

Labeaume enterre le tramway

Pierre-André Normandin
panormandin@lesoleil.com

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) peut arrêter «de perdre son temps», le maire Régis Labeaume ne veut rien savoir d'un tramway à Québec. Lors d'un point de presse hier après-midi, il s'est montré inflexible face au projet.

«Que le RTC ne perde pas son temps, c'est impossible de me convaincre. Je sais que (son président) Gilles Marcotte veut me voir, mais je vais l'appeler pour lui dire de ne pas venir», a-t-il déclaré. Le nouveau maire s'inscrit ainsi dans la continuité de la défunte mairesse Andrée Boucher, qui s'était toujours opposée au tramway. Sa décision est prise, et il ne compte pas investir d'effort dans ce projet. Il préfère de loin se consacrer au projet de train rapide entre Québec et Windsor que caresse la communauté d'affaires de Québec depuis plusieurs années. «Mon choix est clair, c'est le train rapide avant le tramway», a-t-il répété.

PROJET HASARDEUX

En fait, il ne voit pas l'utilité de dépenser des millions de dollars pour un projet «hasardeux» alors que le plan déjà mis de l'avant par le RTC pour attirer davantage de passagers fonctionne bien.

«Ça marche, ils arrivent dans leurs prévisions et un peu plus. Je veux des Métrobus», a résumé M. Labeaume. Le transporteur municipal doit ajouter deux lignes 802 et 803 aux deux déjà existantes.

La comparaison entre les deux projets dégoûte toutefois les verts qui ne voient pas de parallèle entre le tramway et le train rapide. «Il est odieux d'opposer les deux projets. Nous sommes en retard, à Québec, sur les questions de transport public et on doit travailler sur tous les fronts. C'est comme comparer des pommes avec des oranges», estime Christian Simard, le directeur général de Nature Québec, un groupe environnemental. Si le maire accorde des vertus environnementales au train rapide, il croit que des autobus hybrides pourraient faire mieux qu'un tramway à Québec. «Si l'achalandage et le prix du pétrole augmentent et si les hybrides sont performants, ça fait du bon sens. C'est pas mal moins hasardeux qu'un projet que personne n'a été capable de me dire à 200 millions \$ près comment ça coûterait.»

En 2003, le RTC avait évalué à



Les comparables

TRAIN À GRANDE VITESSE (TGV) Projet Lynx

11,4 milliards \$

Coût total du projet Lynx en 1996

7,5 milliards \$

Coût de la nouvelle voie ferrée Québec-Toronto

3,6 milliards \$

Coût du matériel roulant et autres équipements

330 millions \$

Coût d'achat de terrains

1 heure 11 minutes

Durée du trajet Québec-Montréal

2 heures 21 minutes

Durée du trajet Montréal-Toronto

320 km/h

Vitesse maximum du train

10 ans

Durée des études et des travaux

TRAIN RAPIDE VIA RAIL Projet VIAFast

2,6 milliards \$

Coût d'amélioration en 2002 de la voie ferrée Québec-Windsor sans les coûts du nouveau matériel roulant

495 millions \$

Coût d'amélioration de la voie ferrée Québec-Montréal en passant par la Rive-Nord

2 heures

Durée du trajet Québec-Montréal

200 km/h

Vitesse maximum

5 ans

Durée des travaux

650 millions \$ la construction d'un tronçon de 21 km. Le transporteur souhaitait convaincre le maire d'appuyer une étude de faisabilité de 8 millions \$. Et ce,

alors que celle pour l'implantation d'un train rapide Québec-Windsor — long de 1200 km — coûtera 2 millions \$. Avec la collaboration d'Éric Moreault



Régis Labeaume

— PHOTO LE SOLEIL, ERICK LABBÉ

«Que le RTC ne perde pas son temps. Mon choix est clair, c'est le train rapide avant le tramway»

— Le maire Labeaume