

Un allié de taille pour le projet de TGV

Ce qui est vrai pour l'Europe l'est aussi pour l'Amérique du Nord, plaide un spécialiste de la SNCF

François Bourque
fbourque@lesoleil.com



Envoyé spécial

FRANCE

«Une loi de la physique : on lâche une pierre, elle tombe. On ne se pose même plus la question : si un train va plus vite et que le service est bon, l'achalandage augmente. L'impact est immédiat. On ouvre un train, il est plein tout de suite.»

M. Jean-Pierre Arduin a collaboré à des projets de trains rapides aux quatre coins de la planète, en Europe, en Asie, dans les Amériques. Conseiller du président de la SNCF, Société nationale des chemins de fer, il connaît la géographie du Canada, a des «amis chez VIA Rail» et sait exactement l'état de la ré-

flexion pour le corridor Québec-Windsor, ou pour le corridor Montréal-New York.

Il avait à peine fini de décliner son expertise hier matin que le maire Labeaume avait compris que cet homme pourra l'aider à plaider la cause d'un TGV pour Québec.

Je vous invite, vous allez rencontrer le recteur de l'Université Laval qui préside un comité sur le train rapide à Québec, de lancer M. Labeaume. Puis se tournant vers ses collaborateurs de la ville : vous allez m'organiser ça, n'est-ce pas. Le ton ne laissait pas place à la discussion...

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Les minutes qui ont suivi allaient achever de le convaincre. Il ne lui restait plus qu'une question pour l'expert français. Ce qui est vrai pour l'Europe l'est-il aussi pour l'Amérique du Nord et le Canada?

«Il n'y a aucune différence», ju-

re M. Arduin. Il donne l'exemple du train Amtrack entre Washington et New York.

Il n'y a pas de différences culturelles, mais il y a des conditions à la réussite, qui pourraient se résumer comme suit :

1 — Mener les études économiques appropriées. Il faut connaître les coûts du projet et savoir combien de personnes prendront le train et à quel prix. Combien le prendront si le train va plus vite? Combien s'il y a plus de fréquence?, etc.

2 — Tenir ces études à jour pour être prêt quand arrive la bonne conjoncture ou la demande politique. Si une ville n'est pas prête, une autre le sera et elle perdra des opportunités.

3 — Ne pas essayer de tout faire en même temps; construire d'abord les tronçons les plus «profitables»; y aller avec de «petites entités»; construire une «brique à la fois».

4 — Investir avec modération, sans chercher le tape-à-l'œil.

5 — Avoir des voies ferrées exclusives pour les trains de voyageurs.

6 — Déterminer la vitesse optimale du train. La plus rapide n'est pas automatiquement la meilleure. Il ne servirait à rien d'investir plus pour un train à très grande vitesse qui devrait s'arrêter à tout moment.

L'inverse est vrai aussi. Un train qui s'arrête trop souvent empêche d'aller vite. «Ce n'est pas une bonne nouvelle pour Trois-Rivières», croit M. Arduin.

7 — Viser le grand public et non pas seulement la clientèle d'affaires première classe.

8 — S'assurer d'avoir les sources d'énergie suffisantes pour le réseau de trains rapides à construire, ce qui ne devrait pas être un gros obstacle au Canada.

Les bénéfices du train rapide? Considérables.

Des retombées directes liées à la construction, aux emplois créés, augmentation du tourisme,

augmentation des prix des terrains et des immeubles dans les villes desservies.

Des bénéfices «sociaux» aussi : diminution de la circulation et des morts sur les autoroutes; réduction des gaz à effet de serre; le temps sauvé en transport peut être utilisé autrement, etc.

La grande question qui reste, la plus déterminante: qui va payer? Sans l'État, beaucoup de projets de trains rapides n'auraient jamais vu le jour. Un investissement de 75 % du gouvernement fédéral dans un corridor Québec-Toronto serait «dans les normes».

Une dernière question encore. Celle du journaliste. Le maire ne l'aurait pas posée et peut-être aurait-il préféré que le journaliste ne la pose pas.

Ce qui est vrai pour le train rapide entre les villes l'est-il aussi pour les tramways et les transports collectifs locaux? Réponse de M. Arduin : c'est absolument pareil.