



Le train à grande fréquence (TGF) : un projet porteur pour toute une communauté

**Mémoire présenté par la Ville de Drummondville
au Comité permanent des transports, de l'infrastructure
et des collectivités de la Chambre des communes**



Au nom du conseil municipal de la Ville de Drummondville, la mairesse Stéphanie Lacoste désire remercier les membres du *Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités* de la Chambre des communes de lui donner l'occasion de faire valoir ses positions et les enjeux qui la préoccupent quant au projet de train à grande fréquence (TGF) et au développement des services de transport ferroviaire de passagers sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent.

Drummondville

Quinzième ville en importance au Québec, Drummondville est la ville centre de la région du Centre-du-Québec. Depuis une dizaine d'années, elle enregistre des augmentations annuelles substantielles de son nombre de citoyennes et de citoyens et connaît un développement constant. Citée en exemple pour sa vitalité et son rôle de moteur économique, la collectivité drummondvilloise poursuit sa lancée.

Parmi les nombreux atouts qui lui permettent ce rayonnement, Drummondville jouit de sa position géographique stratégique, au carrefour d'axes routiers majeurs et en plein cœur du Québec densément peuplé. Drummondville représente une place de choix pour brasser des affaires en offrant des infrastructures économiques modernes pour appuyer la prospérité du milieu économique. Elle est un milieu de vie incontournable pour quiconque souhaite allier prospérité et qualité de vie.

Corollaire à ce dynamisme, la population ne cesse de croître. Les échanges grandissants entre la ville et les grands centres urbains s'intensifient, l'enjeu de mobilité est inéluctable. Drummondville se positionne donc comme l'emplacement tout désigné pour jouer le rôle d'un « hub » dans le déploiement de solutions de transport interurbain dignes du XXI^e siècle.

Un appui de longue date

L'appui de la Ville de Drummondville au projet de TGF, d'abord porté par VIA Rail, ne date pas d'hier. En effet, depuis de nombreuses années, le milieu, et donc la Ville, met de l'avant la pertinence d'une telle initiative. Chambre de commerce et d'industrie, députés locaux et entreprises sont parmi les diverses parties prenantes qui, d'une seule voix, appuient le déploiement de services ferroviaires dignes d'un pays du G7 dans la troisième décennie du XXI^e siècle.

Néanmoins, il importe de rappeler que **l'appui de la Ville à ce projet a toujours été et demeure conditionnel au maintien, à l'amélioration et à la bonification des services sur la Rive-Sud du Saint-Laurent**, dans un contexte où les installations de Drummondville seraient appelées à agir comme un carrefour important, un « hub », entre Montréal et Québec, au même titre que Kingston entre Toronto et Montréal. La population de Drummondville, mais aussi d'une immense partie du sud du Saint-Laurent, serait alors liée à l'Ontario et à Toronto en pouvant se connecter au TGF, à Montréal. **La mise en service du TGF ne saurait se faire au détriment de territoires actuellement desservis.**

Dans sa lutte contre les changements climatiques, nous croyons fermement à l'importance pour le Canada de développer ses réseaux de transport collectif. L'exemple de plusieurs régions du monde, dont l'Europe et le Japon, doit servir de modèle. Un service de qualité contribuera au changement de culture nécessaire pour assurer le succès de la mise en place du TGF et de l'amélioration des services sur la Rive-Sud qui l'accompagne.

Jalons historiques et enjeux actuels

Si le sujet du développement d'un lien ferroviaire amélioré et performant dans le corridor Québec-Windsor s'est invité dans l'actualité sur une base régulière depuis plus de 40 ans, c'est à l'automne 2015 que le président-directeur général de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, a rendu public le projet structurant de train à grande fréquence, le TGF.

Rapidement, convaincues de la pertinence de ce projet, les villes de Drummondville et de Trois-Rivières ont convenu de l'appuyer d'une même voix, plutôt que de s'entre-déchirer sur le trajet que devrait emprunter le TGF. Plutôt que Rive-Nord OU Rive-Sud, nous avons alors choisi Rive-Nord ET Rive-Sud. Cet appui s'est d'ailleurs officialisé dans le cadre d'une conférence de presse des maires des deux villes, en juin 2017.

VIA Rail a rapidement adhéré à cette orientation à l'effet qu'un éventuel tracé sur la Rive-Nord, où des rails dédiés pourraient être utilisés, ne pourrait se faire à l'encontre des régions actuellement desservies sur la Rive-Sud, dont Drummondville où, chaque jour, des dizaines de personnes utilisent le train, vers Québec ou Montréal, pour se rendre au travail, visiter des amis, ou encore prendre part à des activités culturelles et sportives. De même, des résidents d'autres régions font le trajet inverse pour se rendre à Drummondville.

En août 2016, le PDG de VIA Rail confirmait que le développement du TGF entraînerait un repositionnement de la stratégie de transport de passagers sur la Rive-Sud du Saint-Laurent, par la création d'un « hub » à Drummondville pour le transport intercity. Faut-il rappeler que la Rive-Sud est plus densément peuplée que la Rive-Nord et compte plusieurs villes de taille moyenne qui profitent de la desserte ferroviaire ? Outre Drummondville, pensons à Saint-Lambert, Saint-Hyacinthe, Victoriaville, ou encore Lévis.

À la même époque, VIA Rail annonçait qu'entre Montréal et Québec, les fréquences quotidiennes seraient graduellement portées à huit trains dans chacune des directions (sur une période de 2 à 3 ans). **À ce jour, cet engagement ne s'est pas réalisé.**

En plus de la problématique de la fréquence, nous faisons face à des enjeux liés à l'amplitude des horaires et à la fiabilité.

Au niveau de l'amplitude, les horaires actuels ne permettent pas de revenir de Montréal ou de Québec vers Drummondville en fin de soirée, pas plus qu'ils nous permettent de nous rendre à Montréal ou à Québec après une soirée à Drummondville. Ainsi, il n'est donc pas possible de se rendre dans la métropole ou dans la capitale pour assister à un spectacle et revenir, en train, le soir même.

Quant à la fiabilité, les résultats actuels sont peu concluants : de nombreux retards découlent du partage des mêmes voies ferrées pour le transport de passagers et de marchandises, priorité étant accordée à ces dernières, les voies étant la propriété du Canadien National (CN). Il en résulte de longues attentes sur des voies d'évitement qui finissent par décourager les utilisateurs.

Tous ces enjeux limitent la croissance du nombre d'utilisateurs.

Une contribution sociale et économique essentielle

Pour poursuivre sur sa lancée, Drummondville doit pouvoir compter sur l'assurance de la mise en place d'une desserte ferroviaire de passagers améliorée. Il s'agit d'un atout indéniable et indispensable pour la région métropolitaine de recensement que constitue dorénavant Drummondville.

Le développement accéléré et le dynamisme de la région drummondvilloise, de même que sa position avantageuse au Centre-du-Québec, en font un partenaire de choix incontournable pour la réalisation de cet important projet pour la population du Québec et du Canada.

D'ailleurs, au cours des dernières années, la Ville de Drummondville a été particulièrement proactive dans ce dossier. Outre son appui au projet de TGF, elle a posé des gestes importants pour faciliter le développement et l'implantation du futur « hub », se portant notamment acquéreuse des terrains entourant la gare pour en faciliter les opérations et la requalification éventuelle de ce secteur. Il sera ainsi possible pour les trains de passer la nuit en gare ; de même, on pourra y installer les infrastructures nécessaires à l'entretien des trains et, finalement, prévoir des espaces pour du personnel administratif. De plus, la Ville est très avancée pour l'ajout d'un stationnement étagé à quelques mètres de la gare, facilitant ainsi le transfert modal de l'automobile vers le train.

La Ville a également considéré ce nouvel apport dans les réflexions urbanistiques portant sur le secteur du centre-ville. **Clairement, pour Drummondville, le développement du pôle de la Gare se situe au cœur du développement urbain.**

En plein centre-ville, à quelques pas du futur quartier signature *Fortissimo*, ce secteur est porteur d'avenir. L'amélioration de la desserte ferroviaire de passagers constitue incontestablement un catalyseur qui permettrait de mener à terme la requalification et la densification de ce secteur vital et stratégique. La Ville a d'ailleurs déjà élaboré et analysé différents scénarios de développement fort prometteurs.



Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, la mobilité des travailleurs constitue l'une des solutions pour les employeurs tout en favorisant les échanges commerciaux intercités et en rapprochant Drummondville des grands centres. Ajoutons que les entreprises drummondvilloises comptent sur cet apport de ressources compétentes et disponibles en provenance des régions voisines, décuplant ainsi le bassin de travailleurs disponibles à moins d'une heure de déplacement.

De plus, la Ville de Drummondville met en place une stratégie de valorisation du secteur tertiaire moteur sur son territoire, qui ne pourrait que contribuer au succès des projets en matière de transport de passagers et, également, en bénéficier. En parallèle, Drummondville base sa grande attractivité sur un milieu de vie agréable et de qualité ainsi qu'une offre en habitation plus abordable que dans les grands centres. Autant d'arguments qui soutiennent la mobilité de familles qui pourraient ainsi voyager entre un milieu de vie humain et des emplois à l'extérieur.

Finalement, les secteurs touristiques drummondvillois doivent également pouvoir compter sur une desserte ferroviaire solide. Pour ce qui est du tourisme de loisir, reflétant le dynamisme régional, les acteurs du milieu pourront ainsi miser sur un élargissement des clientèles potentielles. L'offre touristique est remarquable. Pensons, entre autres, au Village québécois d'antan, une attraction touristique de calibre international, à la Maison des arts Desjardins de Drummondville, et aux événements culturels et sportifs proposés annuellement, dont le populaire Festival de la poutine.

Drummondville est également reconnue pour le tourisme d'affaires. Son centre de foires et de congrès, le Centrexpo COGECO, compte parmi les plus vastes et les plus modernes de la province. C'est un devoir d'y faciliter l'accès de partout au Québec par un transport collectif fiable, accessible et durable. C'est, ici, une situation gagnante, gagnante, puisque l'opérateur du train verra son achalandage augmenter par l'afflux vers Drummondville des gens d'affaires, et Drummondville pourra continuer à développer son offre prisée en termes de congrès, colloques et autres séminaires.

Le temps de passer à l'action : nos attentes et recommandations

Pour la Ville de Drummondville, il est grandement temps de passer à l'action et d'appuyer sur l'accélérateur pour assurer la mise en place du projet de TGF et l'amélioration de la desserte sur la Rive-Sud du Saint-Laurent.

Nous considérons que l'amélioration du service entre Montréal et Québec sur la Rive-Sud ne pourra attendre l'entrée en fonction du TGF. Des actions doivent être posées maintenant, soutenues par des efforts budgétaires constants et marqués. Nous enjoignons donc le gouvernement du Canada à s'assurer que ses partenaires en la matière posent des gestes concrets, et ce, rapidement.

Parmi ces actions qui doivent être enclenchées dans les meilleurs délais, nous recommandons :

- Que des travaux de modélisation des horaires des trains au départ et à l'arrivée de Drummondville soient entrepris :
 - o Ces horaires révisés devront permettre de solutionner les enjeux de fréquence et d'amplitude, et d'assurer le respect des engagements pris par VIA Rail il y a plusieurs années, soit de faire passer les fréquences quotidiennes de cinq à huit ;
- Que des travaux soient réalisés pour identifier tous les espaces disponibles sur le tronçon Montréal – Québec pour doubler les voies ou, à tout le moins, ajouter des voies d'évitement pour réduire le nombre et la durée des trop fréquentes périodes d'arrêt du train et, ainsi, assurer une plus grande fiabilité ;
- Que des plans d'implantation des infrastructures liées à la fonction de « hub » soient développés, en collaboration avec la Ville de Drummondville, pour en favoriser l'intégration harmonieuse et pertinente aux projets actuellement analysés par la Ville pour le *pôle de la Gare*.

Nous estimons que ces travaux peuvent se réaliser indépendamment des étapes de développement et de réalisation du projet de TGF, et ce, sans plus attendre.

En conclusion, nous tenons à vous réaffirmer toute la volonté et la collaboration de la Ville de Drummondville dans ce dossier prioritaire pour les élus drummondvillois et l'administration municipale.

Notre ville sera toujours votre alliée lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre des projets concrets permettant d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens, tout comme de soutenir le développement économique en luttant contre les changements climatiques.