



de
TRANSPORT ACTION CANADA

(était Transport 2000 Canada)
211 av. Bronson, Suite 303
C.P. 858, Succursale B
Ottawa, Ontario K1P 5P9

le 12 mars 2016

(613) 594-3290

M. Philippe Couillard
Premier ministre du Québec
Conseil exécutif
835, boulevard René-Lévesque est
3e étage
Québec (Québec) G1A 1B4

Sujet: La subdivision Chaudière (voie ferrée)

Nous désirons dénoncer une décision du ministère des Transports qui est à l'encontre des préoccupations que vous avez exprimées à l'égard du développement durable lors de la conférence de Paris (COP 21)

En effet, la MRC Robert-Cliche s'apprête à démanteler la voie ferrée entre Vallée-Jonction et Saint-Georges (subdivision Chaudière) pour la remplacer par une piste cyclable dans le cadre d'une entente avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMÉ).

Rappelons que le CP, alors locataire du réseau de la Compagnie du chemin de fer de Québec Central (QC), a cessé l'exploitation de ce tronçon en 1987. Un entrepreneur Beauceron a acquis l'entreprise en 1999, avec l'aide du MTQ, et repris l'exploitation de ce tronçon en 2001. Le trafic a atteint environ 5 000 wagons par année un an plus tard.

La remise en état et l'entretien se sont avérés des obstacles majeurs à la pérennité de l'exploitation et le QC a cessé progressivement son exploitation à compter de 2004. Le Ministère a acquis les infrastructures à compter de 2007 afin d'assurer la préservation de ces infrastructures à des fins de transport. Ce tronçon demeure toujours le plus susceptible de générer un trafic important à court terme. D'ailleurs, les trois études de marché produites entre 1999 et 2012 démontrent toujours au fil du temps le même potentiel.

Depuis, le Ministère a remis en état le tronçon entre le triage Joffre du CN (Lévis) et Scott et Chemin de fer Sartigan (CFS) a pris la relève et a développé du nouveau trafic depuis Scott. L'incertitude quant aux intentions du Ministère à l'égard des autres tronçons empêche tout développement de trafic sur ceux-ci. En effet, la négociation exige des engagements impliquant l'expéditeur, CFS et au moins un chemin de fer de correspondance. Aucune entreprise ne consacrera d'efforts dans une telle négociation sans un échancier.

L'économie du rail est reconnue en matière de transport sur de longues distances ou de gros volumes. Or, environ 100 millions de consommateurs résident dans le rayon économique du camionnage (800 km ±) et le double dans un rayon de 1 200 km. - économique pour le chemin de fer. Le transport ferroviaire constitue un atout important pour nos industries manufacturières.

De plus, l'entente du MTMÉ précitée est un marché de dupe, puisque le Ministère a accepté de reconstruire et de déplacer la piste cyclable à ses frais, le cas échéant. De plus, même si le démantèlement dénoncé ne porte que sur les premiers 35 km du tronçon, le reste (80 km ±) deviendra isolé et inutile. Pourquoi ne pas construire la piste cyclable dans l'emprise, à côté du chemin de fer? Cette option a pourtant été mise en place avec succès entre Scott et Vallée-Jonction.

Nous demandons, Monsieur le Premier ministre, un moratoire de cinq (5) ans sur le démantèlement du tronçon et la publication d'un plan de remise en état

Veillez me croire, monsieur le premier ministre, votre tout dévoué

le président de Transport Action Canada



Harry Gow
Saint-Antoine-sur Richelieu

no. tél. 450.787.3719

cc. Bertrand Bergeron

cc. média