, Blanc-Sablon, Schefferville, Kuujjuak, Radisson, Matagami, Rouyn-Noranda, La Tuque ou Dolbeau-Mistassini.

Pourquoi ne pas nous inspirer du fameux Transsibérien Express qui a fait la réputation et le lien unificateur de la Russie : on a mis 20 ans à le construire et il roule depuis plus de 100 ans. Un TransQuébec Express deviendrait un outil majeur pour le développement du Québec et un lien territorial indispensable à son identité.

Il est inconcevable que plus du 2/3 de notre territoire soit inaccessible par voie terrestre. Un TransQuébec Express permettrait la circulation en toutes saisons de trains de marchandises, de voyageurs ou de touristes. Il pourrait aussi devenir un train multidisciplinaire : train-santé, train-école, train-bibliothèque, train-cirque, train-sport et autres. Les services qu'il rendrait aux communautés seraient considérables. Il ferait connaître les cultures des nations qui habitent notre territoire. Il pourrait même devenir pour les jeunes de chez nous, qui cherchent une motivation dans leur formation, une occasion de découvrir leur territoire et de participer à son développement.

Avec des experts et des personnes qui ont passé leur vie dans les métiers ferroviaires, comme les gens du Groupe TRAQ ou ceux qui s'occupent de l'Orford Express ou du Chemin de fer de la Gaspésie(CFG), avec des représentants des communautés autochtones qui souffrent particulièrement de leur isolement, avec des personnes engagées dans le développement des régions, nous avons peu à peu mis au point un premier devis de ce que pourrait être un tel chemin de fer. Nous avons acquis la conviction que le train, qui transporte encore aujourd'hui 75% des marchandises en circulation et transporte l'équivalent de trois cents camions en un seul convoi, est loin d'être un mode de transport dépassé et constitue le moyen transport écologique de l'avenir, surtout s'il est alimenté par de l'énergie propre (électricité, panneaux solaires, marée motrice, éolien et autres). 40% des gaz à effet de serre proviennent justement du transport routier.

Il va de soi que ce n'est qu'un tracé de départ, sur la carte, et que l'étude des besoins et de la topographie de chaque partie du territoire entraînera des modifications en cours d'évaluation et de réalisation.

Un circuit de 10,000 kilomètres… *(voir la carte d'ensemble, Annexe I))*

Le circuit proposé s'étend sur environ 10,000 kilomètres, ce qui en ferait un des chemins de fer le plus long du monde. Un voyage d'au moins une semaine en continu. La construction des tronçons inexistants s'étendrait sur plusieurs années, en tenant compte des besoins et des moyens, et exigerait des investissements collectifs de plusieurs milliards, étalés dans le temps et dans l'espace.

…et 5 grands tronçons

Outre le réseau existant des trains inter-cités et de trains de banlieues, qui couvrent le centre du Québec, le TransQuébec Express s'organise autour de 5 grands tronçons

Les facteurs qui détermineront les tracés de chaque tronçon sont de plusieurs ordres :

-les besoins des communautés
-les attraits naturels
-les besoins des grands projets d'exploitation des ressources
-la topographie des corridors à emprunter
-le coût des travaux requis par un tracé donné.

Le Gaspé *(Ligne jaune)*

Le tronçon de Gaspé devrait permettre de réparer le tort fait à la Gaspésie lorsque le chemin de fer de la Confédération a choisi de filer vers Halifax, via la Matapédia, pour favoriser les Maritimes. Gaspé, le 2e port naturel au monde, qui avait été jusque là la porte d'entrée du pays, et la Gaspésie toute entière, se sont trouvés coupés du circuit économique continental et ne s'en sont jamais relevé. Le train de la Baie-des-Chaleurs,

qu'on tente de sauver par tous les moyens encore aujourd'hui, ne comble qu'à moitié le vide, et les ressources de la côte et de l'intérieur de la péninsule n'ont jamais pu se développer faute d'accès aux marchés.

Le port de Gaspé, de par son canal d'entrée et sa profondeur, permet d'accueillir les plus gros paquebots du monde. Il pourrait redevenir la porte d'entrée de toute la marchandise en vrac pour l'Est du Canada si on le dotait d'installations modernes qui réduisent la manutention. De par son entrée étroite, tout déversement de matière nocive serait facilement circonscrit, évitant ainsi les désastres écologiques. La péninsule gaspésienne devrait être complètement encerclée par un chemin de fer pour desservir équitablement toutes ses municipalités. Il est temps, malgré les difficultés du terrain, de rattacher convenablement cette région exceptionnelle, chère à tous les Québécois, au reste du pays.

Le Blanc-Sablon *(Ligne bleue)*

À partir de Québec, la rive nord, qui ouvre sur les ressources de l'intérieur du pays et sur la voie maritime, est particulièrement défavorisée au niveau des voies terrestres. Mis à part le petit train touristique de Charlevoix, il n'existe aucun chemin de fer, et la route s'arrête à Natashquan. De là à Blanc-Sablon, sur 400 kilomètres, 6000 pêcheurs dans une vingtaine de villages dépendent entièrement de l'avion de décembre à avril, comme les villages Inuits. Et n'oublions pas que de Blanc-Sablon, les échanges avec Terre-Neuve sont à portée de bateau…23 kilomètres seulement séparent les deux rives.

En raison des difficultés techniques que représentent les montagnes de Charlevoix et la traversée de la rivière Saguenay, il se pourrait que le circuit du TransQuébec Express atteigne la Côte Nord par le prolongement du chemin de fer qui s'arrête présentement à Dolbeau en direction de Baie-Comeau.

Le frontière *(Ligne verte)*

La région qui longe les frontières actuelles du Labrador, à la source des grandes rivières de la Côte-Nord et non loin des chutes Churchill, est une région qui regorge de ressources naturelles. Le Québec se doit d'y être présent pour l'occuper et y préserver nos droits.

Ce tronçon, qui sera sans doute un des derniers à être complété, rejoindrait le chemin de fer existant entre Sept-Iles et Schefferville, à Little, km 148.3.

Le Kuujjuaq *(Ligne orange)*

C'est le tronçon qui nous conduit au Nunavik, chez les Inuits, qui disposent maintenant d'un gouvernement régional élu et autonome; la ville de Kuujjuaq, sise sur la Baie d'Ungava, en est la capitale. Ce territoire donne accès aux richesses du nord et à la voie maritime du nord qui s'ouvre avec la fonte des glaciers.

Le chemin de fer le Tshiuetin (Vent du nord), qui relie Sept-Iles et Schefferville, est le premier chemin de fer détenu et exploité par des autochtones, les Innus et les Naskapis. Au lieu de la misérable gare actuelle, on pourrait y aménager une gare à Ross Bay Junction qui pourrait accueillir 30,000 voyageurs par année et où seraient réunies les cultures innu, francophone et anglophone.

En prolongeant le chemin de fer jusqu'à la péninsule d'Ungava, le train pourrait desservir les communautés Innus, Inuits, les aéroports, les ports et les sites d'exploitation minières ou autres. Le TransQuébec Express donnerait aussi accès à des sites naturels exceptionnels, tels les Monts Torngat, les grands troupeaux de caribous de la rivière Georges et de la rivière aux Feuilles, les rassemblements d'oies et d'outardes, la toundra

à perte de vue, les fjords majestueux, les plus hautes marées du monde, le cratère du Nouveau-Québec, le Lac à l'eau claire (2e plus grand lac naturel au Québec), les plus vieilles pierres du monde, les aurores boréales, les jours les plus longs (propices pour la production alimentaire en serre), les grands vents capables d'actionner les éoliennes pour alimenter le train et les chantiers en électricité. Par dessus tout, la découverte des cultures uniques des peuples Innus et Inuits qui partagent le territoire avec nous. La culture et l'esprit nomade du nord, selon le Dr Jean Desy qui y a voyagé et vécu, ont encore plus à nous apporter, nous sédentaires affairés du sud, que les mines de fer, d'uranium ou de diamant qu'il renferme.

Le Radisson *(Ligne violette)*

Du Nunavik, on se dirige vers le territoire de la Baie-James, le pays des grands barrages d'Hydro-Québec, véritable laboratoire du génie québécois. Les équipements et les travailleurs qui doivent y être acheminés pourraient l'être très avantageusement par le train. Radisson, si on en facilitait l'accès, pourrait devenir un grand centre d'expertise et de recherche sur les différentes énergies (hydraulique, éolienne, solaire, etc.) ainsi que sur le développement de produits reliés à l'électricité.

C'est aussi le pays des Cris et des Atikameks, la première de nos Premières Nations à se doter d'un gouvernement autonome suite aux Ententes de la Baie-James et à la Paix des Braves.

Dans le contexte du développement du Nord, la Jamésie et la région d'Abitibi-Témiscamingue, où sont concentrées une grande partie de l'activité minière et une partie importante de l'industrie forestière, ont tout à gagner d'un chemin de fer nord-sud, qui serait plus utile aujourd'hui que le tronçon est-ouest construit surtout pour les besoins de

la colonisation dans les années 30. De là, il serait sans doute envisageable de rejoindre le tronçon ferroviaire qui relie déjà Chibougamau au Lac-St-Jean.

Le circuit pourrait finalement rejoindre la rivière des Outaouais, en passant par le Témiscamingue, pays des Algonquins, «le peuple invisible », longer la capitale canadienne et emprunter la voie ferrée existante jusqu'à Montréal, reprenant ainsi la voie traditionnelle du bois et des Raftmen vers le Saint-Laurent.

Un autre Québec

En parcourant ce circuit, c'est un autre Québec qu'on découvre, qu'on se prend à imaginer. Avec le déploiement progressif du TransQuébec Express, au rythme de l'effort collectif que nous y mettrons, c'est un nouveau Québec qui se déploie. Le TransQuébec Express est le projet qui «remettrait le Québec sur les rails», l'outil par excellence pour nous assumer comme peuple, occuper notre territoire, développer nos régions, cohabiter avec les peuples autochtones, et donner une fierté et une motivation à nos jeunes.

Certes, l'effort et l'investissement collectif à réaliser sont de taille, mais les avantages qui en résulteront sont d'ores et déjà inestimables. Ces avantages, ils sont résumés dans la constitution du TransQuébec Express :

«*Un sentiment d'appartenance des Québécois accru,*
l'accès des collectivités isolées et des communautés autochtones aux services de base,
la mobilité plus grande des personnes,
un transport écologique des marchandises,
la création d'emplois pour contrer le décrochage et l'exode des jeunes,
la mise en place d'un circuit touristique prestigieux,
le développement équilibré des régions du Québec,
l'occupation dynamique de tout le territoire. »

Rien de mieux qu'un exemple vécu pour s'en convaincre, celui de la réaction des étudiants de l'École primaire Mgr Bazinet, à Ste-Agathe des Monts. Suite à la présentation du projet, les jeunes ont immédiatement compris que c'était un projet auquel ils devaient participer. Ils ont organisé un voyage à Radisson, se chargeant eux-mêmes du financement, de la recherche et de l'itinéraire. Au retour, à l'aide de maquettes et d'artéfacts, une présentation fut faite aux parents et bienfaiteurs du projet. Grâce à ce voyage, plusieurs de ces jeunes assurent avoir trouvé leur voie : journaliste, ingénieur, inventeur, biologiste, géologue, archéologue, botaniste, architecte, historienne. Suite à la présentation, deux jeunes qui décrochaient décidèrent de continuer l'école, et ils étudient toujours pour devenir ingénieurs, creuser des tunnels et construire des ponts. Le projet est très accrocheur, surtout pour les garçons qui ont un taux de décrochage effarant.

Comme quoi la force d'attraction de notre territoire et d'un tel projet collectif est insoupçonnable!

II. État actuel du projet et phases à venir

Afin de permettre à la Commission de prendre position sur le suivi à donner à ce projet, nous allons tenter de faire le point rapidement sur l'état actuel du projet et les prochaines démarches qui doivent être entreprises.

Si le projet de Chemin de fer TransQuébec Express est aujourd'hui devant vous, députés de l'Assemblée nationale, c'est qu'il n'est déjà plus uniquement un rêve mais qu'il est devenu un projet concret prêt à amorcer la phase de réalisation. Avant de formuler les grandes lignes de la phase I, il est important de faire le point brièvement sur l'état actuel du projet.

Les appuis et les partenaires

Les 3842 noms inscrits sur les deux pétitions qui vous ont été présentées sont un simple spécimen de l'enthousiasme et de l'espoir suscité par ce projet chez les milliers de personnes et d'organisations auxquels il a été présenté au cours des 10 dernières années.

Au cours des années, des contacts ont été établis dans tous les milieux : associations et entreprises ferroviaires, nations amérindiennes et inuits, milieu des affaires et institutions financières, entreprises de transport, milieu politique au niveau local, régional et provincial, organisations sociales et communautaires. Ces contacts ont suscité partout un intérêt très grand, en raison même de son audace et de sa vision d'avenir. La plupart ont donné leur appui au projet, certains même se sont engagés à y participer et attendent impatiemment sa mise en oeuvre. Les mémoires présentés à cette Commission en exceptionnel qui a adopté le nord et sa culture, le Dr Jean Desy.

Une liste des principaux contacts effectués pour promouvoir le projet peut être consultée à l'Annexe 2.

Ajoutons que les média d'information nationaux et régionaux ont manifesté beaucoup d'intérêt pour le projet et en ont largement fait état, en région surtout.

La structure de l'entreprise et de son financement

Idéalement, un projet collectif exigeant des investissements de cette envergure devrait être porté par une Société d'État ou une Société semi-publique.

En attendant qu'il soit possible de l'envisager, le projet, pour aller de l'avant, devait se doter d'une structure légale d'entreprise collective, dont voici les grandes lignes :

Au centre de l'organisation, la Corporation du *Chemin de fer TransQuébec Express (CFTQE)* , maintenant constituée en corporation à but non lucratif, dont le but est d'implanter, posséder et administrer les infrastructures ferroviaires du chemin fer projeté, en faisant appel à la participation de tous les Québécois et en favorisant dans toute la mesure du possible un transport écologique. La propriété de l'infrastructure ferroviaire (voie ferrée) permettra à la Corporation de garder le contrôle entier sur l'exploitation du chemin de fer, qui sera confiée par contrat à des sociétés et coopératives d'exploitation, aux conditions établies par TransQuébec Express et en conformité avec sa mission. *(Voir l'énoncé des objets de la Corporation dans le document constitutif, Annexe 3).*

Légalement constituée, la Corporation du TransQuébec Express peut maintenant recevoir des fonds. Le financement de la Corporation et de ses infrastructures ferroviaires fera bien sûr appel à des investissements publics substantiels, venant de tous les échelons (national, provincial, régional et local, public et para-public), mais il fera aussi appel aux

investissements privés corporatifs et personnels, qui, faute de dividendes (qui ne sont pas autorisées dans un organisme à but non lucratif), pourront cependant profiter de divers avantages financiers consentis par le Gouvernement à des investissements sociaux comme les Fonds de Solidarité, ou sous forme d'intérêts reportés.

Une *Fondation TransQuébec Express*, à laquelle le public pourra aussi contribuer, est également constituée et devrait bientôt être autorisée à émettre des reçus pour fin d'impôt; cette Fondation financera toutes activités, projets ou programmes susceptibles d'améliorer les services de base dans les communautés isolées et de susciter l'implication des jeunes dans leur milieu.

Cette structure de base sera complétée par deux autres structures de participation qui se verront confier l'exploitation du chemin de fer par la Corporation et à ses conditions (trains, gares, etc) :

1) des *Coopératives locales d'exploitation* dans les communautés
desservies par chaque tronçon du chemin de fer, qui prendront en charge l'organisation des infrastructures et des services du TransQuébec Express dans leur région. Par exemple : la construction et l'entretien des bâtiments de service, l'utilisation locale des wagons-services, la construction de tronçons complémentaires dans la région, etc.

2) des *Sociétés d'exploitation* de tous genres, publiques ou privées,
autorisées contractuellement par TransQuébec Express à mettre en service des trains utilisant des installations ferroviaires possédées par TransQuébec Express. Par exemple, une société minière qui souhaiterait utiliser la voie ferrée du TransQuébec Express pour transporter son minerai, ou le Ministère de la Santé qui déciderait d'y mettre en service des wagons-santé, ou une société touristique qui serait intéressée à opérer un train touristique.

Cette structure de départ devrait permettre d'assurer au projet une large participation de tous les secteurs de la société et une répartition élargie des investissements requis. *(Voir l'organigramme de l'organisation et l'organigramme de la Corporation, Annexe 4)*

Phase I : mise en place des structures et portrait des besoins

La phase qui doit suivre maintenant (Phase I de la mise en œuvre du projet) comporte deux éléments majeurs qui ont pour but d'évaluer la possibilité d'aller de l'avant avec le projet (pré-faisabilité).

Premièrement, mettre en marche les structures de la Corporation et de la Fondation, c'est-à-dire : compléter l'équipe de direction, organiser physiquement les opérations de la corporation, organiser la participation des groupes et des citoyens au projet, planifier le financement de départ, se doter des outils de communication indispensables et préparer le cadre requis pour les coopératives locales et les sociétés d'exploitation à venir.

Deuxièmement, réaliser les travaux permettant d'établir la pré-faisabilité du Chemin de fer TransQuébec Express, c'est-à-dire les études de marché, c'est-à-dire le portrait des besoins des communautés et des chantiers d'exploitation des ressources auxquels le projet voudrait pouvoir répondre, les études techniques relatives à la construction des infrastructures nécessaires et les études stratégiques relatives au financement et à l'organisation du réseau. Cette phase devrait aboutir à un rapport préliminaire qui sera soumis aux groupes participants afin de définir la Phase II.

Nous fournissons, en annexe 5, le devis des travaux envisagés et un premier estimé du financement requis pour les réaliser, soit $700.000, ainsi que la part que nous souhaiterions voir assumer par le Gouvernement, soit $500,000.

Ces montants peuvent paraître élevés, mais il faut comprendre qu'il s'agit d'un projet d'envergure qui constitue en réalité un choix de société au niveau des transports de l'avenir. Les sommes qu'on consacre présentement aux routes et aux transports par automobile, par camion et par avion sont colossales, même si on sait que leur avenir est remis en question par la pénurie possible du pétrole et la nécessité de diminuer l'émission des gaz à effet de serre. Par ailleurs, la construction et l'entretien des routes coûtent aujourd'hui plus cher que celles des chemins de fer, qui sont loués aux utilisateurs et qui demeurent encore de loin le transport le plus avantageux pour les marchandises. Le TransQuébec Express doit être considéré comme une pièce maîtresse d'un réseau de transport écologique au Québec dans les années à venir.

Conclusion :

Recommandations à la Commission

En terminant, puisqu'il vous appartient comme membres de l'Assemblée nationale de suggérer au Gouvernement quel suivi donner à notre projet, nous voulons formuler quelques recommandations et demandes à l'égard du Gouvernement. Ces gestes de votre part et de la part du Gouvernement nous paraissent essentiels pour le démarrage du projet et son cheminement jusqu'à ce qu'il puisse devenir un choix et un projet collectif pour le Québec.

Un répondant officiel du Gouvernement pour le projet

Nous croyons que pour faciliter le contact de notre organisation avec le Gouvernement et permettre d'acheminer le dossier auprès de ses nombreuses instances, il serait nécessaire que le Gouvernement, à la suggestion de votre Commission, désigne une personne ou un service comme répondant officiel pour le projet de Chemin de fer TransQuébec Express. Ce répondant serait en quelque sorte la porte d'entrée et le lien de TransQuébec Express avec les Gouvernements, et aurait pour tâche notamment de faciliter le cheminement du dossier du TransQuébec Express auprès des responsables du Plan Nord, de la Politique d'occupation du territoire, de la plupart des Ministères et Sociétés d'État, plus particulièrement les Transports, les Ressources naturelles, l'Environnement, l'Industrie, Hydro-Québec, la Société générale de financement, Investissement Québec, etc. À moyen

terme, dans la mesure où le Gouvernement s'impliquera dans le projet, il y aura place pour une véritable agence gouvernementale dédiée au projet, voire même, sait-on jamais, une société publique qui en devienne le porteur.
La personne ou l'organisme désigné comme répondant pourra éventuellement participer aux instances de la Corporation du TransQuébec Express dans le cadre de la cellule Public-Para-public.

Contribution pour la démarche de pré-faisabilité

Nous croyons également que le Gouvernement devrait être le premier à contribuer financièrement au lancement des travaux de pré-faisabilité, et à donner ainsi le coup d'envoi au financement collectif du projet. Le soutien souhaité est important, soit $500,000 pour la Phase I. Mais cette contribution initiale du Gouvernement nous parait nécessaire pour garantir aux souscripteurs privés, corporatifs ou personnels, le sérieux et la crédibilité du projet. Nous sommes disposés à collaborer avec le Gouvernement pour faire en sorte que son engagement dans le projet, dans la mesure où il s'avérera réalisable, ait toute la place et la reconnaissance qu'il mérite.

En somme, ce que nous demandons, c'est un appui et un engagement du Gouvernement dans la phase d'évaluation du projet, sans présumer pour autant de son aboutissement au terme de la démarche. Nous comptons sur votre soutien et celui de l'Assemblée nationale.

Merci de votre attention.

Annexe I : Carte d'ensemble

Chemin de fer TransQuébec Express
le plus long chemin de fer au monde.

Annexe 2 : Contacts effectués pour le TransQuébec Express

*(*Indique que la personne ou le groupe s'implique dans le projet)*

Milieu ferroviaire :

-Groupe TRAQ (Transport sur rail au Québec)*
-Association des trains touristiques*
-Orford Express
-Société du Chemin de fer de la Gaspésie
-le Tshiuétin (entre Sept-Iles et Schefferville)*
-Association canadienne des chemins de fer
-Centre de formation des métiers ferroviaires*
-Ministère des Transports du Québec

Nations autochtones *:*

-Chefs Innus Grégoire* et McKenzie*
-Chef Naskapis Einish*
-Ghislain Picard, chef du conseil des Premières Nations
-Ex-chef Max Gros-Louis et chef Conrad Sioui, Huron-Wendat
-Société Makivik pour les Inuits*

Milieu des affaires :

-Firmes BPR, SNC-Lavalin, Bombardier, Groupe Canam, Pomerleau, Génivar, Roche, Canarail
-Desjardins
-AMT – Joël Gauthier
-Conseil québécois de la coopération et de la mutualité.*

Milieu politique :

-maires : François Roussy (Gaspé), Gaétan Ruest (Amqui), Micheline Pelletier (Ste-Anne-des-Monts) etc.
-hommes politiques : Paul Martin, Jean Charest, Mario Dumont, Jean Allaire, Denis Trottier, Guy Rainville

Milieu social :

-Solidarité rurale du Québec
-Coalition pour un Québec des Régions*
-Enseignants et institutions d'éducation.
-Institut du Nouveau Monde

Annexe 3 : Extrait de la constitution du TransQuébec Express.

Chemin de fer TransQuébec Express : objets

1. Promouvoir, implanter, posséder et administrer un chemin de fer, TransQuébec Express, couvrant progressivement l'ensemble du territoire québécois, incluant le Nord du Québec, afin d'établir un lien économique, social, culturel et touristique entre toutes les régions et communautés du Québec.

2. Favoriser, par le Chemin de fer TransQuébec Express, le sentiment d'appartenance, l'accès des collectivités isolées et des communautés autochtones aux services de base, la mobilité des personnes, le transport écologique des marchandises, la création d'emplois pour contrer le décrochage et l'exode des jeunes, la mise en place d'un circuit touristique prestigieux, le développement équilibré des régions du Québec et une occupation dynamique de tout son territoire.

3, Faire appel, dans la conception, la réalisation et la gestion du Chemin de fer TransQuébec Express, à la participation de tous les Québécois.

4. Favoriser le transport écologique en veillant à ce que l'implantation et l'exploitation du Chemin de fer TransQuébec Express se fasse dans le respect de l'environnement et privilégie, dans toute la mesure du possible, les techniques et les stratégies écologiques.

5. Confier à des coopératives d'exploitation, dans les communautés desservies par chaque tronçon, la mise en place et la gestion des infrastructures de service et des activités du Chemin de fer TransQuébec Express sur leur territoire, aux conditions établies par le Chemin de fer TransQuébec Express et dans le respect de sa mission.

6, Confier à des sociétés d'exploitation de tous genres l'offre de toutes espèces de services ou activités comportant l'utilisation des installations ferroviaires possédées par le Chemin de fer TransQuébec Express, aux conditions établies par le Chemin de fer TransQuébec Express et dans le respect de sa mission.

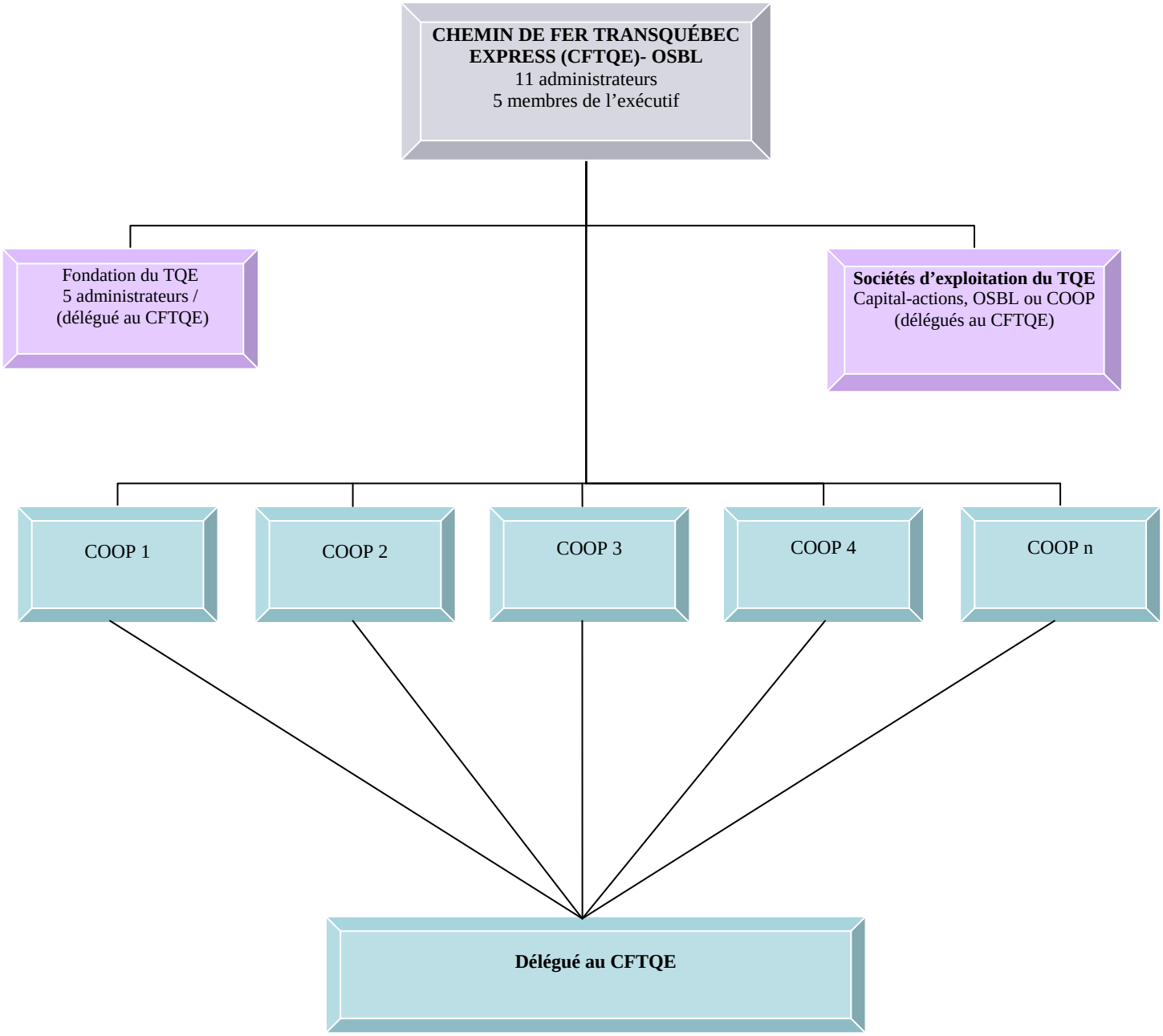
7. Financer toute activité pouvant stimuler l'intérêt et l'implicaton des jeunes pour le ferroviaire.

8. Recevoir, recueillir, solliciter, administrer des dons, legs et autres contributions en argent ou en valeur mobilière et immobilière, en vue de réaliser les objectifs précédents.

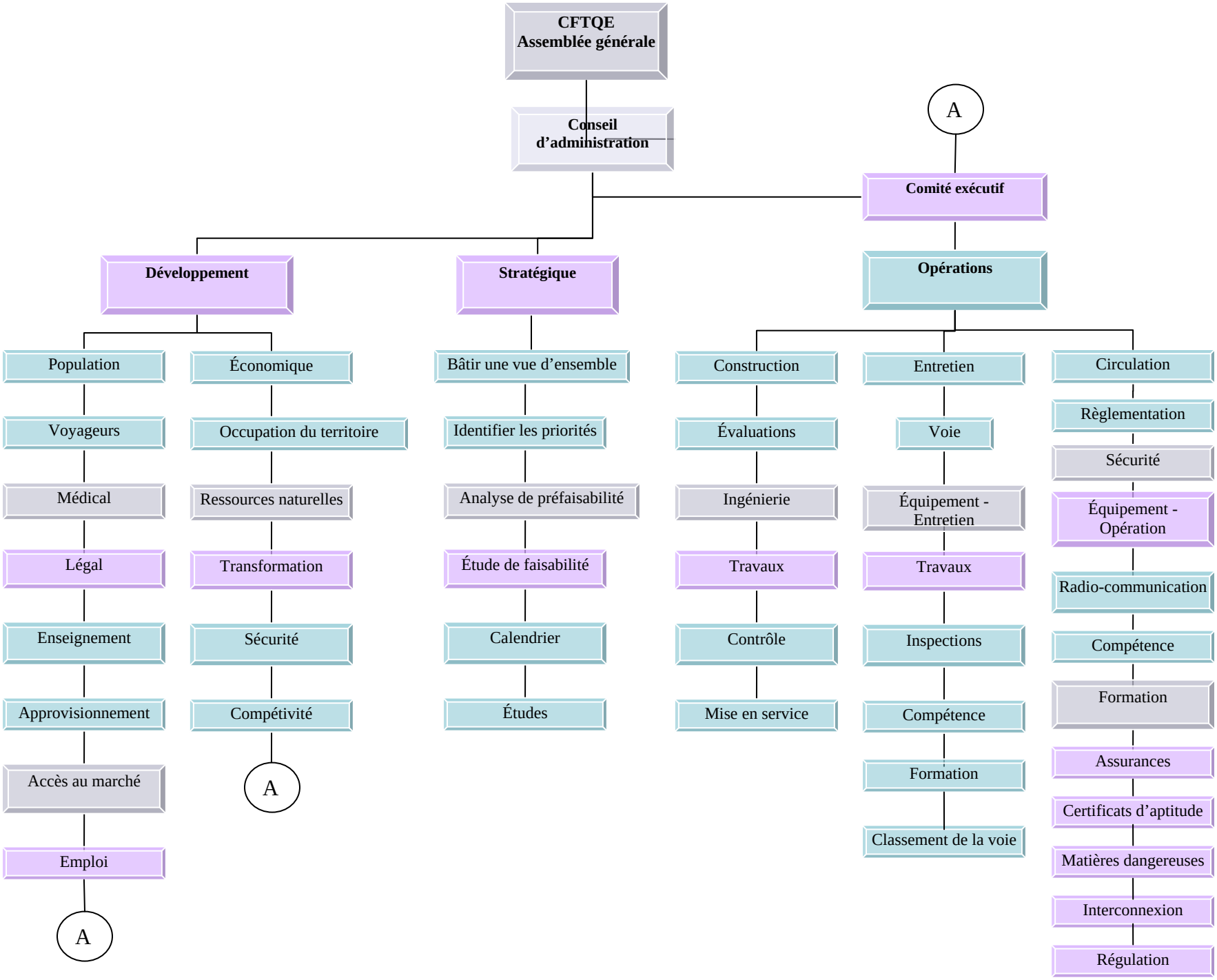
9. Participer à la mise en place et au fonctionnement d'une Fondation TransQuébec Express destinée à recueillir des dons de charité pouvant contribuer à des programmes ou projets pertinents parrainés par le Chemin de fer TransQuébec Express.

10. Le tout sans intention de gain pécuniaire pour ses membres.

Annexe 4 Organigramme de la structure du réseau TransQuébec Express



Organigramme de la Corporation du Chemin de Fer TransQuébec Express



Annexe 5 : Devis et estimé des travaux de la phase I (pré-faisabilité)

Le budget que nous présentons porte sur les coûts relatifs à la mise en place de la corporation et des 18 premiers mois d'opération ainsi que ceux relatifs aux travaux de la phase 1. De plus nous présentons les objectifs d'autofinancement et un sommaire des coûts et du financement.

Chemin de fer TransQuébec Express (CFTQE)
Sommaire des coûts et du financement (18 mois)

	Coûts	**Financement**			
Description		**Membres**	**Caisse**	**Instances gouvernementales**	**Total**
1-Ameublement de bureau et améliorations	30 000$	3 000$	27 000$	-	30 000$
2-Frais d'opérations (18 mois)	246 000$	50 000$	-	196 000$	246 000$
3-Phase 1 – Études et activités initiales	383 000$	40 000$	-	343 000$	383 000$
4-Fonds de roulement	50 000$	29 500$	20 500$	-	50 000$
Total (18 mois)	709 000$	122 500$	47 500$	539 000$	709 000$

Chemin de fer TransQuébec Express (CFTQE)
Budget de la corporation (18 mois)

- Actif bureau			
2 ameublements et équipement de bureau			
@ 6 000$ / unité		12 000	
Salle de conférence et projecteur		8 000	
Fournitures diverses		2 000	22 000
Améliorations locatives			8 000
Total actif bureau			30 000

- Frais d'opérations (18 mois)			
- Employé permanent @ 30 heures / semaines			
30 h @ 20$/ h = 600$ x 75 semaines		45 000	
Bénéfices marginaux		9 000	54 000
- Supervision et développement			
Gestion et contrôle 300 h @ 30$	9 000		
Développement 500 h @ 30$	15 000	24 000	
Bénéfices marginaux		5 000	29 000
- Loyer 1 000 pi^2 @ 15$ x 1.5 années			22 000
- Frais déplacements			
50 000 km @ 55c / km			27 000
- Transport – train / avion			15 000
- Frais séjour 30 unités @ 20$			6 000
- Papeterie et fournitures			10 000
- Assurances			4 000
- Télécommunications (5)			10 000
- Honoraires professionnels			
Comptable / fiscal		10 000	
Légal		10 000	
Communications		10 000	30 000
- Matériel professionnel			15 000
- Activités promotionnels			24 000
Total des frais d'opérations (18 mois)			246 000

Chemin de fer TransQuébec Express (CFTQE)
Phase 1 - Études et activités initiales (18 premiers mois)

	Étude / Activité	Réalisation	Durée / Coût (ordre de grandeur, hors taxe)	
1	Rassembler toutes les études existantes, ainsi que tous les dossiers gouvernementaux portant sur les services publics proposés	Interne	4 à 6 semaines	Équipe interne = 6 000$ Frais = 3 000$
2	Développer les termes de référence pour mandats externes; développer et publier appel d'offres; sélectionner conseillers	Interne	6 semaines	Équipe interne = 7 000$ Frais = 3 000$
3	Étude de marché détaillée : évaluation du volume et de la localisation de la demande pour les différents services	Interne et externe avec assistance d'un consultant externe spécialisé	4 à 6 mois	Équipe interne = 18 000$ Conseiller ext. = 20 000$ Frais = 8 000$
4	Étude technique : plan préliminaire du réseau et des services; estimation des coûts (capex et opex), incluant modèle paramétrique pour tester les scénarios	Externe (ingénieurs-conseil)	4 mois	Conseiller ext.= 150 000$
5	Étude stratégique et financière : marché, positionnement, partenaires, modèle d'affaires, financement •Proposer des structures institutionnelles et financières possibles (incluant le rôle des fondations) •Évaluer les différentes façons dont le secteur privé pourrait participer et ainsi aider à co-financer le projet	Interne et externe (conseiller financier en développement et financement d'infrastructures)	4 mois	Équipe interne = 18 000$ Conseiller ext. = 125 000$ Frais = 10 000$
6	Dossier de présentation stratégique (DPS) *Première étape de la Politique-cadre du gouvernement.* *Les étapes précédentes permettent de compléter le DPS et de le faire approuver par le ministère promoteur du projet*	Interne (sur la base des travaux précédents)	2 mois	Équipe interne = 10 000$ Frais = 5 000$

Total Phase 1 383 000$

Chemin de fer TransQuébec Express (CFTQE)
Autofinancement (18 mois)

L'implantation de la corporation permettra à l'équipe de débuter le recrutement des membres dans chacun des groupes et effectuer des activités de financement. Compte tenu de l'intérêt témoigné par des citoyens et des communautés, nous croyons être en mesure d'atteindre l'objectif suivant :

150 membres individuels à 50 $	7 500$
Fondation TransQuébec Express	15 000$
40 organismes régionaux à 1 000$	40 000$
15 investisseurs corporatifs à 1 000$	15 000$
15 commanditaires à 1 000$	15 000$
Fonds de développement	30 000$
Total	122 500$