

Géographica

AOÛT 2011
www.geographica.ca

RENAISSANCE DU TRAIN

LE NOUVEL ÂGE D'OR DES CHEMINS DE FER CANADIENS

Rouler plus vert
en banlieue de Montréal

Promouvoir la langue
de Molière dans
l'industrie ferroviaire

Les 175 ans du premier
chemin de fer public
au Canada

+ CARTE-AFFICHE : Les voies ferrées du Canada

Arrêt sur demande

HIER, J'AI MANGÉ une demi-locomotive géante. J'ai déjà aussi avalé une « machine à vapeur » et un « wagon ». Et non, je ne suis pas un broyeur de métal. Je suis tout simplement un client de la meilleure pizzeria de l'est de l'Ontario : Mountain Station Pizza. Le propriétaire PJ Breaks — qu'on appelle Pizza Pete —, est un ancien technicien de laboratoire du Conseil national de recherches du Canada et... un mordu du rail. Il a établi son entreprise au sein de la communauté rurale de Mountain, en Ontario, et ses pizzas portent toutes des noms qui rappellent les chemins de fer.

La pizzeria est située dans un bâtiment qui était autrefois un hôtel ferroviaire, tout près d'une gare désaffectée et d'une voie ferrée-marchandises principale est-ouest du Canadien Pacifique. Au son des wagons couverts, des porte-conteneurs et des wagons-citernes qui défilent régulièrement, Pete se fait un plaisir d'entretenir ses clients sur des sujets aussi variés que la société, la politique, et surtout, sur le monde des chemins de fer.

Il aime raconter l'anecdote du conducteur qui avait téléphoné pour passer une commande et qui, une demi-heure plus tard, a arrêté son train, est descendu de sa cabine, est arrivé au pas de course pour cueillir sa pizza, est reparti au même pas vers sa locomotive dont le moteur était toujours en marche, a actionné le sifflet,

puis a repris sa route vers l'Est. Il m'est avis qu'il a enfreint le code de sécurité du CP ce jour-là.

J'entends ce sifflet presque tous les jours, puisque j'habite à environ trois kilomètres de cette voie ferrée. Je fais partie des millions de Canadiens pour qui le chemin de fer est une réalité quotidienne. Ça n'a rien d'étonnant quand on sait que les 60 000 kilomètres de voies ferrées du pays sillonnent les lieux de résidence ou de travail de la plupart d'entre nous. Plus de 95 000 Canadiens travaillent pour l'industrie du chemin de fer ou une industrie connexe.

Afin de réaliser leur article pour *Canadian Geographic*, l'auteur Monte Paulsen et le photographe Tobin Grimshaw ont fait l'expérience du chemin de fer canadien d'une façon peu commune et que nous pouvons tous leur envier. Ils sont allés par train-marchandises vers l'Ouest en passant par les Rocheuses et par train-passagers de Vancouver à Halifax. Ils ont côtoyé des mécaniciens, des préposés aux voies, des dirigeants de sièges sociaux, et ont pu saisir la portée économique et innovatrice du milieu ferroviaire. Leurs observations nous révèlent une industrie enracinée dans un passé riche, mais en constante évolution sur le plan du contrôle de la circulation, de l'efficacité énergétique et de la sécurité.

Eric Harris

EN PAGE COUVERTURE :

Le train-passagers « Rocky Mountaineer » parcourt quatre trajets en Colombie-Britannique et en Alberta.



Géographica

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION Eric Harris
RÉDACTRICE EN CHEF Monique Roy-Sole
DIRECTRICE ARTISTIQUE Suzanne Morin
CARTOGAPHE Steven Fick
GRAPHISTE Guy Langevin
RECHERCHEUR PHOTO Kathy Frankiewicz
TRADUCTION Brooke Delisle inc.
RÉVISEUR-CORRECTRICE Hélène Larue
COORDONNATEUR DE PRODUCTION Mike Elston
GRAPHISTE DE PRODUCTION Zoé Lindsay

PRÉSIDENT ET ÉDITEUR André Préfontaine
DIRECTRICE, MARKETING Christina Baird
DIRECTEUR, NOUVEAUX MÉDIAS Gilles Gagnier
DIRECTEUR, FINANCE ET ADMINISTRATION Michael Edwards, CA
VICE-PRÉSIDENTE, VENTES PUBLICITAIRES Pamela MacKinnon (416) 360-4151

Géographica est publié par Canadian Geographic Enterprises, pour la Société géographique royale du Canada.

1155, rue Lola, bureau 200, Ottawa (Ontario) K1K 4C1
 (613) 745-4629

www.geographica.ca
www.canadiangeographic.ca
editor@canadiangeographic.ca
www.rcgs.org rcgs@rcgs.org

ISSN 1920-8766. Le contenu de ce magazine ne peut être reproduit, archivé dans une base de données ni transmis, sous quelque forme que ce soit, sans l'autorisation écrite de l'éditeur. Copyright ©2011. Tous droits réservés.

Géographica et sa signature graphique sont des marques déposées.

Imprimé par Dolco Printing.



FONDÉE EN 1929, la Société est un organisme à but non lucratif. Elle vise à promouvoir le savoir géographique, en particulier à diffuser des connaissances sur la géographie canadienne et ses liens avec l'essor du pays, de ses habitants et de leur culture. En bref, sa mission consiste à mieux faire connaître le Canada aux Canadiens et au monde entier.

PRÉSIDENT D'HONNEUR
 Son Excellence le très honorable David Johnston
 C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
 Gouverneur général du Canada

PRÉSIDENT
 John Geiger, Toronto

VICE-PRÉSIDENTS
 Bruce Amos, Ottawa; Peter Harrison, Kingston (Ont.);
 Paul Ruest, Winnipeg

SECRETAIRES
 Beth Dye, Kamloops (C.-B.)

TRÉSORIER
 Keith Exelby, Ottawa

DIRECTEUR EXÉCUTIF
 André Préfontaine

Rouler plus vert

Joël Gauthier envisage Montréal comme le berceau d'une nouvelle ère de transport ferroviaire propre en Amérique du Nord. « Nous souhaitons électrifier l'ensemble du réseau d'ici 2020 », révèle le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Le réseau de trains de banlieue, qui a enregistré une hausse d'achalandage de 120 % depuis 10 ans, exploite déjà une ligne électrique — la seule au Canada. L'AMT est aussi en voie d'acheter des locomotives bimode diesel-électricité, ce qui facilitera l'électrification progressive des autres lignes. Les trains électriques sont plus rapides, plus silencieux et plus fiables que les trains au diesel; ils fonctionnent à moindre coût et, s'ils sont alimentés à l'hydroélectricité, ne produisent aucune émission de gaz à effet de serre.

Monte Paulsen



POUR LES FÉRUS DU RAIL

Exporail, le plus grand musée ferroviaire au Canada, marque cet été un jalon important de l'histoire du rail canadien : l'ouverture, il y a 175 ans, du premier chemin de fer public au pays. Financé par des industriels montréalais, le Champlain & St. Lawrence Rail Road a été inauguré le 21 juillet 1836 (EN HAUT). Reliant La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu, ce chemin de fer fut construit pour faciliter le commerce entre Montréal et New York, explique Maurice Binette, coordonnateur à la programmation du musée situé à Saint-Constant, en banlieue de Montréal.

Pour commémorer cet événement, ainsi que le 50^e anniversaire du musée, Exporail a présenté une gamme d'activités du 21 au 24 juillet. Les amateurs du rail ont eu accès à des véhicules ferroviaires rarement ouverts au public, dont une voiture de fonction du Canadien Pacifique, construite en 1864, qui a transporté quelques-uns des pères de la Confédération au Nouveau-Brunswick, en route vers Charlottetown, en 1867.

On a également donné une conférence sur les dernières découvertes au sujet de la locomotive Dorchester, utilisée pour le premier voyage en 1836, et qui, plus tard, aurait mystérieusement disparu.

Monique Roy-Sole

Le mot juste

Les anglicismes employés dans les communications de l'industrie ferroviaire n'auront plus le « right-of-way » grâce à un nouveau portail linguistique : lesmotsdelavoie.ca. Pierre Fallu, initiateur de ce projet conjoint de l'Institut ferroviaire du Québec et de l'Office québécois de la langue française, aimerait lire et entendre désormais, à la place de l'expression anglaise ci-dessus, « emprise ferroviaire ». Les deux organismes ont travaillé ensemble pendant un an avant de lancer ce lexique ferroviaire bilingue en ligne en mars dernier. Une version imprimée sera disponible d'ici le mois d'août.

« Nous avons rassemblé plus de 800 entrées, bien définies et catégorisées, explique M. Fallu. Le mot peut avoir rapport à l'exploitation, aux équipements, aux législations. »

Le portail a été élaboré dans le cadre d'un programme provincial pour promouvoir la francisation des milieux de travail québécois. « On veut inciter les travailleurs et les internautes du grand public à utiliser les bons mots en français », dit Pierre Fallu.

Julie Cameron





EN VOITURE!

Les chemins de fer du Canada à l'aube d'une ère nouvelle

PAR MONTE PAULSEN, PHOTOS DE TOBIN GRIMSHAW



Le parcours du Canadien de VIA Rail est l'un des plus pittoresques du pays, comme l'illustre cette magnifique courbe près de Kamloops, en Colombie-Britannique.



FERNIE (COLOMBIE-BRITANNIQUE) — Les flammes dansent sur la voie. Les flocons virevoltent autour. De minces volutes de fumée noire encerclent l'homme qui assène de lourds coups de masse sur un boulon récalcitrant. Le bruit régulier du marteau qui frappe les anneaux métalliques enterre le crépitement des flammes.

Enfin dégagé, le boulon endommagé est vite remplacé. L'équipe d'entretien de la voie ramasse ses outils et éteint le feu de kérosène allumé pour provoquer l'expansion de l'acier frigorifié. Elle envoie un message radio au contrôleur de la circulation ferroviaire pour lui signifier qu'il peut rouvrir la voie.

J'entends la locomotive avant de l'apercevoir. Un instant plus tard, un phare surgit de la brume et la silhouette du puissant véhicule rouge se dessine. Waldy Matyjaszyk, le mécanicien, arrête le train

et me fait signe de monter à bord. Une fois juché en haut d'une échelle abrupte, je me penche pour franchir la lourde porte d'acier qui mène dans la cabine de la locomotive du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP). C'est le premier de plusieurs dizaines de trains de marchandises et de passagers que j'emprunterai d'un océan à l'autre pour mon expédition de 7 500 kilomètres. Mon objectif? Prendre le pouls de l'industrie ferroviaire canadienne.

Waldy Matyjaszyk remet le manipulateur en position de marche et la locomotive rugit, avançant par secousses jusqu'à ce qu'elle ait éliminé le jeu des attelages entre les 115 wagons chargés de charbon qui nous suivent. Comme si l'on démêlait un Slinky de plus d'un kilomètre de longueur...

Nous accélérons et les chevreuils bondissent hors de la voie enneigée. Mon esprit vagabonde au son du clic-clac du train. Je revois une vieille photo noir et blanc granuleuse, montrant des





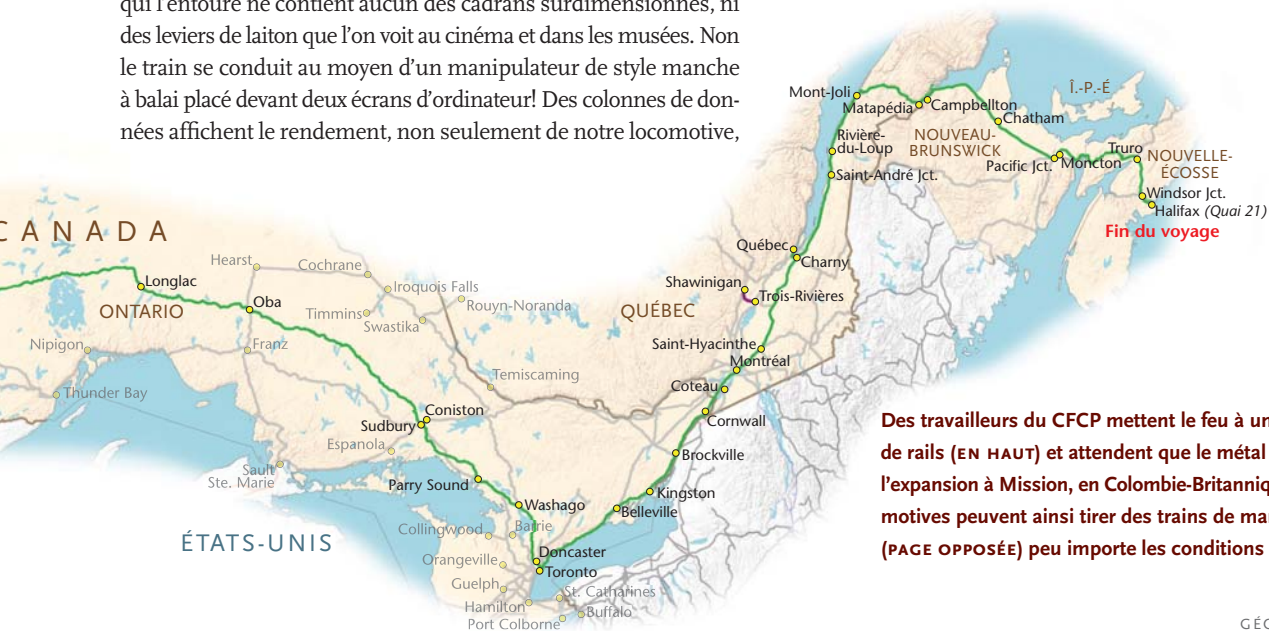
hommes coiffés de hauts-de-forme qui enfoncent le dernier crampon à Craigellachie, en Colombie-Britannique. Soudain, une voix inhumaine me tire de ma rêverie. « Détecteur CP, dit la radio d'une voix rauque, 472 essieux, aucun signal d'alarme ».

M. Matyjaszyk m'explique : au départ de Fernie, nous avons passé devant un détecteur de chaleur qui mesure la température de chaque boîte d'essieu du train. Des boîtes chaudes peuvent causer une défaillance mécanique. Dès que le détecteur a fini de compiler les données, une voix générée par ordinateur transmet les renseignements à la locomotive.

Vêtu d'une salopette Carhartt et d'une chemise de travail de coton bleu, Waldy Matyjaszyk ressemble en tous points à l'image que je me fais d'un mécanicien depuis toujours. Mais le poste de pilotage qui l'entoure ne contient aucun des cadrans surdimensionnés, ni des leviers de laiton que l'on voit au cinéma et dans les musées. Non le train se conduit au moyen d'un manipulateur de style manche à balai placé devant deux écrans d'ordinateur! Des colonnes de données affichent le rendement, non seulement de notre locomotive,

mais aussi de deux autres, télécommandées, qui poussent le train, la première au centre et l'autre à l'arrière. Ce gouffre entre mes attentes et la réalité me donne une leçon qui me sera répétée à plusieurs reprises au cours de cette odyssée à travers huit provinces : avec leurs trains bourrés d'ordinateurs qui filent sur des rails de haute technologie, les chemins de fer canadiens n'ont plus grand-chose à voir avec l'image historique qu'ils évoquent parfois.

Exploité par le secteur privé, le réseau canadien de transport ferroviaire de marchandises compte parmi les meilleurs du monde. Les 45 000 kilomètres de voies ferrées qui sillonnent le pays servent au transport des céréales, du pétrole, du charbon, des produits forestiers et de la majorité de tous les autres produits exportés du Canada, vers des ports comme Vancouver et Montréal.



Des travailleurs du CFCP mettent le feu à une section de rails (EN HAUT) et attendent que le métal prenne de l'expansion à Mission, en Colombie-Britannique. Les locomotives peuvent ainsi tirer des trains de marchandises (PAGE OPPOSÉE) peu importe les conditions du climat.

Avec leurs trains bourrés d'ordinateurs qui filent sur des rails de haute technologie, les chemins de fer canadiens n'ont plus grand-chose à voir avec l'image historique qu'ils évoquent parfois.



Au retour, ces rails voient passer presque tout ce que les Canadiens consomment, des pommes aux automobiles, livré à tout au plus quelques centaines de kilomètres des magasins qui les vendent. Au total, les compagnies ferroviaires accaparent les deux tiers du transport de surface de marchandises au Canada. Par ailleurs, les deux compagnies de transport ferroviaire de marchandises de catégorie 1 (à trafic lucratif) du pays figurent au nombre des chefs de file de l'industrie : le Canadien National (CN) est la plus économe en carburant de toute l'Amérique du Nord, tandis que le CFCP affiche le meilleur bilan en matière de sécurité depuis une dizaine d'années.

De leur côté, les réseaux publics de transport de passagers du Canada desservent plus de 77 millions de voyageurs par année. Les trains à deux étages conçus pour le réseau GO Transit de Toronto et construits par Bombardier ont séduit une douzaine d'autres réseaux de transport en commun d'Amérique du Nord. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal enregistre une croissance de 10 % par année. Et VIA Rail met les bouchées doubles pour améliorer le service entre Toronto et Montréal.

Impressionnant. Sauf que, comme une locomotive qui émerge de la brume, la renaissance de l'industrie ferroviaire canadienne, version 21^e siècle, demeure masquée par les légendes du 19^e. Mon voyage vise à faire le tri entre le passé et le présent, et à saisir des bribes de l'avenir qui se dessine pour les chemins de fer canadiens.

FORT STEELE (COLOMBIE-BRITANNIQUE) — Des bisons broutent tout près du poste de triage, une construction modulaire aux frontières de la ville. Rien ne trouble leur tranquillité, pas même le train de charbon qui roule pesamment aux abords du pré.

Fort Steele marque la séparation entre deux sections de voies, appelées subdivisions, qui servent principalement à définir le point de relève des équipes. C'est le mécanicien Mark Barrett et le chef de train Jeff Campbell qui prennent les commandes à Fort Steele, pour diriger le train vers le nord, jusqu'à Golden. Notre chargement provient de la mine d'Elk Valley, construite par le CFCP et exploitée par cette même société durant plus d'un siècle. En 2001, cependant, le CFCP s'est départi de ses mines, navires, hôtels et autres entreprises pour concentrer tous ses efforts sur le chemin de fer.



La communication verbale est essentielle pour les contrôleurs de trains de la voie de triage achalandée Walker du CN à Edmonton, Brian Cissell de VIA (À DROITE, EN HAUT) et Jean Vachon des Chemins de fer Québec-Gatineau (À DROITE, EN BAS).



Le charbon est un produit de base qui se vend essentiellement au même prix partout dans le monde. Mais tandis que le charbon canadien doit franchir les Rocheuses pour se rendre à la mer, celui de pays concurrents tels que l'Australie provient de mines situées à moins de 150 kilomètres des navires. La mondialisation des marchés a mis les compagnies ferroviaires canadiennes au défi de livrer des produits de base tels que le charbon, les céréales, la potasse et les produits forestiers de façon beaucoup plus efficace.

Aux prises avec ce problème commercial, les compagnies ferroviaires n'ont eu d'autre choix que de devenir les plus rentables d'Amérique du Nord. C'est ainsi qu'elles en sont arrivées à créer une nouvelle locomotive diesel électrique qui génère davantage de puissance que les anciennes, tout en exigeant moins de carburant, ainsi que des ordinateurs de bord qui renseignent les mécaniciens sur le nombre de litres consommés.

Parmi les autres améliorations technologiques, mentionnons les systèmes de mise en veille automatique, qui réduisent la marche au ralenti, et l'allègement des wagons. Chacun des wagons-tombereaux à châssis d'aluminium de mon train, par exemple, pèse

22 tonnes, contre 32 tonnes pour les anciens wagons d'acier. Résultat : avec un seul litre de carburant, les compagnies ferroviaires canadiennes arrivent aujourd'hui à déplacer une tonne de marchandises sur une distance de près de 200 kilomètres.

Cette obsession d'économie de carburant n'est pas née seulement d'une quelconque préoccupation environnementale, mais bien du fait que le carburant peut représenter jusqu'à 20 % des frais d'exploitation. Elle a cependant eu pour effet de faire du train le moyen le plus écologique de transporter des marchandises par voie terrestre au Canada (voir encadré, page 18).

ROBERTS BANK (COLOMBIE-BRITANNIQUE) — Vu des airs, le Deltaport ressemble à une immense tapette à mouches posée sur le détroit de Georgia. Le trajet du charbon se termine ici, sur cette île artificielle de 85 hectares construite au sud de Vancouver, où des grues soulèvent les wagons et les retournent pour les vider comme de simples jouets.

Le Deltaport est l'un des 28 principaux terminaux de fret que comprend Port Metro Vancouver (PMV). Misant sur des marchandises d'exportation telles que le charbon, les céréales et la potasse, ce port est devenu le plus vaste du Canada. En 2010, PMV a vu passer 118 millions de tonnes de marchandises, soit environ la moitié du fret maritime canadien. C'est en outre le principal port d'exportation en Amérique du Nord.

« C'est ce qu'on fait, au Canada, m'explique Chris Badger, directeur de l'exploitation du port, dans son bureau qui donne sur l'inlet Burrard. On creuse notre pays et on l'envoie à l'étranger. »

PMV accueille également 50 % du fret conteneurisé qui arrive au Canada. La moitié du Deltaport est d'ailleurs consacrée au plus



« Le réseau ferroviaire national est le seul élément expliquant que Vancouver soit devenue la porte de l'Asie-Pacifique. »

grand terminal à conteneurs de Vancouver. La plupart arrivent de la Chine, mais beaucoup viennent du Japon ou de la Corée. En général, ils sont posés directement sur la voie ferrée, sans jamais toucher le sol.

D'immenses grues soulèvent les conteneurs des navires amarés aux quais du Deltaport et les déposent sur des navettes qui les transportent jusqu'aux wagons en attente. Les trains se composent de plusieurs lots : un en partance pour Toronto, un autre pour Chicago, et ainsi de suite. Une fois assemblés, ces lots forment des trains transcontinentaux de plus de quatre kilomètres de longueur qui quittent Vancouver à intervalles de quelques heures, respectent des horaires très précis et jouissent de la priorité de passage. Ce sont les nouveaux monarques du transport ferroviaire canadien. Le CN et le CFPC règnent sur le transport intermodal en exploitant le plus gros du trafic de PMV.

« Tout ce qu'on peut acheter ou rêver d'acheter au Canada » arrive par ces trains intermodaux, m'explique John Orr, un vice-président adjoint qui dirige les activités du CN dans l'Ouest canadien.

Quant à l'importance du transport ferroviaire pour le port et le Canada, Chris Badger est catégorique : « En matière de commerce,

Vue du Deltaport (CI-DESSUS), l'un des 28 principaux terminaux de Port Metro Vancouver. Un train intermodal du CFPC (CI-DESSOUS) quitte Deltaport.

rien n'est plus précieux pour le Canada que ce mince ruban d'acier qui traverse le pays. Le réseau ferroviaire national est le seul élément expliquant que Vancouver soit devenue la porte de l'Asie-Pacifique. Sans ce

réseau, Vancouver serait encore un quelconque village de pêcheurs. »

MOUNT ROBSON (COLOMBIE-BRITANNIQUE) — Difficile de trouver un point de vue plus spectaculaire sur les paysages canadiens que celui qu'offre le dôme d'observation du Canadien, le célèbre train de VIA Rail. Dans des subdivisions comme celle-ci, le train glisse à une vitesse de 50 kilomètres à l'heure, juste assez lentement pour nous permettre de bien observer les aigles, les wapitis, les orignaux et les castors au passage. Ni panneaux réclames, ni restaurants minute, ni déchets n'enlaidissent les paysages vierges qui se succèdent au fil du trajet.

VIA est une société d'État qui a été créée en 1977 pour prendre en charge le service de transport de passagers déficitaire du CN et du CP, les deux compagnies voulant se concentrer sur le transport de marchandises. Les 500 trains hebdomadaires de VIA transportent près de quatre millions de voyageurs par année. Toutefois, la réputation de service exceptionnel dont jouit la société partout dans le monde repose essentiellement sur un seul train, le Canadien, que les guides de voyage décrivent comme l'un des meilleurs trains touristiques du monde.

Alors que nous nous fauflions dans le col Yellowhead, je partage un déjeuner composé d'un potage florentin aux champignons, de saumon fumé et d'asperges avec Carol Mirlow, une touriste australienne. « Pour moi, le train conserve un cachet romantique, soutient-elle. On se sent comme dans un autre monde ici. Ça me fait penser à Hercule Poirot et à l'Orient-Express. »





MELVILLE (SASKATCHEWAN) — La rue principale débute littéralement à la porte d'une grande gare érigée en 1908 par le Grand Trunk Pacific Railway. De la fenêtre du premier étage, on aperçoit essentiellement tout ce qu'il y a à voir à Melville : l'hôtel de ville, le supermarché Prairie Co-op, quelques hôtels défraîchis, une douzaine de petites entreprises, presque autant d'églises et, bien sûr, l'aréna. Mais le CN comme VIA ont déserté la vieille gare, flanquée d'un côté par le poste de triage modulaire construit par le CN, et de l'autre par un abri préfabriqué érigé par VIA. La vieille gare abandonnée croule lentement au milieu.

Melville tient son nom de Charles Melville Hays, ce président du Grand Trunk Pacific qui rêvait de construire un chemin de fer transcontinental pour concurrencer celui du CFCP. L'homme a péri dans le naufrage du *Titanic* en 1912, mais la société ferroviaire, intégrée au CN en 1919, a fait vivre sa ville éponyme durant plus d'un siècle.

Jo-Anne Reid a grandi au sein d'une famille dédiée au CN. Son grand-père, son père et trois de ses oncles ont travaillé pour la compagnie. « Ils adoraient leur mode de vie et le CN », affirme Jo-Anne, entrée elle aussi à la société dès la fin de ses études secondaires. Pendant 15 ans, elle y a occupé divers postes, de conductrice de camion d'équipe à secrétaire du poste de triage, en passant par laveuse de wagons de céréales. Elle y a même rencontré son mari, Grant. Elle a cependant quitté son emploi peu après la naissance de Jesse, son deuxième fils.

Grant a grandi à la ferme où Jo-Anne et lui ont ensuite élevé leurs deux garçons. Il est entré au service du CN au printemps 1984. « À l'époque, il n'y avait vraiment pas beaucoup d'emplois, se rappelle-t-il; seulement le CN, j'imagine. »

Un train de marchandises se déplace dans le canyon Fraser en Colombie-Britannique (CI-DESSUS). Des pigeons s'envolent d'une voie de triage du CN à Edmonton (CI-DESSOUS).

Le jeune homme a gravi les échelons, devenant tour à tour serre-frein, chef de train, puis mécanicien. Aujourd'hui, il gagne plus de 100 000 dollars par année, mais les horaires imprévisibles lui ont fait manquer

d'innombrables fêtes d'anniversaire et parties de baseball de ses fils. En effet, les mécaniciens et les chefs de train doivent travailler chaque fois que leur nom revient en tête d'une liste périodique. « Vous savez, le chemin de fer, ce n'est pas un boulot, ni une carrière, explique-t-il. C'est un mode de vie, tout simplement. »

Un mode de vie que partagent 35 000 Canadiens, plus 60 000 autres qui travaillent pour des fournisseurs des compagnies ferroviaires. Le CN, qui a réduit son personnel et ralenti son recrutement lorsque des difficultés économiques se sont manifestées au début des années 1990, se retrouve aujourd'hui en manque de sang neuf : chaque année d'ici cinq ans, la société verra 10 % de ses 22 000 travailleurs partir à la retraite. La même pénurie guette le CFCP. Les deux sociétés mènent une campagne de recrutement intensive.

Jo-Anne et Grant Reid se disent redevables au CN d'avoir fait vivre leur famille et leur ville durant si longtemps. Jo-Anne affirme : « Sans le CN, je ne crois pas que Melville existerait. »





Ni panneaux réclames, ni restaurants minute, ni déchets n'enlaidissent les paysages vierges qui se succèdent au fil du trajet.

WINNIPEG — Daryl Adair s'installe dans un fauteuil du somptueux hall de l'hôtel Fort Garry, à un coin de rue de la gare de VIA. Cet hôtel, également construit par le Grand Trunk Pacific, appartient aujourd'hui à un entrepreneur indépendant, mais la plupart des anciens hôtels ferroviaires du CP ont été vendus à la chaîne Fairmont.

M. Adair possède une petite agence touristique qui organise des voyages accompagnés sur plusieurs des parcours ferroviaires de passagers les plus intéressants du Canada. Un des circuits qu'il propose emprunte le Canadien jusqu'à Melville, où M. Adair loue l'autobus de l'équipe de hockey pour emmener ses clients voir les couleurs d'automne ou visiter des sites historiques. D'après lui, ce genre de tourisme régional, largement inexploité, pourrait bien prendre son essor aux quatre coins du Canada, à condition que le gouvernement fédéral y investisse de deux façons.

En premier lieu, le Canada doit remettre en état les anciennes gares décrépies, comme celle de Melville. La restauration de ces bâtiments historiques aiderait à implanter l'infrastructure touristique nécessaire. C'est ce qu'on a fait par exemple à Cochrane, en Ontario, où un seul bâtiment abrite la gare routière et ferroviaire, un hôtel et un restaurant. Correctement orchestré, ce type d'investissement attirerait les entreprises privées dans les petites villes qui en ont le plus besoin, soutient M. Adair.

En second lieu, selon lui, le Canadien doit recommencer à rouler quotidiennement. En réduisant la fréquence des départs à trois par semaine en 1990, VIA a perdu à la fois la possibilité d'augmenter le nombre de visites touristiques et celle de proposer une liaison interurbaine digne de ce nom. Sachant que Greyhound et d'autres compagnies d'autobus éliminent certains



Un service à la clientèle impeccable est la règle d'or du Canadien de VIA Rail (À DROITE, DE HAUT EN BAS) : Faith Vinci se prépare à faire les lits, on sert le champagne et Vern Zelenewick s'amuse ferme avec des passagers.



trajets dans les Prairies et qu'un nombre croissant de passagers utilisent les voitures de l'avant du Canadien pour se rendre d'une ville à une autre, Daryl Adair suggère de « marier » les deux types de service, ce qui revient à compenser le prix des billets interurbains par les tarifs plus élevés que paient les touristes long-courriers. « Il y a tellement d'autres possibilités, avance-t-il, mais il faut une volonté politique. »

GARE UNION, TORONTO — Au sous-sol de cette gare historique, le plancher de tuiles brunes est sans doute le plus foulé du Canada. Plus de 200 000 personnes traversent la gare Union tous les jours, et des milliers remplissent le hall de gare de GO Transit aux heures de pointe. Vue de la mezzanine, la foule fait penser à la marée. Le hall se remplit d'humains qui, tour à tour, s'arrêtent devant le

tableau des départs affiché près du plafond. L'endroit dégage une odeur de café, de nourriture et de sueur. L'écran se rafraîchit, de nouveaux numéros de voie s'affichent, et la marée de navetteurs se disperse. Pendant un instant, on aperçoit les tuiles sales du plancher, mais la vague humaine suivante commence déjà à déferler.

Aussi nombreux soient-ils, ils ne représentent qu'une infime fraction des 57 millions de passagers qui arrivent au centre de Toronto ou en repartent chaque année à bord du GO, le réseau de chemin de fer de banlieue le plus vaste et le plus populaire du Canada. Le GO est une division de Metrolinx, un organisme du gouvernement de l'Ontario (d'où l'acronyme GO) dont les activités couvrent l'agglomération de Toronto (GTA) et Hamilton. En 1967, le GO se résumait à un train desservant quelques municipalités riveraines. Aujourd'hui, le réseau comprend sept parcours et 59 gares. Chaque



jour, 180 trains transportant 180 000 passagers le sillonnent. Et 96 % de ces passagers s'arrêtent à la gare Union.

« Il s'agit de l'une des principales plaques tournantes de transport du Canada », dit Gary McNeil, président du GO, en précisant que la gare Union dessert plus de voyageurs par année que l'aéroport international Pearson. Construit il y a 90 ans, le bâtiment subit actuellement d'importantes rénovations. Les travailleurs ont entrepris d'enfoncer les colonnes de fondation dans le but de construire un nouveau hall de gare et un centre commercial en dessous du niveau principal. Le projet comprend en outre le remplacement de la partie centrale du toit du quai couvert pour passagers par un atrium de verre et le rafraîchissement du magnifique hall principal, à l'extérieur comme à l'intérieur. Au coût de 640 millions de dollars, il devrait s'achever en 2015, à temps pour la tenue des Jeux panaméricains à Toronto.

Par ailleurs, le réseau GO continue de s'étendre, notamment vers l'aéroport : la construction du Lien air-rail devrait elle aussi prendre fin en 2015. Pour suivre la croissance démographique de la GTA, le GO prévoit ajouter des trains sur tous les trajets et augmenter progressivement les heures et la fréquence de service. Le réseau gagne aussi du territoire : d'ici la fin de l'année, les habitants de Kitchener et de Waterloo pourront franchir en train les 100 kilomètres qui les séparent de Toronto.

Les avantages du réseau GO se répercutent bien au-delà de la GTA. Les voitures à deux étages, qui sont l'image de marque du GO, font fureur chez Bombardier. Le fabricant canadien en a vendu à 13 réseaux de transport en commun, partout en Amérique du

Erin Janssen (CI-DESSUS) attend son train à Melville en Saskatchewan, une ville ferroviaire type où le CN a employé trois générations de Reid (CI-DESSOUS).

Nord. Aucun autre véhicule ferroviaire pour passagers n'a jamais connu un tel succès.

Le réseau présente également des avantages environnementaux. Un train GO de 10 wagons transporte un nombre de passagers équivalant à 1 400 voitures sur la route, ce qui réduit la congestion routière et les émissions de carbone. En outre, les locomotives du nouveau Lien air-rail, parmi les plus propres de l'industrie, émettront à peine plus de gaz d'échappement qu'un autobus urbain. Le GO vise d'ailleurs à convertir toutes ses locomotives à cette norme « de niveau 4 » d'ici 2017.

BELLEVILLE (ONTARIO) — Le train VIA tangué doucement en changeant de voie à l'est de Toronto. Assis dans ce qu'on appelait autrefois une « voiture-club », je suis entouré de gens d'affaires québécois qui retournent à la maison. Nous sommes au cœur du fameux « corridor » de VIA, un segment de 1150 kilomètres entre Québec et Windsor (Ontario) qui génère plus de 80 % des recettes de l'entreprise. Pas étonnant, donc, que celle-ci y consacre la majeure partie des 923 millions de dollars obtenus du gouvernement fédéral, de 2007 à 2009, dans le cadre du programme de relance. L'investissement sert en particulier à construire les 80 kilomètres de voie principale qui permettront d'éliminer les goulots d'étranglement entre Toronto et Montréal.

VIA a aussi commencé à reconditionner ses locomotives et à remettre à neuf ses voitures. En plus de prévoir la construction de six nouvelles gares entre Brockville et Windsor, elle négocie avec le GO et





l'AMT de Montréal dans l'espoir d'établir une billetterie conjointe.

« Nous devons convaincre les gens de laisser leur voiture à la maison », dit Marc Laliberté, président de VIA. Ayant fortement amélioré la ponctualité de ses trains depuis quelques années, la société d'État estime que d'ici l'an prochain, certains trains pourraient franchir la distance Toronto-Montréal en moins de quatre heures. Ce gain de temps enthousiasme M. Laliberté : « De cette façon, le train arrive à concurrencer l'avion.

« Chaque moyen de transport a une fenêtre, un créneau qui lui est propre, poursuit-il. De 0 à 160 kilomètres, il est très difficile de concurrencer l'automobile ou l'autobus. De 160 à 1 000 kilomètres, le train est le moyen de transport le plus approprié. Au delà, l'avion convient mieux. »

TROIS-RIVIÈRES (QUÉBEC) — Le chef de train Robert Houde saute d'une vieille locomotive orangée et arpente la voie ferrée qui traverse cette ville ouvrière de la rive nord du Saint-Laurent. Le train fait une pause tandis M. Houde manœuvre un aiguillage.

J'ai pris place dans un train des Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG), un des quelque 40 chemins de fer secondaires qui font le lien entre le lieu d'origine ou de destination des marchandises et les voies principales du CN et du CFCP. À Trois-Rivières, ville papetière de longue date, les CFQG viennent chercher les produits du papier pour les transporter jusqu'à la voie ferrée du CN à Shawinigan, à 27 kilomètres plus au nord dans la vallée de la Saint-Maurice. Après avoir

La cour de triage du CFCP de Toronto (CI-DESSUS) et son centre de fiabilité des locomotives (CI-DESSOUS) font partie du paysage ferroviaire de la ville.

déchargé les wagons, on les remplit de produits chimiques destinés aux usines de papier, et le train repart vers Trois-Rivières.

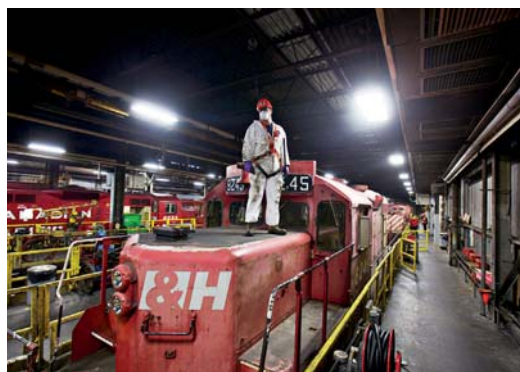
Notre train est minuscule : deux locomotives vieillissantes, neuf wagons cou-

verts remplis et huit vides. Une compagnie ferroviaire de catégorie 1 n'arriverait jamais à rentabiliser un tel parcours, mais les chemins de fer secondaires sont régis par des règles différentes qui leur confèrent davantage de souplesse. Les travailleurs de chemins de fer secondaires ne sont pas des spécialistes et exécutent toute une gamme de tâches différentes. De plus, les limites financières empêchent l'amélioration régulière de l'infrastructure.

De retour dans la cabine, Robert Houde appelle le contrôleur de la circulation ferroviaire par radio. Comme bien d'autres subdivisions secondaires, cette section de voie n'est pas reliée directement au poste de contrôle. Après avoir expliqué ce qu'il a fait à l'aiguillage, M. Houde obtient la permission de déplacer son train sur la section de voie suivante.

Les roues du train grincent atrocement au démarrage. Même si une grande partie du trajet vers Shawinigan se fait à la vitesse limite de 16 kilomètres à l'heure, le voyage n'a rien de confortable. M. Houde, qui travaille à l'entretien de la voie lorsqu'il n'est pas aux commandes, me signale que certains rails enlevés récemment de cette section dataient de 1914.

Ensemble, les chemins de fer secondaires du Canada exploitent environ 16 000 kilomètres de voie ferrée, dont beaucoup servent au transport saisonnier des céréales entreposées dans les immenses silos des Prairies. D'autres apportent des





pièces détachées aux usines et en reviennent chargés de produits manufacturés.

SAINT-CONSTANT (QUÉBEC) — Sir John A. Macdonald s'est-il déjà assis dans ce fauteuil? C'est la question qui me hante au moment de prendre place à bord de la voiture privée de William Cornelius Van Horne, « The Saskatchewan ». Premier directeur général du CFCP, M. Van Horne utilisait ce salon lambrissé pour emmener les pères de la Confédération en voyage-éclair dans le cadre d'une campagne de charme visant à les convaincre de financer l'achèvement de la voie ferrée. Aujourd'hui, on peut voir cette voiture dans la grande galerie d'Exporail, le musée ferroviaire situé dans cette banlieue de Montréal.

Malgré la richesse de son histoire ferroviaire, ou peut-être grâce à elle, Montréal donne une vision plus claire de la renaissance du chemin de fer au Canada que les autres grandes villes du pays. Prenons le port de Montréal, par exemple. Un des plus anciens ports d'Amérique du Nord, c'est aussi le deuxième en importance au Canada. On y transborde chaque année près de 20 millions de tonnes de fret. Mais tandis que le port de Vancouver vit essentiellement de la manipulation de produits en vrac comme le charbon et les céréales, celui de Montréal s'occupe davantage de fret conteneurisé. Et tandis que Vancouver profite de la proximité des marchés asiatiques, Montréal se prépare à tirer avantage de la croissance économique de l'Inde. L'Administration portuaire de Montréal (APM) a acquis une vaste bande de terre en bordure du Saint-Laurent, à 45 kilomètres en aval et à proximité de la voie principale du CN. Elle

La gare Union du réseau GO et ses banlieusards (ci-dessus). Un train GO (ci-dessous) traverse Toronto dans le brouillard du matin.

envisage d'y construire un terminal à conteneurs de prochaine génération, capable d'en accueillir 3,2 millions de plus par année.

On peut penser aussi à l'AMT, une société de trains de banlieue dont l'expansion

dépasse même celle du réseau GO. « Depuis 10 ans, nous connaissons une croissance annuelle moyenne de 10 % », affirme Joël Gauthier, président-directeur général de l'AMT. Il annonce ce chiffre tout naturellement, comme s'il était bien connu que les compagnies de transport ferroviaire de passagers progressent à un rythme qui ferait baver d'envie tout Wall Street. Aujourd'hui, l'AMT transporte 16 millions de passagers par année sur un réseau qui totalise 240 kilomètres. Selon Joël Gauthier, elle doit sa réussite à plusieurs facteurs, dont le coût du carburant et les investissements du Québec.

En 2008, lorsque le prix de l'essence s'est envolé, des milliers de nouveaux passagers se sont pressés aux gares de l'AMT. Bien qu'elle ait loué des trains et des autobus supplémentaires, l'AMT a dû laisser des milliers de personnes sur les quais. Tout comme le GO, l'AMT jouit d'une demande insatiable. Mais tandis que des provinces telles que l'Ontario et la Colombie-Britannique financent les projets d'immobilisations de façon parcimonieuse, le Québec a couvert 75 % des coûts de ceux de l'AMT (les municipalités régionales subventionnent l'exploitation).



« Le gouvernement du Québec a contribué très généreusement aux investissements, déclare M. Gauthier. En rétrospective, c'était une bonne décision. Il y a 15 ans, nous avions deux lignes. Aujourd'hui, nous en avons presque six et nos trains débordent de passagers. »



SAINT-BRUNO (QUÉBEC) — Les voitures Renaissance que VIA utilise entre Montréal et Halifax sont les meilleures du parc de la société. Construites en Europe, elles offrent des commodités (comme des cabines de douche privées dans les voitures-couchettes) inexistantes dans les voitures « Budd » conventionnelles, construites en acier inoxydable. En outre, elles roulent de façon plus douce et silencieuse. Mon train accélère pour atteindre sa vitesse de croisière de 160 kilomètres à l'heure, mais la surface de mon café bronche à peine. De Saint-Hyacinthe à l'est de Québec, le train roule parallèlement à l'autoroute 20. Entre deux paragraphes de mon livre, je lève les yeux pour constater que nous dépassons allègrement les automobiles et les camions.

La banlieue montréalaise de Saint-Bruno abrite le siège de Bombardier Transport Amérique du Nord, une société d'aéronautique et d'équipement ferroviaire qui participe actuellement à 17 projets de train à grande vitesse de par le monde. Plusieurs de ces projets se déroulent en Chine, où l'on prévoit construire 25 000 kilomètres de voies à grande vitesse d'ici 2015. À lui seul, ce réseau dépassera la longueur totale de celui de VIA. « Bientôt, il y aura plus de trains à grande vitesse en Chine que dans tout le reste du monde », affirme Paul Larouche, directeur de la planification des produits de Bombardier Transport.

Le Canada est le seul pays du G8 à ne pas avoir de projet de train à grande vitesse. La possibilité d'une liaison à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor fait l'objet d'études menées d'une part par un groupe de travail interprovincial, et d'autre part

Des passagers s'approprient à monter à bord du Canadien à Vancouver (CI-DESSUS). Laura Hurst (CI-DESSOUS) s'affaire pendant le trajet Montréal-Ottawa de VIA Rail.



multiplier ainsi les études, dit Paul Larouche, qui travaille au dossier des trains à grande vitesse chez Bombardier depuis 1983. J'aimerais beaucoup mieux construire des trains. »

M. Larouche me rappelle une analyse de 1998 et dit : « Il faut un investisseur très patient pour des projets d'une telle ampleur, qui demandent 10 ans d'élaboration et souvent 10 ans de plus pour devenir rentables. Le secteur privé ne voit pas beaucoup d'intérêt à ce genre de financement. »

Le train à grande vitesse est-il vraiment rapide? Disons qu'en 1886, le premier train de passagers a mis six jours pour franchir les 4 600 kilomètres de Montréal à Port Moody (Colombie-Britannique), juste à l'est de Vancouver. Aujourd'hui, le Canadien de VIA fait le trajet de Toronto à Vancouver en quatre jours. Un train à grande vitesse n'aurait besoin que d'une seule journée.

HALIFAX — L'Océan, le train de VIA qui fait le trajet entre Montréal et l'Atlantique, passe devant deux terminaux à conteneurs en chemin vers la gare restaurée d'Halifax. Le port de cette ville accueille les plus gros porte-conteneurs du monde, dont quelques-uns trop volumineux pour remonter le Saint-Laurent. Plusieurs des gigantesques vaisseaux qui accostent ici se délestent de seulement quelques milliers de conteneurs, repartent vers Boston pour

LE TRAIN VERT ENTRE EN GARE

L'industrie ferroviaire canadienne devient de plus en plus respectueuse de l'environnement. Au pays, les compagnies ferroviaires de fret de catégorie 1 ont réduit leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) de plus de 20 % depuis 1990. Ensemble, les compagnies ferroviaires transportent environ deux tiers des marchandises déplacées au Canada, mais ne produisent que 3 % des émissions de GES reliées au transport.

Le CN mène le bal. Avec un litre de diesel, la principale compagnie ferroviaire du Canada va plus loin que toute autre société ferroviaire d'Amérique du Nord. Normand Pellerin, vice-président adjoint, Environnement et durabilité, attribue le rendement énergétique du CN non seulement à sa nouvelle technologie, mais également à l'application de cette technologie à un « modèle d'exploitation ferroviaire précise ». « Il est crucial de faire correspondre la puissance au tonnage tracté, donne-t-il comme exemple. Inutile d'utiliser un moteur de 10 000 chevaux pour faire avancer un train de 8 000 tonnes. »

M. Pellerin croit que le CN continuera d'améliorer le rendement énergétique de ses trains dans les décennies à venir.

La prochaine génération de locomotives lui semble prometteuse : au lieu d'un seul énorme moteur, elles seront équipées de plusieurs moteurs pas plus gros qu'un moteur de camion, que l'on pourra mettre en marche ou arrêter selon les besoins.

Selon lui, l'électricité n'est pas une solution pratique dans le cas d'un réseau de transport ferroviaire de marchandises aussi vaste que celui du Canada, mais demeure envisageable pour les trains de passagers. L'électrification fait d'ailleurs l'objet d'études chez GO Transit, de Toronto, et à l'AMT de Montréal.

De son côté, Bombardier étudie une nouvelle façon d'alimenter les trains et les tramways en énergie électrique. Au lieu d'un dangereux troisième rail ou de disgracieux caténaires, le constructeur a inventé une manière de transférer l'énergie au train à partir d'une boucle magnétique enfouie sous les rails. Paul Larouche, de Bombardier, compare ce système à une brosse à dents électrique. « Vous placez votre brosse à dents sur sa base et elle se recharge, mais si vous regardez en dessous, il n'y a aucun contact électrique, dit-il. C'est notre idée de départ. »

M.P.

Le port de Montréal est le deuxième en importance au Canada. Il voit passer environ 20 millions de tonnes de marchandises par année. La gare VIA de Winnipeg (PAGE OPPOSÉE).



en laisser un millier d'autres, puis continuent vers New York, Savannah, et ainsi de suite. Comme le port d'Halifax est desservi uniquement par le CN, sa compétitivité repose sur la capacité systématique de ce dernier à livrer ces conteneurs à Chicago en moins de temps que ne le feraient les compagnies ferroviaires basées dans les ports américains.

Mon aventure ferroviaire prend fin au centre-ville d'Halifax. Impatient de toucher l'eau de l'Atlantique, je descends la colline derrière la gare, jusqu'au Quai 21.

Construite en 1928, la gare d'accueil des immigrants du Quai 21 se composait de deux longs bâtiments flanqués, d'un côté, d'un poste de mouillage et de l'autre, de voies ferrées. En débarquant du navire, les nouveaux arrivants pénétraient dans le premier hangar pour y rencontrer les agents d'immigration. Après avoir obtenu le tampon d'admission, ils empruntaient un pont au-dessus de la voie ferrée pour accéder au deuxième hangar, où ils récupéraient leurs bagages et attendaient le train. Jusqu'à leur fermeture en 1971, ces

installations ont vu passer environ un million d'immigrants et de soldats. On croit qu'un Canadien sur cinq a un membre de la famille qui a emprunté ce terminal, devenu musée en 1999.

Pourtant, en regardant le Quai 21, j'y vois l'ancêtre du Deltaport de Vancouver. Tout comme l'île artificielle jetée sur le Pacifique, le Quai 21 a été construit pour faciliter le plus possible le passage du navire au train. En fait, il pourrait bien s'agir du premier terminal intermodal construit expressément à cette fin au Canada.

Le CN et le CP ont consacré des décennies à peaufiner la façon de charger et de décharger les conteneurs des navires océaniques et des camions de livraison. L'intermodalité s'est révélée la clé de la réussite. Plus récemment, le transport canadien des passagers par train a adopté ce type de système en reliant physiquement les aéroports, les terminus d'autobus, les métros et les services de location de voitures de même que les services de billetterie en ligne.

Le Quai 21 est le père de tous les terminus intermodaux. Il nous rappelle à juste titre que l'avenir du transport ferroviaire canadien



Tandis que Vancouver profite de la proximité des marchés asiatiques, Montréal se prépare à tirer avantage de la croissance économique de l'Inde.

repose sur son harmonisation aux autres modes de transport, plutôt que sur leur concurrence.

Un coup d'œil sur le port d'Halifax me rappelle les réflexions des leaders de l'industrie que j'ai rencontrés au cours de mes déplacements. Gary McNeil de GO n'est pas « anti-route » et a évoqué la commodité des trains de banlieue quotidiens. Marc Laliberté de VIA Rail a parlé de « mettre les passagers sur les rails, et non les trains ». Joël Gauthier de l'AMT a mentionné l'importance des trains à haute vitesse pour l'avenir du Canada. Nous sommes en pleine renaissance des voies ferrées, m'ont-ils tous dit. Et tout à coup, je me surprends à souhaiter monter à bord d'un train rapide pour rentrer chez moi.

Monte Paulsen est un journaliste qui vit à Vancouver. Le photographe Tobin Grimshaw habite à Toronto.

Pour en savoir plus, consultez notre site Internet : www.canadiangeographic.ca/train.

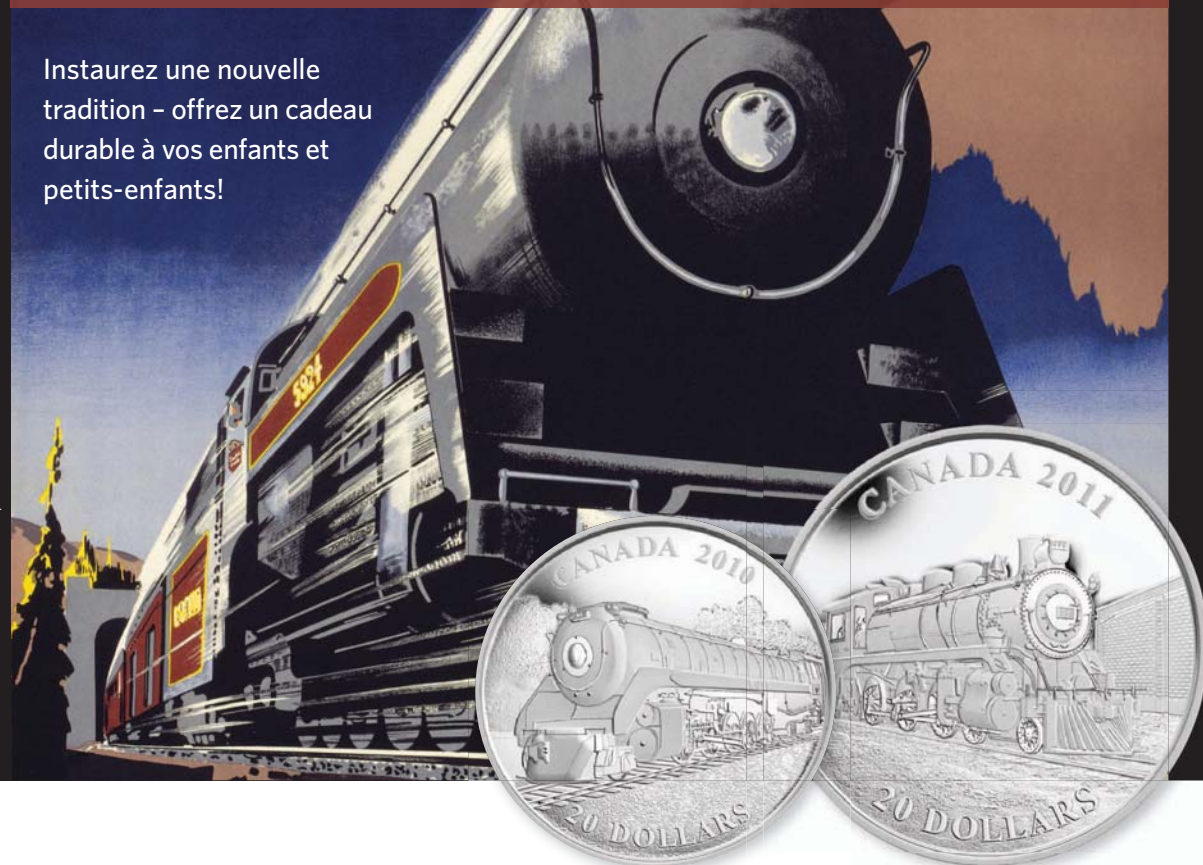


SUR LA BONNE VOIE

Le riche patrimoine ferroviaire canadien se concrétise sur ces magnifiques pièces en argent finement ciselées de la **Monnaie royale canadienne**. Pour bien représenter l'ingéniosité et la détermination des ingénieurs ferroviaires qui ont révolutionné le transport de personnes et de marchandises sur le territoire accidenté du Canada, les graveurs de la Monnaie se sont inspirés de photographies des archives de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique Limitée. De leurs efforts sont nées des pièces qui plairont à coup sûr aux amateurs de trains de tous âges!

Instaurez une nouvelle tradition - offrez un cadeau durable à vos enfants et petits-enfants!

Photo : Archives du Canadien Pacifique



Pièce de 20 \$ en argent fin
2010 - La Selkirk
N° 110154

79⁹⁵ \$ Pas de TPS!

Pièce de 20 \$ en argent fin
2010 - La D-10
N° 110579

79⁹⁵ \$ Pas de TPS!

Célébrez l'impressionnant patrimoine ferroviaire du Canada! Commandez vos pièces favorites de la série Grandes locomotives canadiennes à monnaie.ca/CheminDeFerAout11, ou composez le **1-866-741-8160**. La livraison est **GRATUITE*** pour les commandes de plus de 70 \$ lorsque vous mentionnez le code **CheminDeFerAout11**



MONNAIE ROYALE CANADIENNE
ROYAL CANADIAN MINT

*Pour les commandes de 70 \$ ou plus (avant taxes et frais d'expédition) sur mention du code promo CHEMINDEFERAOUT11. Des frais d'expédition et de manutention de même que les taxes applicables seront ajoutés à votre achat. Offre valable jusqu'au 30 septembre 2011 ou jusqu'à épuisement des stocks. L'offre ne peut être jumelée à aucune autre. Les produits peuvent différer des illustrations et ne sont pas présentés en taille réelle, sauf indication contraire. © 2011 Monnaie royale canadienne. Tous droits réservés.