


Le Soleil. jeudi 17 janvier 2008

FRANÇOIS BOURQUE : Cessons d'opposer train et tramway

Québec

Le maire Régis Labeaume ferme la porte au projet de tramway de Québec, qu'il décrit comme «hasardeux». Il croit que l'autobus peut répondre aux besoins de transport à Québec.



[Agrandir](#) 
Pour joindre notre chroniqueur: [François Bourque](#)

Il préférera consacrer ses énergies à promouvoir le projet d'un train rapide - dans le corridor Québec-Windsor. «Mon choix est clair», dit-il.

Le maire Labeaume et le ministre responsable de la région de Québec, Philippe Couillard, se sont rapidement mis d'accord pour faire du train rapide une priorité. Personne ne contestera l'intérêt et l'importance d'améliorer l'accès à Québec par un train plus rapide. Le projet traîne dans les cartons politiques depuis 20 ans et la Chambre de commerce de Québec en a fait elle aussi une priorité. On avait d'abord parlé d'un TGV Québec-Windsor, puis, plus récemment, d'un train rapide qui emprunterait la Rive-Nord entre Québec et Montréal.

Ce train réduirait de trois à deux heures la durée du trajet vers Montréal et lui donnerait enfin de la fiabilité.

Lorsqu'il présidait le c.a. de VIA Rail en 2002, l'ex-maire Jean Pelletier avait presque convaincu le gouvernement libéral de réaliser le projet.

L'arrivée aux affaires de Paul Martin avait cependant sonné le glas du train rapide et les conservateurs de Stephen Harper n'ont pas montré depuis beaucoup d'intérêt à le relancer. Tant mieux si les leaders politiques de la région de Québec peuvent remettre le train rapide sur rails. Les dernières études parlaient de 3 milliards \$ pour relier Québec à Windsor et de 330 millions \$ pour le tronçon Québec-Montréal en passant par Trois-Rivières.

Personne, disait-on, ne contestera l'intérêt d'améliorer l'accès à Québec par un train plus rapide. Il y a cependant quelque chose qui agace dans le discours des derniers jours : cette obstination à opposer le projet de train rapide à celui d'un tramway.

Il est vrai que dans les deux cas, l'argent devrait venir des gouvernements. Comme l'argent - pour les hôpitaux ou les écoles vient aussi des gouvernements. Le ministre Couillard en - conclut que ces projets sont en concurrence et qu'il faut choisir. Avez-vous remarqué comme on n'entend jamais cet argument lorsqu'il est question d'investir dans le métro ou le projet de tramway de Montréal? Car vous savez qu'il y a actuellement un projet de tramway à Montréal, projet que le maire Gérald Tremblay endosse d'ailleurs.

Un train rapide et un tramway ont en commun de transporter des passagers sur des rails. Ils ont aussi en commun de servir le développement économique. Mais là s'arrête la comparaison.

Un train rapide est un moyen de transport; un tramway est d'abord un projet d'aménagement du sol et de qualité de vie. Un tramway pourrait changer au quotidien la vie de dizaines de - milliers de citoyens de Québec. Ce serait un élément décisif dans la décision de plusieurs d'abandonner une voiture. Un tramway contribuerait à développer et densifier le cœur de l'agglomération, aiderait Québec à chasser son image vieillotte, pourrait susciter la fierté et contribuer à retenir des jeunes. Bref, un tramway pourrait changer la ville. Un train rapide permettrait d'y arriver plus rapidement.

On ne parle pas de la même chose et il est donc inutile de continuer à les opposer.

On peut comprendre les pouvoirs publics de ne pas vouloir s'engager à la légère dans un projet de tramway qui pourrait atteindre le milliard de dollars. Il est cependant injuste, comme l'a fait M. Couillard, de comparer les 8 millions \$ qu'il en coûterait pour l'étude d'avant-projet du tramway avec les 2 millions \$ pour la mise à jour des études sur le train rapide. S'il en coûte moins cher aujourd'hui pour le train rapide, c'est parce que ça fait 20 ans qu'on paye des études sur ce projet. Ça n'a rien à voir avec les mérites respectifs de ces projets.