PROJET MOOSE

Un train pour relier

MATHIEU BÉLANGER
mabelanger@ledroit.com

Perçu au départ par plusieurs comme un rêveur un peu fou, Joseph Potvin continue d'avancer, lentement, vers son objectif de mettre en place un service ferroviaire privé de 400 km reliant les secteurs ruraux de la grande région d'Ottawa-Gatineau au cœur de la capitale fédérale.

Le consortium formé d'une douzaine de sociétés du secteur privé derrière le projet Mobilité Outaouais-Ottawa : Systèmes et Entreprises (MOOSE) a présenté, à la fin du mois de juin, une demande à l'Office des transports du Canada afin d'obtenir l'importante certification d'aptitude. Une réponse est attendue plus tard en septembre. *LeDroit* faisait état de ce projet pour la première fois en janvier 2015.

« Pour nous, c'est une étape très importante parce qu'elle nous permettra de démontrer aux autres parties impliquées sur le réseau ferroviaire visé que nous sommes aptes à développer notre projet, explique M. Potvin. Cette certification nous permettra d'entamer officiellement les discussions et les négociations avec les autres propriétaires et opérateurs des voies ferrées de la région. »

le rural et l'urbain

« Pour nous, c'est une étape très importante parce qu'elle nous permettra de démontrer aux autres parties impliquées sur le réseau ferroviaire visé que nous sommes aptes à développer notre projet. »

– Joseph Potvin

MOOSE est un projet qui doit être entièrement financé par le secteur privé. Une fois complètement déployé, ce service de transport en commun sur rails permettrait de relier des municipalités aussi loin que Papineauville, Chelsea, Quyon, Maxville, Smiths Falls aux centres-ville de Gatineau et d'Ottawa. Ce service ferroviaire serait éventuellement arrimé avec les services offerts par la Société de transport de l'Outaouais et par OC Transpo, soutient M. Potvin.

PONT PRINCE-DE-GALLES

Alors que s'élève la controverse face au peu d'empressement de la Ville d'Ottawa à utiliser le pont ferroviaire Prince-de-Galles, situé à l'ouest du pont des Chaudières, et surtout à vouloir en bloquer l'accès, le groupe de M. Potvin vient de présenter au fédéral et à la Ville d'Ottawa un plan de rénovation de 50 millions $ qui lui permettrait d'y faire passer un de ses trains pour relier les réseaux de transport d'Ottawa et Gatineau.

M. Potvin explique qu'en plus des réparations nécessaires pour que le pont puisse de nouveau accueillir un train, le plan propose aussi une piste cyclable et un sentier piétonnier.

« Nous avons aussi entamé des processus légaux pour forcer le gouvernement fédéral à faire respecter l'intégrité des voies ferrées, ajoute M. Potvin. Des projets comme ceux de la municipalité de Chelsea, qui souhaite retirer les voies ferrées sur son territoire, sont une violation des lois fédérales selon nous. »

La prochaine étape pour le consortium MOOSE sera d'intensifier ses discussions avec les propriétaires et opérateurs des chemins de fer de la région et d'interpeller officiellement les transporteurs publics d'Ottawa et Gatineau. MOOSE devra aussi éventuellement obtenir un certificat d'opération pour que ses trains puissent rouler aux quatre coins de la grande région de la capitale fédérale.

L'APPUI D'UN PROFESSEUR DE L'UQO

« À la science de répondre de la pertinence de MOOSE »

MATHIEU BÉLANGER
mabelanger@ledroit.com

Est-ce qu'un train reliant le cœur de la capitale fédérale aux secteurs ruraux de la grande région d'Ottawa-Gatineau est nécessaire ? Peut-il au moins être viable ? À première vue, oui, répond Stéphane Gagnon, professeur au département de sciences administratives de l'Université du Québec en Outaouais. Mais selon lui, il faut se tourner vers la science pour obtenir des réponses crédibles à ces questions.

M. Gagnon connaît Joseph Potvin depuis 2006 et est au courant du projet MOOSE depuis 2012. M. Potvin est son étudiant au doctorat depuis 2013. « J'ai un parti pris, mais il ne faut pas laisser à un groupe d'individus, à des promoteurs ou aux politiciens en place le loisir de déterminer de l'avenir d'un projet comme MOOSE », insiste-t-il.

La pertinence de MOOSE ne doit pas être évaluée selon une stricte vision comptable, soutient le professeur. « La décision doit être prise sur la base d'une analyse systémique, dit-il. Il faut y réfléchir de manière empirique. »

M. Gagnon préconise l'utilisation d'un logiciel de simulation extrêmement précis, perfectionné à Zurich, par des chercheurs reconnus, dit-il.

Le Multi-Agent Transport Simulation (MATSim) permettrait d'analyser différents scénarios, allant du comportement des utilisateurs aux impacts sur la circulation, en passant par la fiabilité du réseau et l'impact d'un tel système sur les facteurs socio-économiques de toute la région.

« En fait, ce n'est pas de MOOSE qu'il est question, précise M. Gagnon. C'est des 1,2 million de résidents de la région dont nous parlons. Ces gens-là n'ont pas les services de transport public auxquels ils ont droit. La simulation généralisée que nous ferions permettrait de définir un modèle complet de déplacement pour toute la grande région. Les élus en place ne sont pas capables de prendre ce genre de décision. Un projet comme MOOSE va toujours passer en dessous de leur radar. Nous vivons une sclérose décisionnelle. »

Stéphane Gagnon affirme avoir déjà interpellé la Société de transport de l'Outaouais (STO) ainsi qu'OC Transpo quant à la nécessité d'une telle simulation, mais en vain.