

Pour joindre notre chroniqueur : fbourque@lesoleil.com

François Bourque

Monter dans le train

Un train haute vitesse Québec-New York. On a sursauté en entendant Gilles Duceppe en fin de semaine.

C'est vrai que Québec est en panne de grands projets qui pourraient faire rêver au lendemain du 400^e.

On peut s'étonner que ce soit le Bloc québécois qui relance l'idée du train rapide, lui qui ne sera jamais au pouvoir. Pourquoi le Bloc ?

Parce que le Bloc a besoin d'attirer l'attention de la région de Québec. Délégé par les conservateurs, il sent le vent tourner et veut reprendre le terrain perdu.

Depuis 25 ans, le Parti québécois et le Bloc n'ont pas réussi à convaincre la région de Québec de son intérêt à devenir la capitale d'un pays.

Les citoyens de Québec ne s'excitent pas à l'idée d'accueillir des ambassades et des missions étrangères. Du moins, l'argument n'a pas été suffisant pour influencer le vote lors des référendums.

Les gens de Québec ont davantage le goût du pouvoir que le goût de l'aventure. Le Bloc québécois ne leur donnera jamais le pouvoir. Alors il leur propose un peu de rêve. On n'a pas d'objection.

L'idée du train rapide n'est pas si farfelue. Le premier ministre, Jean Charest, et le gouverneur de l'État de New York, Georges Pataki, en font la promotion depuis l'an dernier. Déjà en 1975, l'ex-maire de Montréal, Jean Drapeau, avait

commencé à en parler.

Si le projet Montréal-New York voit le jour, Québec veut monter dans le train elle aussi. Comme elle voudra monter dans le train rapide vers Toronto et Windsor.

Une étude préliminaire a chiffré à 4 milliard \$ les coûts de construction de nouvelles voies ferrées entre Montréal et New York à travers les Adirondacks.

Par comparaison, un tronçon sur la rive nord entre Montréal et Québec coûterait des *peanuts* : 330 millions \$.

Lorsqu'il dirigeait VIA Rail, Jean Pelletier, avait encouragé le gouvernement fédéral à investir 3 milliards \$ pour rénover le corridor Québec-Windsor.

À l'époque, le Canada s'intéressait encore aux accords de Kyoto, au problème des gaz à effet de serre et au transport en commun.

Paul Martin a coupé court au projet lorsqu'il a remplacé Jean Chrétien. Le gouvernement conservateur qui lui a succédé n'a montré depuis aucun intérêt pour le train. Ni d'ailleurs pour les accords de Kyoto. Mais c'est un autre débat.

Québec a-t-elle vraiment besoin d'un lien ferroviaire rapide vers Montréal, New York ou Windsor ? Faut-il en faire la prochaine priorité régionale ? Il faudra bien se brancher.

Le lien rapide Québec-Montréal figurait en 2005 sur une liste de 15 priorités des milieux d'affaires de Québec, à côté

du 400^e, de l'aéroport, de la chaire sur l'obésité, de l'optique photonique.

Même de rien, presque toutes ces priorités ont été réalisées ou sont en voie de l'être, et il faudra bientôt préparer une nouvelle liste. La Chambre de commerce du Québec métropolitain veut réinsérer le train rapide vers Montréal.

La Chambre de commerce des entrepreneurs croit elle aussi au renforcement des liens Nord-Sud pour Québec. Mais pas nécessairement par le train.

Sa priorité : le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la frontière américaine, en faisant le pari que l'État du Maine construira aussi une autoroute pour s'y raccorder.

Avant de penser au train, la Chambre des entrepreneurs fixe aussi une autre priorité : améliorer les liaisons aériennes directes vers le nord-est des États-Unis.

Pour les gens d'affaires, le temps de déplacement et la flexibilité des horaires sont essentiels. Pour que le train interurbain devienne intéressant, il faudra multiplier les départs. Donc les coûts. Ce sera difficile de rentabiliser le projet.

Remarquez que les liaisons ferroviaires sont rarement rentables. Même en Europe, où la culture du train est solidement ancrée et où les densités de population sont élevées, les pouvoirs publics doivent soutenir le train.

Si on devait investir des millions de dol-



LE TRAMWAY RÉSOUDRAIT DES PROBLÈMES DE CONGESTION, SÉDUIRAIT LES TOURISTES ET DONNERAIT À QUÉBEC UNE IMAGE DE MODERNITÉ DONT ELLE A BESOIN.

lars dans le rail, faut-il que ce soit dans un train rapide interurbain ? Pourquoi pas un tramway ? Faut-il choisir l'ouverture et les échanges avec l'extérieur ou la qualité de vie au quotidien ? Un beau sujet de débat.

Le tramway aurait un effet structurant, résoudrait des problèmes de congestion, séduirait les touristes et donnerait à Québec une image de modernité dont elle a bien besoin. Ça mérite considération.

On peut penser que l'idée de tramway ou de train rapide ne sortira jamais de la gare à cause des coûts élevés. On trouvera vite d'autres priorités, d'autres urgences.

On peut aussi penser qu'à force de ne pas prendre le train, Québec va finir un jour par manquer le bateau.