



*OPTIMISER LE
TRANSPORT
FERROVIAIRE
RÉGIONAL AU
QUÉBEC*

MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES
CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES
BUDGET 2026-2027

FÉVRIER 2026

GENESEE & WYOMING CANADA INC.



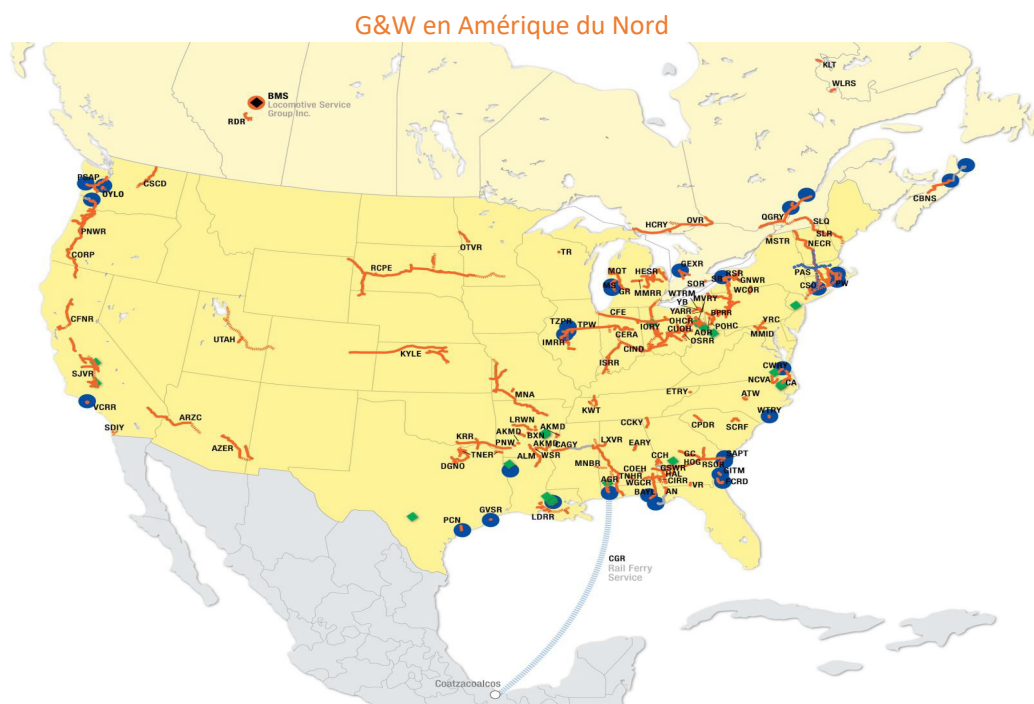
Genesee & Wyoming Canada Inc.

Table des matières

Table des matières	1
À propos de Genesee & Wyoming Canada inc.....	2
Les chemins de fer d'intérêt local : un lien essentiel	3
Recommandation 1 : Renouveler le PSITFIM pour une période de cinq ans	5
Recommandation 2 : Bonifier l'enveloppe budgétaire du PSITFIM	7
Recommandation 3 : Créer un fond d'adaptation aux changements climatiques pour les CFIL.....	9
Recommandation 4 : Autoriser les locataires-opérateurs de CFIL à soumettre des demandes dans le cadre du PSITFIM	10
Recommandation 5 : Développer un crédit d'impôt pour le maintien et l'amélioration des CFIL.....	11
Recommandation 6 : Développer un programme de formation publique pour les chemins de fer et de promotion et de valorisation des métiers du secteur ferroviaire	12
Conclusion.....	13

À propos de Genesee & Wyoming Canada inc.

Genesee & Wyoming Canada inc. (GWCI) est ravi de participer aux consultations prébudgétaires en prévision du dépôt du budget 2026-2027. Basée à Montréal GWCI, est une filiale de Genesee & Wyoming (G&W), leader nord-américain des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). G&W, détenu par Brookfield Infrastructure et GIC depuis 2019, opère plus de 100 chemins de fer de marchandises sur plus de 13 000 miles de voies en Amérique du Nord, desservant 44 États américains, cinq provinces canadiennes et plus de 2 000 clients avec 4 000 employés. Chaque année, notre réseau transporte environ 1,5 million de wagons. Reconnus pour notre efficacité et notre excellent dossier de sécurité, nous excellons comme transporteur ferroviaire de classe 2 dans le transport de marchandises sur courtes et moyennes distances à titre de leader nord-américain.



Au Canada, nous opérons 11 chemins de fer avec 88 locomotives employant environ 500 personnes transportant plus de 96 000 wagons. Au Québec, nos quatre CFIL — Québec-Gatineau (CFQG), Saint-Laurent & Atlantique (Québec) (SLQ), Vallée de l'Ottawa (OVR) et Knob Lake & Timmins (KLT)—jouent un rôle stratégique dans l'économie régionale. Bien que trois relèvent de la compétence fédérale et un de la compétence provinciale, tous contribuent activement au développement économique québécois en offrant un service fiable, sécuritaire et durable. Ils traversent plus d'une dizaine de régions administratives, une trentaine de circonscriptions provinciales. 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 CPKC) qu'avec ceux de nos confrères américains.

Ils assurent le transport des marchandises de plus de 250 clients en offrant des liaisons directes vers l'Ontario, les États-Unis et les marchés internationaux via les ports de Trois-Rivières et de Québec. Nos CFIL connectent également les entreprises locales aux grands réseaux du CN et du CPKC. Avec environ 67 000 wagons transportés annuellement, le Québec représente près de 70 % de nos volumes canadiens. Nos principaux clients québécois incluent Alcoa, Kruger, Domtar, Groupe Arnois, Somavrac, Arbec, Glencore, Rayonier Advanced Materials (RYAM) et Tata Steel. Nous soutenons ainsi les secteurs clés de l'économie, comme l'aluminium, les produits forestiers, minéraux et chimiques.

Près de la moitié de nos employés canadiens sont basés au Québec, avec un salaire moyen d'environ 100 000 dollars par année—un reflet de la qualité et de la spécialisation de nos emplois. Le siège régional à Montréal assure les fonctions stratégiques et décisionnelles que sont : les services des finances, d'ingénierie, des ressources humaines et du marketing et du développement des affaires et des relations gouvernementales.

GWCI est un partenaire clé du gouvernement du Québec contribuant à l'atteinte de plusieurs objectifs et priorités :

- Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale (PSITFIM);
- Plan pour une économie verte 2030;
- Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2025-2029;
- La Vision maritime du Québec;
- La Vision internationale du Québec;
- Plan d'action pour la croissance des investissements étrangers et des exportations 2020-2025.

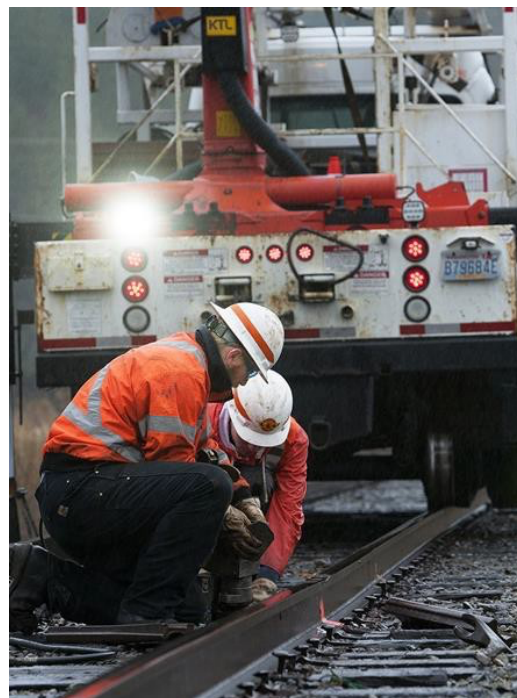
Les chemins de fer d'intérêt local : un lien essentiel

Les CFIL offrent des services essentiels de premier et dernier kilomètre pour de nombreuses entreprises et employeurs, majoritairement situés dans des communautés éloignées. Ils constituent une composante vitale du réseau ferroviaire nord-américain. Près de 20 % de toutes les marchandises transportées par rail au Canada—soit plus de 113 millions de tonnes par année—débutent ou se terminent sur un CFIL¹. Sans ce lien essentiel, de nombreuses industries régionales ne pourraient exister, car les CFIL agissent comme un catalyseur leur permettant d'expédier leurs produits vers les marchés extérieurs de façon compétitive et écologique.

¹ « [Proposition : Crédit d'impôt remboursable pour l'infrastructure des CFIL](#) », mars 2016, ACFC

Le transport ferroviaire représente 1,6 % des émissions du secteur des transports et 0,7 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) du Québec en 2023². L'utilisation de ce mode de transport offre un avantage indéniable aux entreprises québécoises. Il est 12,7 fois plus écologique que les véhicules lourds, qui émettent 20,4% des émissions du secteur des transports et 9,1 % des émissions totales de GES du Québec.

Selon les données les plus récentes de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) pour le Québec, le ratio d'exploitation moyen des CFIL s'élève à 97,5 %. Pour chaque 100 \$ de revenus, les CFIL dépensent en moyenne 97,50 \$ en frais d'exploitation, ne laissant qu'un bénéfice brut de 2,50 \$. Malgré cet apport incontestable à l'économie locale et régionale, les CFIL font face à des défis majeurs : pérennité des infrastructures, adaptation aux changements climatiques et concurrence avec le camionnage. Ce dernier bénéficie en revanche d'infrastructures publiques et de programmes dédiés à la transition énergétique et à la main-d'œuvre.



Ces enjeux menacent la compétitivité des entreprises et des régions québécoises et appellent à une attention accrue des gouvernements. Contrairement aux chemins de fer de classe 1 et à nos confrères américains, qui peuvent transporter des wagons jusqu'à 286 000 lb (130 tonnes) à des vitesses pouvant atteindre 100 km/h, les voies des CFIL—souvent centenaires—limitent la charge à 263 000 lb (119 tonnes) et imposent des vitesses réduites de 40 km/h. Ces contraintes augmentant ainsi les frais d'exploitation pour acheminer la même charge.

Le gouvernement du Québec cherche à décarboniser son économie, à assurer la vitalité de ses régions, la compétitivité et la productivité des entreprises, à accroître ses exportations et à diversifier son économie. Pour ces raisons, nous pensons qu'il a intérêt à doter ses régions des infrastructures de transport ferroviaire de courtes distances les plus efficaces, compétitives et sécuritaires en Amérique du Nord.

Le leadership québécois en matière de soutien aux CFIL

² <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2023/inventaire-ges-1990-2023.pdf>

En décembre 2019, le gouvernement du Québec s’est positionné en leader canadien en lançant des initiatives novatrices pour soutenir les CFIL et leurs clients. Le PSITFIM, issu du Sommet sur le transport ferroviaire, en est l’exemple phare. Initialement doté d’un budget de 4 millions de dollars pour 12 mois, il a été prolongé et bonifié à 12 millions de dollars annuellement jusqu’au 31 mars 2023. Actuellement, il a été renouvelé à un montant de 60 millions de dollars sur trois ans jusqu’au 31 mars 2026.

Ce programme favorise le maintien et l’amélioration des infrastructures pour plus d’efficacité et de compétitivité, tout en permettant des mises à niveau face aux changements climatiques et en promouvant l’intégration modale et l’accroissement de l’activité ferroviaire. C’est un pas majeur vers la pérennité du réseau. Toutefois, notre compétiteur principal—l’industrie du camionnage—bénéficie d’infrastructures financées publiquement et de programmes substantiels pour la transition énergétique et la main-d’œuvre.

Dans un contexte économique difficile et hautement concurrentiel, où les juridictions voisines déploient des mesures agressives pour attirer les investissements et stimuler leur croissance, le Québec doit maintenir son leadership dans le domaine. Pour encourager le développement durable et économique des régions, nous estimons que le soutien public aux CFIL par le gouvernement québécois doit être renouvelé, bonifié et pérennisé au-delà de 2026. Il pourrait prendre la forme d’un programme ministériel, voire s’accompagner d’un crédit d’impôt pour une plus grande prévisibilité et flexibilité.

Nous sommes d’avis que l’approche constructive qu’offre cette consultation permettra d’alimenter les discussions à venir. Nos recommandations porteront principalement sur le maintien et l’amélioration des infrastructures de transport ferroviaire, qui correspond au volet I du PSITFIM.

Recommandation 1 : Renouveler le PSITFIM pour une période de cinq ans

Dans le contexte géopolitique et économique actuel, accentué par la baisse de volume lié aux tarifs américains, le renouvellement du PSITFIM est encore plus crucial aujourd’hui que lors de sa création en 2019. À quelques semaines de son échéance le 31 mars 2026, il n’y a eu aucune confirmation officielle de sa reconduction. Cette incertitude compromet gravement la planification des CFIL et met en péril l’exécution de nombreux projets stratégiques ou entraînera des retards évitables. Nous recommandons donc fermement le renouvellement du programme pour une période de cinq ans. Cette durée s’aligne sur les cycles de planification d’ingénierie et de budgétisation des investissements en capitaux dans le secteur ferroviaire. Elle offrirait une prévisibilité comparable à celle désormais accordée aux CFIL en Ontario depuis le budget 2025.

À titre d'exemple, chez G&W, la planification financière des investissements en capitaux pour l'ensemble de ses CFIL s'étend sur une période de cinq ans et est revalidée à tous les exercices budgétaires. Cette planification quinquennale est nécessaire pour assurer le maintien des infrastructures et leur réhabilitation proactive. Un PSITFIM pérennisé sur cinq ans offrirait aux transporteurs ferroviaires la visibilité nécessaire pour optimiser leurs interventions. GWCI pourrait ainsi exploiter pleinement le potentiel de son réseau au bénéfice des entreprises et des régions québécoises et favoriser les exportations et l'attraction d'investissements.

De plus, en raison du climat rigoureux du Québec, les travaux de mise à niveau et d'entretien des infrastructures ferroviaires doivent impérativement être réalisés entre mai et octobre. En hiver, le gel du sol rend impossibles ou extrêmement difficiles certains travaux essentiels, comme le remplacement des traverses, ou entraîne des coûts additionnels très importants qu'aucun CFIL ne peut envisager. La planification budgétaire de ces interventions débute généralement en août, tandis que les commandes de matériaux sont passées dès janvier afin d'assurer leur livraison au début de la fenêtre de travaux, soit au printemps. L'incertitude sur le renouvellement du programme nuit actuellement à cette chaîne logistique critique.

Un PSITFIM renouvelé, flexible et prévisible sur cinq ans permettrait au gouvernement du Québec d'atteindre simultanément plusieurs objectifs prioritaires :

- **Amélioration de la fiabilité et de la compétitivité** du transport ferroviaire de marchandises, au profit des entreprises québécoises sur les marchés nord-américain et international.
- **Renforcement de l'attractivité économique des régions** non desservies par un chemin de fer de classe 1, en favorisant l'implantation d'entreprises et la création d'emplois.
- **Diminution de la congestion routière** et prolongation de la durée de vie des infrastructures publiques.
- **Réduction des émissions de GES** dans le secteur des transports grâce à un report modal accru vers le ferroviaire.

Cette recommandation s'inscrit pleinement dans la Vision internationale du Québec, qui vise à positionner le Québec comme « le meilleur endroit au monde pour investir et prospérer ». Pour y arriver, elle propose d'augmenter les exportations et d'attirer davantage d'investissements privés. Des infrastructures ferroviaires modernes locales contribuent à l'atteinte de ces objectifs.

Enfin, cette mesure s'harmoniserait avec les pratiques des principaux partenaires économiques du Québec que sont les États-Unis et l'Ontario. 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. Le gouvernement de l'Ontario a pour sa part introduit en 2025 un crédit d'impôt pour l'investissement dans les CFIL destiné aux entreprises pour les dépenses admissibles pour les cinq prochaines années.

La décision de pérenniser et de renforcer le PSITFIM serait donc une réponse cohérente et compétitive pour soutenir les CFIL québécois, les entreprises et les régions qu'ils desservent, tout en renforçant l'attractivité du Québec face à ses voisins. Le renouvellement du PSITFIM pour cinq ans représente non seulement une mesure de soutien sectoriel efficace et éprouvé, mais aussi un levier stratégique pour la décarbonation, le développement régional et la prospérité du Québec.

Recommandation 2 : Bonifier l'enveloppe budgétaire du PSITFIM

Les CFIL ont hérité d'infrastructures vieillissantes et historiquement sous-investi, principalement issues des cessions par les grands réseaux de classe 1 (CN et CPKC). Chez GWCI, par exemple, l'âge moyen des ponts ferroviaires au Canada atteint 88 ans. Ces actifs génèrent des besoins en capitaux massifs pour assurer leur maintien en sécurité et en conformité, d'autant plus que la sécurité n'est pas négociable chez G&W, qui s'engage à opérer en toute sécurité, chaque jour. Cette situation n'est pas due à un manque de volonté des transporteurs ferroviaires : au contraire, la croissance de GWCI est contrainte par l'état actuel de ses infrastructures.

Les CFIL de GWCI 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 dépenses fixes et incontournables laissent peu ou pas de marge pour des améliorations structurantes—augmentation de capacité, accélération des services, attraction de nouveaux trafics—qui généreraient pourtant des retombées économiques majeures pour les régions.

Dans la pratique, les budgets actuels des CFIL se limitent souvent à corriger les priorités identifiées par les rapports d'inspection réglementaires. Prenons l'exemple des Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) : en 2020-2021, une chute significative des volumes a entraîné des revenus insuffisants. Les dépenses en infrastructures (strictement pour la sécurité) ont alors dépassé le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA), forçant l'entreprise à opérer en déficit et à générer un flux de trésorerie négatif. Cette vulnérabilité fragilise non seulement l'opérateur, mais aussi les clients dépendants d'un transport ferroviaire plus écologique et économique que le camionnage — mode qui, lui, bénéficie d'infrastructures routières financées massivement par les fonds publics.

Bien que le PSITFIM représente un pas important dans la bonne direction, son enveloppe actuelle reste insuffisante face aux besoins réels. À eux seuls, les CFQG estiment leurs besoins de maintien à niveau à plus de 40 millions de dollars sur cinq ans. Pour améliorer la qualité des infrastructures des CFQG, les besoins sont évalués à 10 millions de dollars par année ajustés à l'inflation, selon les prix estimés de 2026. Les flux de trésorerie internes ne permettent pas de couvrir ces sommes, encore moins d'investir dans des mises à niveau ou des améliorations pour accroître le volume

et la compétitivité de nos chemins de fer. Pour maximiser l'apport des CFIL à l'économie québécoise, nous recommandons donc de bonifier substantiellement l'enveloppe budgétaire du PSITFIM afin de mieux soutenir l'efficacité et la pérennité des chemins de fer de courtes distances.

Selon nos estimations conservatrices, le coût de remplacement du rail uniquement sur les CFQG est évalué à plus de 100 millions de dollars sur une période de 25 à 30 ans sans le soutien gouvernemental. En contrepartie, selon la durée de vie raisonnable estimée de 40 ans des traverses, le PSITFIM a permis de remplacer environ 80 % des traverses annuellement recommandées depuis 2023. Nous pouvons presque atteindre 99 % si nous parvenons à prolonger leur durée de vie utile à 50 à 70 ans.



Par exemple, prenons la subdivision de la vallée du Saint-Maurice (STMV), d'une distance de 38 km entre le port de Trois-Rivières et l'échangeur du CN située au nord de Shawinigan. Le 9 août 2024, des pluies torrentielles de la tempête Debby ont entraîné la fermeture de ce tronçon gravement endommagé sur un peu moins de 5km (entre les points milliaires 11,99 et 15,00). Les travaux de restauration, estimés à 20 millions de dollars sur quatre ans dépensés principalement en Mauricie, ont permis une

réouverture sécuritaire en septembre 2025. Ils font partie de la phase I du projet ayant nécessité un investissement public-privé de 4,6 millions de dollars. Il faut savoir que GWCI est toutefois toujours en attente de la confirmation du financement public en 2025, soit six mois après la fin des travaux et la fin de notre année financière 2025, le 31 décembre. Les phases suivantes, pour leur part, restent en suspens, faute de confirmation du renouvellement du PSITFIM et de son budget après 2026. Nous estimons que de 1 200 à 2 000 wagons potentiels pourraient être hors de notre portée à partir de 2026 sans ses investissements.

Ce corridor représente une artère vitale des CFQG, avec une moyenne annuelle de 7 000 wagons—soit près de 20 % du trafic total de ce CFIL. Il s'agirait d'une perte d'opportunité significative limitant la croissance de nos revenus et nos plans d'expansion en Mauricie et au Québec. Le Port de Trois-Rivières est en pleine modernisation avec un plan de modernisation de 300 millions de dollars soutenu par les gouvernements. La fermeture du tronçon après la tempête Debby a d'ailleurs entraîné la perte de 630 wagons.

Avec l'importance des travaux à long terme et la vulnérabilité accrue des infrastructures ferroviaires locales face aux événements climatiques extrêmes, une bonification du PSITFIM renouvelé permettrait de restaurer ce corridor. Elle permettrait aussi d'anticiper et de renforcer leur résilience et l'attractivité économique des régions du Québec.

Recommandation 3 : Créer un fond d'adaptation aux changements climatiques pour les CFIL

GWCI salue que l'un des objectifs du programme soit de préserver l'intégrité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec, notamment face aux 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. Le cas du tronçon de la vallée du Saint-Maurice, en août 2024, ainsi que la crue soudaine de la rivière Saint-François qui a emporté un pont ferroviaire du SLQ, en janvier 2018, interrompant la continuité des exportations de nombreuses entreprises de l'Estrie vers les États-Unis, constituent deux récentes illustrations de cette réalité.



Actuellement, le PSTIFIM ne finance que des travaux planifiés et non les urgences climatiques imprévisibles de plus en plus fréquentes. D'ailleurs, en 2025, GWCI a dû prioriser la réfection de la subdivision de la vallée du Saint-Maurice, fermée depuis la tempête Debby. Cette décision s'explique par le fait que le chemin de fer était limité à deux projets admissibles par année.

Nous recommandons donc la création d'un fonds dédié à l'adaptation aux changements climatiques pour les CFIL, adéquatement financé et doté de critères d'admissibilité adaptés à leur réalité. Ce fonds pourrait être intégré au PSITFIM renouvelé, au Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC), ou constituer un nouveau volet spécifique. Il permettrait aux transporteurs ferroviaires de répondre rapidement à des sinistres sans compromettre leur viabilité financière, tout en accélérant la reprise des services. Cette approche s'apparenterait aux interventions sur les autoroutes publiques en cas de sinistre lié aux changements climatiques. Cette mesure renforcerait la résilience des CFIL, soutiendrait l'utilisation du ferroviaire et contribuerait directement à l'atteinte de plusieurs objectifs gouvernementaux.

Par ailleurs, nous recommandons que le PSITFIM renouvelé puisse au moins prévoir une flexibilité permettant de soumettre un troisième projet par année financière en cas de sinistre climatique imprévu. Cette mesure éviterait qu'un transporteur ferroviaire soit contraint de reporter ou d'abandonner un projet planifié, aussi essentiel pour le maintien ou l'amélioration de ses infrastructures.

Recommandation 4 : Autoriser les locataires-opérateurs de CFIL à soumettre des demandes dans le cadre du PSITFIM

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous avons accueilli l'élargissement du PSITFIM aux CFIL de compétence fédérale en reconnaissance des retombées économiques et environnementales qu'ils génèrent au Québec. Cependant, le programme exclut actuellement les transporteurs ferroviaires, ou opérateurs, qui sont locataires de la voie ferrée sous un bail emphytéotique. C'est le cas du OVR, qui traverse la frontière entre le Québec et l'Ontario. GWCI est entièrement responsable de l'entretien, des améliorations et des investissements en capitaux nécessaires sur ce CFIL jusqu'en 2044, tout en assurant l'exploitation quotidienne. Nous recommandons donc d'élargir l'admissibilité du PSITFIM renouvelé à ce type d'ententes commerciales, afin de refléter la réalité opérationnelle et les engagements réels des locataires-opérateurs.



Ce CFIL est essentiel au développement économique et durable de la région du Témiscamingue. Le plus important client de ce chemin de fer est Rayonier Advanced Material (RYAM) (auparavant Tembec). RYAM, en plus d'être le plus important employeur de la MRC, représente près de 80 % du volume d'OVR. La présence du CFIL permet à RYAM de rester compétitive. Elle lui permet d'abaisser ses coûts de transport de marchandises, de diminuer la circulation de camions sur les routes du Témiscamingue et de contribuer à la

baisse des émissions de GES au Québec.

La portion québécoise de ce CFIL reliant Sudbury au Témiscamingue, d'une distance approximative de 97 km, n'est actuellement pas admissible au PSITFIM, puisque GWCI est locataire et non-propriétaire. Pourtant, des travaux sont nécessaires et le chemin de fer pourrait grandement en bénéficier. Il faut savoir que sans l'engagement de GWCI, le propriétaire (CPKC) aurait très probablement abandonné cette voie, qui ne répondait vraisemblablement pas à ses

critères de rentabilité. Un abandon complet pourrait mettre en péril ce service ferroviaire dans la région. Des conséquences graves seraient à prévoir, comme la hausse des coûts logistiques de nos clients, le transfert vers le camionnage, la perte d'emplois et l'affaiblissement de l'attractivité économique du Témiscamingue.

En autorisant les locataires-opérateurs responsables des actifs à soumettre des demandes, le gouvernement du Québec reconnaîtrait par le fait même la contribution réelle de ces CFIL à l'économie locale. GWCI assume déjà les risques et les coûts du maintien de ces infrastructures en sol québécois.

Recommandation 5 : Développer un crédit d'impôt pour le maintien et l'amélioration des CFIL

En complément au PSITFIM, nous proposons de mettre sur pied un crédit d'impôt pour l'entretien et l'amélioration des CFIL. Ce crédit vise à mieux répondre aux réalités opérationnelles des CFIL tout en s'alignant sur les pratiques de l'Ontario et de plusieurs États américains formant nos principaux partenaires commerciaux. Cette solution simple, équitable et prévisible offrirait une incitation fiscale directe aux opérateurs pour favoriser des investissements privés pour assurer la résilience des CFIL, particulièrement pour les travaux urgents et imprévisibles dans le cadre du PSITFIM. Le gouvernement de l'Ontario a d'ailleurs introduit le 15 mai 2025 un crédit d'impôt pour l'investissement dans les CFIL destiné aux transporteurs ferroviaires de classe 2 ou 3. Il permet le remboursement à hauteur de 50 % des dépenses en capital et en main-d'œuvre liées à l'entretien des chemins de fer pour un montant de 8 500 \$ par mille de voie ferrée. Le crédit d'impôt est en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 2030.



Du côté américain, au Kansas, le crédit d'impôt accordé aux lignes ferroviaires secondaires a permis à la South Kansas & Oklahoma Railroad (Watco) d'investir plus de 19 millions de dollars dans l'amélioration de ses voies ferrées sur une période de deux ans, afin de pouvoir transporter des wagons plus lourds de 286 000 livres. Ces améliorations ont permis à la compagnie d'attirer une usine de trituration de soja d'une valeur de 325 millions de dollars, implantée à proximité

immédiate de la voie ferrée. Il en a résulté 50 nouveaux emplois permanents et 25 000 wagons supplémentaires transportés par an (l'équivalent de 100 000 camions par an aux États-Unis).

Un autre exemple de réussite aux États-Unis : la Georgia Central Railway, une ligne secondaire affiliée à G&W qui exploite 340 kilomètres (211 miles) dans le sud-est de la Géorgie. Lors de son rachat par la G&W en 2005, la compagnie avait perdu son principal client. Des travaux d'entretien différés de longue date limitaient le poids maximal des wagons de marchandises transportés à 119 tonnes (263 000 livres). Grâce à d'importants réinvestissements dans Georgia Central pour améliorer son infrastructure, soutenue par des crédits d'impôt fédéraux et étatiques américains destinés aux lignes ferroviaires régionales, la compagnie dispose désormais des voies et des ponts nécessaires pour accueillir des wagons de 286 000 livres. Ceci a permis d'attirer de nouveaux clients, notamment une nouvelle usine d'assemblage de véhicules électriques et un important centre logistique et de distribution de résines plastiques.

Cette mesure renforcerait la sécurité, améliorerait l'intégration harmonieuse avec les chemins de fer de classe I, réduirait les émissions grâce au report modal et à une meilleure efficacité opérationnelle. Elle apporterait également des avantages importants aux chaînes d'approvisionnement et à l'économie québécoise—notamment en réduisant la congestion sur les routes et autoroutes. En 2026, alors que l'Ontario et les États-Unis offrent des outils fiscaux ciblés et prévisibles, le Québec gagnerait à adopter une mesure comparable pour assurer notre compétitivité et celle de nos clients.

Recommandation 6 : Développer un programme de formation publique pour les chemins de fer et de promotion et de valorisation des métiers du secteur ferroviaire

La pénurie de main-d'œuvre qualifiée frappe durement l'ensemble du secteur ferroviaire québécois, mais elle est particulièrement aiguë pour les CFIL. Ces opérateurs, malgré des conditions de travail compétitives, peinent à attirer et retenir du personnel. Ils font face à la concurrence des chemins de fer de classe I dans la grande région métropolitaine de Montréal, ainsi que des services de transport en commun par rail.

Actuellement, les CFIL assument seuls les coûts élevés de la formation spécialisée de leur main-d'œuvre, contrairement au secteur du camionnage qui bénéficie d'un soutien public structuré. Le transport ferroviaire de marchandises est tout aussi stratégique pour l'économie québécoise, mais il souffre d'un manque de visibilité et d'attractivité auprès des jeunes et des travailleurs. Aucun programme n'existe pour le ferroviaire, ce qui désavantage les CFIL aux marges bénéficiaires minces et freine leur capacité à attirer des travailleurs et à répondre à leur besoin de main-d'œuvre.



Un premier pas positif a été franchi le 24 janvier 2023 par l'annonce d'une subvention de 4,4 millions de dollars pour créer une formation unique au Québec au Cégep de Sept-Îles (via le Centre d'expertise ferroviaire RAIL). Ce programme de 280 heures, destiné à 150 travailleurs de neuf entreprises, vise à acquérir des compétences d'avenir en construction, entretien et numérisation des voies ferrées. Bien que louable et alignée sur la lutte contre la pénurie, cette initiative est géographiquement centrée sur la Côte-Nord et ne répond pas pleinement aux besoins les plus pressants de GWCI, concentrés dans le sud du Québec.

- Pour combler ce vide et maximiser l'attractivité du secteur, nous recommandons la mise en place d'un programme public intégré de formation et de promotion des métiers ferroviaires. Ce programme comprendrait des **formations collégiales ou professionnelles** accessibles dans les régions clés, notamment à Montréal et ses environs, en collaboration avec les cégeps, les commissions scolaires et les compagnies de transport ferroviaire.
- **Une campagne de promotion sectorielle**: valorisation des emplois stables et bien rémunérés;
- **Un soutien financier ciblé** pour couvrir une partie des coûts de formation (subventions, bourses, reconnaissance des acquis) afin d'élargir le bassin de candidats qualifiés et de réduire la charge financière des CFIL.

Une telle mesure permettrait aux CFIL de concurrencer équitablement pour la main-d'œuvre, de maintenir et de développer leurs activités, et de contribuer pleinement à une mobilité plus verte et plus compétitive pour le Québec.

Conclusion

Nous réitérons nos félicitations au gouvernement du Québec pour son leadership exemplaire en matière de soutien aux CFIL depuis 2019. Nous espérons sincèrement que les recommandations présentées dans ce mémoire éclaireront utilement les réflexions entourant l'élaboration du budget 2026-2027. Nos recommandations, à coût modéré comparé aux investissements routiers et au soutien offert à d'autres modes de transport des marchandises, maximiseraient le retour sur l'investissement. Elles contribueraient à la compétitivité des transporteurs ferroviaires et de leurs clients, à réduire les émissions et la congestion routière. Des infrastructures ferroviaires régionales encourageraient le maintien et la création d'emplois et l'attractivité économique du Québec.

Pour toute question, demande d'information additionnelle ou pour discuter des recommandations et des modalités précises, n'hésitez pas à communiquer avec :

Monsieur Rick McLellan
Vice-président, Développement des affaires et des Relations gouvernementales
Genesee & Wyoming Canada inc.



Genesee & Wyoming Canada Inc.

9001, boul. de l'Acadie, bureau 600
Montréal (Québec) H4N 3H5
Rick.McLellan@gwrr.com



Genesee & Wyoming Canada Inc.