

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### Le propriétaire de la carrière Morrison envisage un terminus ferroviaire avec MOOSE

- **Terminus nord du système ferroviaire interprovincial de trains de passagers de 400 km.**
- **Annulation des « rails-CONVERTIS EN-sentiers » pour construire des « rails-AVEC-sentiers ».**
- **Transport ferroviaire vers le nord du parc de la Gatineau, après 50 ans d'absence.**
- **Prévu avant les débats publics des élections municipales de novembre.**

#### OTTAWA (ONTARIO) ET OUTAOUAIS (QUÉBEC) — LE 22 SEPTEMBRE 2017

Le Consortium Moose inc. (Mobilité Outaouais-Ottawa : systèmes & entreprises) a échangé des lettres d'intention avec le président de la carrière Morrison, en ce qui concerne le développement d'un terrain important de 200 acres chevauchant les communes de La Pêche et Chelsea au Québec.

Les entreprises envisagent un développement commercial, résidentiel et récréatif de 200 millions \$ qui servirait également de terminus nord pour le réseau ferroviaire de passagers à échelle métropolitaine de 400 km prévu par MOOSE.

Rudi Asseer, propriétaire du terrain, explique : « Sa phase de production de pierres et de graviers touche à sa fin. Ces dernières années, nous avons créé l'un des meilleurs sites récréatifs de la région, et nous offrons le plus haut saut à l'élastique du Canada. Le moment est venu d'entièrement restaurer et revitaliser ce paysage afin de le transformer en un lieu attractif où il fait bon vivre, travailler et séjourner dans la région de la capitale nationale ».

Asseer, qui est également président d'IMI Material Handling Logistics inc. et qui a des clients Fortune 500 partout en Amérique du Nord, précise : « Nous pensons qu'il est logique du point de vue écologique et commercial qu'un projet polyvalent de ce genre comprenne une liaison ferroviaire de passagers dans la région. Nous aimerions que MOOSE restaure le service de train jusqu'à ce terrain. La région entière en bénéficierait et ce projet jouerait un rôle important dans la création d'emplois locaux intéressants. »

Le directeur général du Consortium MOOSE, Joseph Potvin, a dévoilé que le développeur de chemins de fer n'a pas encore publié sa demande de proposition pour les « localités liées » de la grande région de la capitale nationale. La compagnie commencera la priorisation et la sélection des gares afin d'optimiser le retour sur investissement des biens immobiliers seulement après que la phase actuelle de planification est terminée.

« Cependant, le cas de la carrière Morrison est particulier, car c'est le seul site fonctionnel pour un terminus à grande échelle près de l'extrémité nord de la ligne de La Pêche », dit Potvin. « Aucun autre endroit n'a la place requise pour les installations de maintenance des trains quotidiens, pour une éventuelle expansion commerciale significative, ou pour un Parc-O-Bus suffisamment grand pour subvenir aux besoins des environs. »

Le train pourrait potentiellement continuer 4 km plus loin vers le nord, en passant par le centre de Wakefield, si une offre de développement de la gare est approuvée. Toutefois, le dernier emplacement possible pour un terminus à service complet près de l'intersection avec la Route 366 a été définitivement entravé en 2014 lorsqu'une nouvelle école primaire a été construite directement sur le corridor ferroviaire.

Mark Thompson Brandt de MTBA Associates inc., l'un des six directeurs fondateurs du Consortium Moose inc., et l'un des architectes en conservation et planificateurs urbains les plus respectés de la

région de la capitale nationale, remarque : « Un service ferroviaire régional de transport de passagers est indispensable à toute notion de transport durable dans le cadre du Plan de la capitale du Canada 2017-2067 de la CCN. Il est également compatible avec la Stratégie interprovinciale de transport collectif de 2013. D'ailleurs, le Plan des terrains urbains de la capitale de la CCN souligne que les voies d'accès principales, y compris les chemins de fer de voyageurs entrant dans la capitale, "procurent des vues et des panoramas dignes de préservation". »

Un projet à la carrière Morrison serait également intéressant pour la CCN pour d'autres raisons. Ce lieu se situe près du pont de la route Carman, au-dessus de l'autoroute 5, ce qui signifie que le service de trains pourrait amener un transport en commun régional à moins de 2 km des lacs Brown et Carman dans le parc de la Gatineau.

« L'avantage, c'est que le public n'aura enfin plus à prendre sa voiture pour accéder à cette section médiane du parc, ce qu'il doit faire depuis que les activités ferroviaires régulières ont cessé, il y a 50 ans », explique Potvin. « Cependant, nous reconnaissons que certains problèmes restent à résoudre. La gestion adéquate d'une fréquentation accrue de la part des randonneurs et des cyclistes nécessitera une planification et un engagement approfondis, en collaboration avec la CCN, la SNAP, les Amis du parc de la Gatineau et divers intérêts communautaires. Nous voulons donc souligner l'importance d'avoir une mobilisation publique globale et de prendre en compte les connaissances de planificateurs chevronnés. »

Avant de formaliser cet automne les ententes avec les actionnaires et les investisseurs en capital, LeMine-Consortia N.A., le Consortium MOOSE encourage les discussions publiques par le biais des organisations des Premières Nations, la Commission de la capitale nationale, et avec les représentants et organismes intervenants des municipalités de La Pêche, Chelsea et Gatineau.

« Nous espérons entamer bientôt un dialogue avec les organisations représentant les Premières Nations, qui détiennent une prérogative autochtone sur toute la région », explique Potvin. « Nous aimerions également faire avancer certaines discussions avec la Commission de la capitale nationale ».

Les délibérations publiques concernant cette initiative débiteront juste avant les élections municipales de novembre 2017 à Gatineau, Chelsea et La Pêche.

Le développement prévu pourrait générer de nouveaux revenus considérables au niveau des taxes municipales. Toutefois, certains problèmes locaux compliqués doivent être résolus avec les intervenants. Un tronçon de 20 km du chemin de fer est actuellement en train d'être démantelé par la municipalité de Chelsea, alors même que MOOSE rassemble 60 M\$ en investissements privés pour redévelopper cette section de la voie ferrée.

« Quoi qu'il en soit, ce chemin de fer en particulier a besoin d'une rénovation complète », déclare Scott Ivay, le spécialiste des opérations ferroviaires du Consortium MOOSE.

Le projet de MOOSE comprend un développement de première qualité des sentiers pour les cyclistes et les piétons, qui permettra d'améliorer la sécurité publique et le style de vie communautaire. Le modèle des « rails-AVEC-sentiers » de la compagnie incitera les gens à ne plus marcher sur les voies et offrira un accès d'intervention en cas d'incident là où des routes n'existent pas.

### **POUR PLUS D'INFORMATIONS**

#### **Rudi Asseer**

Président de la carrière Morrison (E.F. Morrison Ltée.)  
Mandy Gulliver, adjointe de direction  
IMI Material Handling Logistics inc.  
495, route Richmond, bureau 100  
Ottawa (Ontario) K2A 4B2 - Canada  
+1.877.464.4484 poste 107  
<mandy.g@imilogistics.com>

#### **Joseph Potvin**

Directeur général  
Consortium Moose inc.  
57, chemin Auriga, bureau 102  
Ottawa (Ontario) K2E 8B2 - Canada  
+1 -819-593-5983  
<joseph.potvin@onyvamoose.ca>  
www.onyvamoose.ca