

Le battage médiatique autour de la vitesse : une taxation sans avantage

Rod Taylor

Chef, PHC Canada

Les Canadiens sont sur le point d'être une fois de plus victimes d'escroquerie. Le projet ambitieux de Mark Carney, visant à construire une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Toronto et Québec,¹ va coûter une fortune, prendre un temps fou et ne profiter qu'à une infime partie de la population canadienne, tandis que la grande majorité des contribuables n'utiliseront jamais ce service.

L'un des principaux obstacles à ce projet de ligne à grande vitesse est l'expropriation des terrains nécessaires à son développement. Lors de la construction des premières lignes ferroviaires au Canada, l'acquisition des terrains était beaucoup plus simple, car il y avait moins d'infrastructures existantes sur le tracé : moins d'autoroutes, de voies ferrées, etc.; moins de maisons et de fermes aménagées ; et beaucoup moins de résistance bureaucratique concernant les préoccupations environnementales ou les revendications territoriales autochtones. Les défis auxquels ce gouvernement et Alto, l'entreprise choisie pour gérer le projet, devront faire face sont d'une ampleur bien plus grande que ceux auxquels ont été confrontés les promoteurs du CN et du CP.

L'une des limites du train à grande vitesse est qu'il exige des lignes relativement rectilignes, avec très peu de courbes progressives. Cela signifie que l'ingénierie, l'acquisition et la construction ne peuvent contourner les obstacles, qu'ils soient physiques ou juridiques. Par conséquent, les promoteurs (et les contribuables) doivent supporter des coûts juridiques et d'acquisition² beaucoup plus élevés.

J'apprécie le concept du voyage en train et je suis convaincu que le Canada doit renouveler, remplacer et redynamiser son service ferroviaire transfrontalier de voyageurs. Il est logique qu'une seule locomotive transportant des centaines de passagers à la fois réduise non seulement le nombre de véhicules sur les routes canadiennes, mais aussi la congestion routière dans les villes de destination. Tout cela repose, bien sûr, sur une exploitation efficace et économique du système, un exercice dans lequel les gouvernements échouent souvent lamentablement.

J'ai travaillé six ans sur la ligne principale du CN en Alberta, au service d'entretien des voies. Je plantais des crampons, remplaçais les traverses usées, réparais les rails cassés et déneigeais les aiguillages et les passages à niveau en hiver. C'était avant que Via Rail ne soit détachée du CN pour devenir une entité distincte. Depuis, nous avons constaté une détérioration constante du service voyageurs, du moins dans l'Ouest. Des gares qui offraient autrefois commodité et confort aux voyageurs ont fermé leurs portes. Les horaires ont été modifiés et les tarifs augmentés à tel point que de moins en moins de citoyens sont enclins à utiliser ce service. Il n'est plus possible de prendre un train en direction est ou ouest n'importe quel jour de la semaine. Les voyageurs potentiels doivent adapter leurs déplacements à des horaires contraignants fixés par d'autres.

Ici, dans le nord de la Colombie-Britannique, le transport ferroviaire de passagers a été remplacé par un incessant trafic de conteneurs acheminant des produits électroniques, des motoneiges, des téléviseurs et d'autres articles en provenance de Chine. Apparemment, les Canadiens ne savent pas fabriquer ces produits. Nous avons sacrifié des emplois, des entreprises et des revenus au profit d'importations étrangères moins chères... et pour garantir que ces produits arrivent à destination à temps, les passagers sont devenus des citoyens de seconde zone et sont contraints d'attendre sur les voies d'évitement que le fret étranger, source de revenus, s'y installe.

Non, je ne suis pas contre le transport ferroviaire. Je pense que notre incapacité à protéger le service voyageur est l'une des tragédies des 40 dernières années.

Mais je m'oppose à ce que les contribuables canadiens paient la facture d'une liaison ferroviaire à grande vitesse très coûteuse, conçue pour servir une élite au détriment du plus grand nombre. Le coût prévu de ce projet de train à grande vitesse est de 90 milliards de dollars. Il n'y a pratiquement aucune chance que le gouvernement ou l'Alto parviennent à maintenir les coûts en dessous de ce montant. Tout d'abord, le taux d'inflation actuel – conséquence directe des dépenses publiques excessives et de la création monétaire – augmentera automatiquement et considérablement les coûts. Le début des travaux n'est pas prévu avant 2029, et aucune date d'achèvement n'a encore été annoncée. Croit-on vraiment que le prix de l'acier ou du cuivre sera le même en 2029 qu'aujourd'hui ? Qu'en est-il du prix des terrains ? De la main-d'œuvre ?

Dans un article de Gage Haubrich publié sur le site Web de la Fédération canadienne des contribuables le 17 avril 2026,³ l'auteur cite trois projets similaires qui ont engendré d'importants dépassements de coûts et de longs retards.

Le projet de train à grande vitesse californien devait coûter 46 milliards de dollars en 2008. Près de vingt ans plus tard, son coût a explosé pour atteindre 174 milliards de dollars, et aucune voie n'a encore été posée.

Au Royaume-Uni, la ligne à grande vitesse HS2 devait coûter 59 milliards de dollars en 2011. Les derniers chiffres montrent que le budget dépasse les 148 milliards de dollars, et sa mise en service n'est prévue que dans près de dix ans.

Le même scénario se répète chez nous. Le gouvernement de l'Ontario avait annoncé la construction d'une ligne de métro léger traversant Toronto, la ligne Ontario, pour un coût de 10,9 milliards de dollars. Mais les coûts ont grimpé jusqu'à 27,2 milliards de dollars avant même la pose de la première voie."

Un autre sujet de préoccupation est l'expropriation de terres, les propriétaires fonciers n'ayant que peu ou pas de possibilités de s'y opposer. Bien que le gouvernement promette une juste valeur marchande pour les terres ainsi acquises, cette « juste valeur marchande » risque de ne pas tenir compte des modifications coûteuses et contraignantes de l'accès aux terres ou du morcellement des exploitations agricoles, ce qui engendrera de nouveaux défis logistiques pour les activités agricoles existantes. Le gouvernement a récemment adopté le projet de loi C-15 précisément pour rendre l'expropriation moins coûteuse et plus rapide. Tout projet de loi permettant au gouvernement de balayer toute dissidence est suspect.

Le projet de train à grande vitesse a été annoncé pour la première fois par le Premier Ministre de l'époque, Justin Trudeau, le 19 février 2025.⁴

Le PHC s'oppose à ce projet pour plusieurs raisons, mais principalement parce qu'il augmentera directement la dette fédérale. Le fait qu'il permette à certains politiciens, gens d'affaires et étudiants de réduire leur temps de déplacement ne compense en rien le coût supplémentaire pour les contribuables canadiens, déjà durement touchés par l'inflation et qui n'utiliseront jamais cette plateforme de luxe onéreuse. Le gouvernement devrait plutôt se concentrer sur le remboursement de la dette et, s'il prévoit investir dans le service ferroviaire voyageurs, consacrer d'abord ces fonds à l'amélioration de l'accès et du service sur les lignes transcontinentales existantes, ce qui profitera à tous les Canadiens. Joignez-vous au PHC⁵ dès aujourd'hui pour un Canada meilleur pour les générations futures.

Notes de bas de page

¹ ottawacitizen.com/news/ottawa-montreal-high-speed-rail

² www.thewhig.com/news/52-billion-over-budget-researcher-crunches-alto-high-speed-rail-numbers

³ www.taxpayer.com/newsroom/high-speed-rail-project-just-an-expensive-fairy-tale

⁴ www.pm.gc.ca/fr/nouvelles/communiqués/2025/02/19/canada-se-dote-dun-train-grande

⁵ www.chp.ca/fr/accueil/rejoignez-nous/

Parti de l'Héritage Chrétien du Canada

chp.ca/fr/accueil • NationalOffice@chp.ca • 1-888-VOTE-CHP (868-3247)

PO Box 4958, Station E, Ottawa, Ontario K1S 5J1

Autorisé par l'agent principal du Parti de l'Héritage Chrétien du Canada et peut être copié.
