

# Communiqué de presse

N° H 134/07

À publier le 5 juillet 2007



## **LES GOUVERNEMENTS DU CANADA ET DU QUÉBEC INVESTISSENT DANS LA RÉHABILITATION DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL AU QUÉBEC**

TROIS-RIVIÈRES (Québec) — Les gouvernements du Canada et du Québec, en présence des représentants de certaines des compagnies de chemin de fer concernées, ont annoncé aujourd'hui un investissement total de plus de 75 millions de dollars sur cinq ans pour la réhabilitation des infrastructures des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

L'honorable Christian Paradis, secrétaire d'État (Agriculture), au nom de l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Mme Julie Boulet, ministre des Transports du Québec, et M. Pierre Fallu, président-directeur de la Société de promotion de l'industrie ferroviaire, se sont réunis à Trois-Rivières pour annoncer l'admissibilité des coûts de ce projet. Neuf CFIL, situés dans diverses régions du Québec, pourront ainsi bénéficier de la contribution des gouvernements du Canada et du Québec pour réaliser des travaux majeurs dont les retombées toucheront un grand nombre de régions du Québec.

« Les CFIL jouent un rôle unique dans le système ferroviaire canadien et sont très importants pour le développement de l'économie locale et régionale », a déclaré M. Paradis. « Cette initiative est l'aboutissement d'un partenariat entre le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et les chemins de fer d'intérêt local et aura des effets bénéfiques significatifs sur la qualité de vie des résidents de toutes les régions du Québec. »

Cet investissement permettra d'améliorer l'état des infrastructures ainsi que la fonctionnalité des CFIL dans le but de renforcer le réseau de transport ferroviaire existant de manière à le rendre plus efficace, plus concurrentiel et mieux intégré au réseau ferroviaire principal, notamment dans les principaux corridors de commerce et de transport. Il permettra aussi d'appuyer le développement économique du Québec et de ses régions en favorisant le commerce et les échanges interrégionaux, interprovinciaux et internationaux.

« Les investissements consentis permettront de favoriser le maintien et le développement d'un réseau adéquat et compétitif d'infrastructures de transport ferroviaire, répondant aux besoins des expéditeurs », a pour sa part déclaré la ministre Boulet. « À terme, cela permettra également une meilleure intégration et une utilisation plus rationnelle des

modes et systèmes de transport des marchandises au Québec, dans un souci de compétitivité, de sécurité et de développement durable. »

Les chemins de fer d'intérêt local assurent des dessertes ferroviaires régionales et constituent pour les entreprises québécoises des outils essentiels aux échanges commerciaux. Ils exploitent plus de 38 pour cent du réseau ferroviaire québécois, soit plus de 2 300 kilomètres de voies ferrées. Au Québec, plus de 80 pour cent des produits expédiés par les CFIL ont pour destination finale les États-Unis. Les marchandises transportées par ces chemins de fer régionaux sont principalement le bois, le papier, la pulpe, les panneaux particules, le minerai et l'aluminium. Les CFIL jouent donc un rôle essentiel dans l'économie du Québec.

« En plus de contribuer à la mise aux standards nord-américains du réseau régional québécois de chemins de fer, la contribution des deux ordres de gouvernement ainsi que l'investissement privé permettra d'assurer la pérennité de ces infrastructures essentielles aux expéditeurs des régions », a déclaré M. Fallu.

Le gouvernement du Canada contribuera 30 millions de dollars à ce projet, le gouvernement du Québec, 20 millions, et les CFIL, 25 millions. La contribution fédérale provient du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), qui appuie des projets de grande envergure et d'importance nationale et régionale, dans des domaines indispensables au soutien de la croissance économique et à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens. La réhabilitation des infrastructures des CFIL au Québec a été identifiée par le gouvernement du Québec parmi ses priorités d'intervention et s'inscrit dans le cadre du programme. Il est à noter que le financement d'infrastructures ferroviaires par le FCIS constitue une première au Canada.

Le gouvernement québécois investira également une somme additionnelle de 21 millions de dollars sur cinq ans pour la mise en œuvre de son Programme d'aide à l'intégration modale. Ce programme, annoncé par le ministère des Transports du Québec en octobre 2006, résulte de la portion de l'entente de principe portant sur les projets intermodaux.

« La réalisation de ces travaux signifie la concrétisation d'un projet d'une grande importance sur le plan socio économique et environnemental pour tout le Québec », a indiqué le ministre Cannon. « C'est aussi l'expression du respect de la parole donnée lorsque nous avons formé le gouvernement — celle de travailler à renforcer l'économie du Canada à long terme. »

On trouvera ci-joint un document d'information sur le projet de réhabilitation des CFIL.

Transports Canada est en ligne à [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca). Abonnez-vous aux communiqués de presse et aux discours à [apps.tc.gc.ca/listserv/](http://apps.tc.gc.ca/listserv/) et restez au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en formats substitués pour les personnes ayant une déficience visuelle.

---

## DOCUMENT D'INFORMATION

### *CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL*

Le projet d'amélioration des infrastructures ferroviaires constitue la somme des neuf composantes d'investissement dans les infrastructures des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) du Québec. Les travaux envisagés concernent un total de 1 641 km de voies ferroviaires, toutes situées au Québec et réparties dans l'ensemble du territoire.

Les travaux prévus se classent selon trois catégories d'intervention :

- **Réhabilitation des voies et des structures** : Ce type de travaux est nécessaire lorsque la détérioration des voies fait en sorte que la vitesse permise est réduite et que les coûts pour en faire l'entretien deviennent excessifs.
- **Hausse de la capacité portante** : Cette amélioration a pour but de hausser la capacité portante de la voie pour que celle-ci corresponde aux standards nord-américains des chemins de fer de classe 1, soit 129 844 kg (286 000 livres) par wagon. Actuellement, la capacité portante des voies des CFIL est généralement de 119 402 kg (263 000 livres) par wagon.
- **Ajout de voies d'évitement** : La construction de voies adjacentes permettra des dépassements et une plus grande flexibilité de manœuvres lors de l'assemblage des trains, donc un réseau ferroviaire plus efficace.

<i>Compagnie de chemin de fer</i>	<b>Total des travaux</b>	<b>RÉPARTITION</b>		
		<i>Canada</i>	<i>Québec</i>	<i>CFIL</i>
Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe	14 600 000 \$	5 840 000 \$	3 893 820 \$	4 866 180 \$
Chemin de fer Charlevoix	10 600 000 \$	4 240 000 \$	2 827 020 \$	3 532 980 \$
Chemin de fer Ottawa Central	2 370 000 \$	948 000 \$	632 079 \$	789 921 \$
Chemins de fer Québec-Gatineau	21 160 000 \$	8 464 000 \$	5 643 372 \$	7 052 628 \$
Chemin de fer St-Laurent et Atlantique	7 580 000 \$	3 032 000 \$	2 021 586 \$	2 526 414 \$
Chemin de fer Montréal, Maine et Atlantique	15 230 000 \$	6 092 000 \$	4 061 841 \$	5 076 159 \$
Ottawa Valley Railway	2 010 000 \$	804 000 \$	536 067 \$	669 933 \$
Chemin de fer Lanaudière	650 000 \$	260 000 \$	173 355 \$	216 645 \$
Chemin de fer Québec Central	800 000 \$	320 000 \$	213 360 \$	266 640 \$
<b>Grand total</b>	<b>75 000 000 \$</b>	<b>30 000 000 \$</b>	<b>20 002 500 \$</b>	<b>24 997 500 \$</b>

## Détails des travaux

**Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe (CFMG)**

**Propriétaire :** Société des chemins de fer du Québec

**Travaux :** L'objectif du CFMG est essentiellement la mise aux standards nord-américains de la capacité portante de la voie. Les expéditeurs, ainsi que le CN, souhaitent que le CFMG améliore ses infrastructures afin d'assurer un transport plus efficace des wagons à plus grande capacité. Les travaux seront effectués sur une distance de 347 kilomètres.

**Chemin de fer Charlevoix (CFC)**

**Propriétaire :** Société des chemins de fer du Québec

**Travaux :** Cette ligne ferroviaire souhaite augmenter la capacité portante de la voie selon les standards nord-américains. De plus, l'emprise du CFC sur le littoral doit être protégée à plusieurs endroits par de l'enrochement afin de contrer les ondes de marées. Les travaux seront effectués sur une distance de 145 kilomètres.

**Chemin de fer Ottawa Central (OCRR)**

**Propriétaire :** Société des chemins de fer du Québec

**Travaux :** Ces dernières années, l'OCRR a perdu des parts significatives de marché dans le secteur du bois d'œuvre et des panneaux, compte tenu de l'état des voies et des pertes d'efficacité qui y sont associées. Afin de rectifier cette situation, cette ligne bénéficiera d'une mise à niveau de la capacité portante de ses voies sur une distance de 36 kilomètres.

**Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG)**

**Propriétaire :** Genesee & Wyoming Canada

**Travaux :** L'infrastructure de ce chemin de fer est à la fin de sa durée de vie utile, principalement en ce qui a trait au rail, mais également en ce qui a trait à la sous-structure, aux traverses et au ballast. L'enjeu dans le cas présent n'est pas la capacité portante des voies mais plutôt de réhabiliter l'état des infrastructures sur une distance de 483 kilomètres.

**Chemin de fer St-Laurent et Atlantique (SL&A)**

**Propriétaire :** Genesee & Wyoming Canada

**Travaux :** Le principal enjeu pour cette ligne concerne la mise à niveau de la capacité portante de ses voies, sur une distance de 153 kilomètres, aux standards nord-américains. Dans un contexte d'accroissement des échanges avec les réseaux continentaux, la compétition pour la desserte de la côte-est américaine est élevée. Plusieurs clients actuels (Kruger, Domtar, Papier Scott) souhaiteraient que le SL&A améliore l'infrastructure, ce

qui permettrait une meilleure desserte. De plus, il y a présentement plusieurs restrictions de vitesses temporaires sur la ligne, ce qui engendre des délais dans le plan d'acheminement des wagons ainsi que des frais additionnels pour les manœuvres.

**Chemin de fer Montréal, Maine et Atlantique (MMA)**

**Propriétaire :** RailWorld, Inc. Cette ligne est la filiale canadienne du Montreal, Maine & Atlantic Railway, Ltd.

**Travaux :** Les opérateurs de cette ligne ferroviaire souhaitent augmenter la capacité portante de la voie selon les standards nord-américains ainsi qu'implanter un important programme de renouvellement des traverses. Les travaux seront effectués sur une distance de 381 kilomètres.

**Ottawa Valley Railway (OVR)**

**Propriétaire :** Rail America

**Travaux :** Le tronçon de Témiscaming, situé entre Matawa (Ontario) et Témiscaming (Québec), comprend 64 kilomètres au Québec qui feront l'objet d'une réhabilitation de l'état du rail, des traverses et du nivellement.

**Chemin de fer Lanaudière (CFL)**

**Propriétaire :** Bell-Gaz ltée

**Travaux :** Puisque le CFL transporte des matières dangereuses, l'investissement du projet vise principalement à améliorer la sécurité et la fiabilité de cette infrastructure afin de limiter les possibilités de déraillement. Il est aussi prévu d'ajouter une voie d'évitement dans le cadre de ce projet. Les travaux seront effectués sur une distance de 16 kilomètres

**Chemin de fer Québec-Central (CFQC)**

**Propriétaire :** Express-Marco

**Travaux :** Dans le cadre du présent projet, une réhabilitation de la voie et des structures sera effectuée sur le tronçon de 16 kilomètres entre Charny et Saint-Lambert.