

Exclusif

Publié le 09 janvier 2015 à 05h00 | Mis à jour à 08h21

Le CN pourrait se passer du pont de Québec



Actuellement, quatre trains de marchandises font la navette entre Charny et Sainte-Foy. Un train fait aussi la navette vers Deschambault pour desservir l'aluminerie Lauralco. Quant à VIA Rail, elle fait circuler 12 trains par jour.

Photothèque Le Soleil, Erick Labbé



Annie Morin

Le Soleil

(Québec) Contrairement à ce que pensent les maires de Québec et de Lévis, le CN peut se passer du pont de Québec pour faire circuler ses trains. Le transporteur a déjà étudié la possibilité d'abandonner la voie ferrée qui relie Charny et Sainte-Foy et, du coup, le vieux pont au complet. Il a conclu que c'était faisable, mais s'est ravisé pour des raisons «plus émotives que rationnelles».

Le CN a confirmé au *Soleil* qu'un scénario de cessation de ligne, une procédure commune et encadrée au Canada, a été considéré pour la partie de la subdivision Bridge qui traverse le fleuve. Ce scénario supposait de réorganiser les routes ferroviaires pour

faire transiter les marchandises par la rive sud ou la rive nord selon leur provenance et leur destination.

La conclusion: «D'un point de vue purement économique, le pont de Québec pourrait facilement être un candidat à l'abandon», nous a-t-on indiqué. L'idée a toutefois été mise de côté pour des raisons «plus émotives que rationnelles». En cédant la voie ferrée du pont de Québec, le CN se couperait de son histoire et rendrait la vie difficile à VIA Rail, qui y fait circuler 12 trains de passagers par jour.

Actuellement, quatre trains de marchandises font la navette entre Charny et Sainte-Foy (deux fois aller-retour) chaque jour. Il y a aussi un train qui fait quotidiennement la navette vers Deschambault pour desservir l'aluminerie Lauralco. Au retour, il fait du rabattage vers la gare de triage de Sainte-Foy.

Le maire de Lévis, Gilles Lehouillier, fait systématiquement référence au caractère stratégique du pont de Québec pour forcer le CN à repeindre l'ouvrage centenaire rongé par la rouille. L'argument a aussi été repris par le maire de Québec, Régis Labeaume.

Louis-François Garceau, président du groupe TRAQ et conservateur du musée ferroviaire de Charny, croit cependant qu'il est tout à fait possible pour le CN de revoir ses parcours «à moyen terme» pour éviter le pont de Québec et s'en départir. «Si on les énerve trop [avec la peinture], ils peuvent le faire», croit-il.

Autre trajet

Les marchandises, qui arrivent le plus souvent par camion, seraient alors expédiées à Charny ou à Sainte-Foy selon leur destination finale. Sur la rive nord, il faudrait toutefois réhabiliter le chemin de fer entre La Tuque et Deschambault, car il faut passer par le triage Garneau, près de Shawinigan, pour espérer joindre Montréal. Un projet de rénovation de quelques dizaines de millions de dollars est sur la planche à dessin et pourrait se concrétiser dès l'été prochain, car il y a des trains prêts à l'utiliser, rapporte M. Garceau.

Toutes les compagnies ferroviaires de compétence fédérale doivent suivre le processus de transfert et de cessation d'exploitation des lignes de chemin de fer supervisé par l'Office des transports du Canada.

La première étape est de déterminer dans un plan triennal les lignes dont l'entreprise veut se départir. Le dernier plan du CN, mis à jour en juillet, indique bien que la subdivision Bridge, qui va de Charny à Limoilou, est entièrement conservée.

Le cédant doit ensuite publiciser ses intentions et offrir toute ligne dont il ne veut plus aux autres entreprises ferroviaires. S'il y a de l'intérêt, la négociation s'enclenche, sous l'oeil attentif de l'Office des transports.

Si aucune entente n'est conclue, les actifs sont offerts aux gouvernements, qui paient la valeur nette de récupération. Si personne n'en veut encore, la compagnie peut abandonner la ligne. Elle doit alors offrir une indemnisation de 10 000 \$ par mille de voie ferrée à la municipalité qui devra désormais en prendre soin.

L'abandon total est toutefois peu probable pour le pont de Québec, ouvrage ferroviaire d'exception qui voit passer une douzaine de trains de passagers et plus de 30 000 véhicules automobiles par jour. Des voix s'élèvent déjà pour que les gouvernements s'en portent acquéreurs. Le fédéral parce qu'il en était propriétaire jusqu'en 1995 et le provincial parce qu'il est déjà responsable de la voie carrossable.

Mylène Bélanger, porte-parole de VIA Rail, refuse de commenter l'éventualité d'une cession du pont de Québec et ses effets potentiels pour les trains de passagers. C'est une question hypothétique à ce moment-ci, a-t-elle fait valoir.

© La Presse, ltée. Tous droits réservés.