

## **Lettre ouverte – 19 octobre 2011**

---

### **Y a-t-il un médecin à bord?**

Trouvez-vous normal qu'une personne d'une grande entreprise industrielle, située sur la rive-nord du St-Laurent, à mi-chemin entre Trois-Rivières et Québec, doive prendre le train de passagers rive-sud à Québec pour se rendre au bureau chef de Montréal? Trouvez-vous normal, qu'un employé d'une grande institution financière de Trois-Rivières fasse le détour par une ville de la rive-sud pour monter à bord d'un train de passagers qui lui permettra d'entrer sans heurt sur l'île?

Malheureusement, cette situation est bien réelle et tributaire de la vision à court terme de nos gouvernements. Non seulement le système de transport routier souffre gravement, mais, de toute évidence, il en sera de même pour des décennies si les instances gouvernementales actuelles ne mettent pas en chantier, dès maintenant, les moyens alternatifs durables pour répondre aux besoins des générations à venir. Dans cet esprit, la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières insiste, et maintient le dossier de train rapide rive nord avec arrêt à Trois-Rivières, en tête de sa liste de priorités.

Selon les données disponibles de l'étude de 1995 récemment actualisée par la firme Écotrain, le tronçon entre Québec et Toronto « serait économiquement viable et profiterait à l'ensemble de l'économie canadienne ». L'absence actuelle d'un service ferroviaire de passagers rive-nord est d'autant plus déplorable sachant que Via Rail, qui a le mandat d'offrir des « services nationaux de transport ferroviaire voyageurs interville entre les principaux centres urbains » pour le compte du gouvernement du Canada depuis 1977, exploite jusqu'à 497 trains par semaine qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies pour relier 450 collectivités au Canada, d'un océan à l'autre. Malheureusement, la rive-nord entre Québec et Montréal n'est pas desservie depuis 1987. Devant une telle réalité, devons-nous penser que Trois-Rivières, avec ses 130 000 habitants, au cœur d'un espace économique comptant plus de 300 000 habitants, n'est pas un centre urbain suffisamment important pour recevoir ce service?

Sur le site de Via Rail, il est clairement affirmé que « Depuis 2007, le gouvernement du Canada a investi 923 millions de dollars, dont 407 millions de dollars proviennent du Plan d'action économique, dans des projets de modernisation et d'expansion des services ferroviaires voyageurs de VIA Rail Canada. Une partie appréciable de ces dépenses en immobilisations est destinée à des améliorations de l'infrastructure dans le corridor Québec Ontario. » N'est-ce pas là un motif d'indignation pour les gens d'affaires de la rive-nord du St-Laurent situés entre Québec et Montréal sachant que ce corridor est le plus important de VIA, qu'il génère près de 80 pour cent de l'achalandage et 75 pour cent des revenus de la Société?

Messieurs Pierre Moreau, nouveau ministre des Transports provincial et Denis Lebel, ministre des Transports fédéral, il ne suffit plus de panser les plaies, le temps est venu de guérir notre système de transports québécois en lui prodiguant les services appropriés pour assurer sa pérennité et permettre aux gens d'affaires de tourner toute leur énergie à la création de richesse au Québec. À quand le train rapide sur la rive-nord avec arrêt à Trois-Rivières?

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc Therrien', written in a cursive style.

Me Luc Therrien,

Président, Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières