

## Le TGV redevient soudainement une possibilité

Pierre Pelchat  
ppelchat@lesoleil.com

Nouveau revirement dans le dossier d'une liaison ferroviaire rapide entre Québec et Windsor en passant par Montréal et Ottawa. Le ministre Philippe Couillard a confirmé, hier, au *Soleil*, que la mise à jour des études sur le train rapide inclura la possibilité d'un train grande vitesse (TGV) qui ferait le trajet Québec-Montréal en un peu plus d'une heure au lieu de deux heures avec un nouveau train, mais moins rapide.

«Ça fait maintenant partie des possibilités. Il faudra également regarder le TGV dans les études», a indiqué, hier, le ministre Couillard.

La décision d'inclure le TGV semble avoir été prise au cours des derniers jours, soit avant l'annonce la

semaine dernière par les premiers ministres du Québec et de l'Ontario d'une entente entre les deux gouvernements pour financer une mise à jour des études d'un train rapide entre Québec et Windsor.

Pourtant, encore au cours des dernières semaines, le ministre, le maire de Québec, Régis Labeaume, le président du Comité d'accès à la région de Québec et recteur de l'Université Laval, Denis Brière, parlaient tous d'une même voix d'un train rapide moins coûteux pouvant rouler à 200 km/h et reliant les centres-villes de Québec et de Montréal en deux heures au lieu de trois actuellement avec le service de VIA.

«Peu importe le projet, il faudra remplacer l'infrastructure actuelle. La mise à jour des études nous permettra d'avoir une idée précise des coûts et des avantages de cha-



S'il n'en tient qu'au maire de Québec, l'esquisse du tramway de Québec ne quittera pas la planche à dessin du RTC. — ESQUISSE RTC

que projet», a ajouté le ministre responsable de la Capitale-Nationale.

«À la différence des études antérieures, il faudra cette fois tenir compte de l'aspect environnemental, des gaz à effet de serre», a poursuivi le ministre de la Santé et des Services sociaux.

### PLUS COÛTEUX

Beaucoup plus coûteux qu'un simple train plus rapide, le TGV qui fonctionne à l'électricité présente, à première vue, plus d'avantages sur le plan environnemental que la locomotive JetTrain de Bombardier, qui est propulsée par une turbine d'avion.

Un autre avantage du TGV filant à 300 km/h serait de convaincre davantage d'automobilistes à ne plus prendre leur véhicule pour voyager entre Québec et Montréal

compte tenu de la durée réduite du trajet à une heure 11 minutes, comme l'ont proposé les promoteurs du projet Lynx à la fin des années 90. En outre, une étude tripartite des gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada avait conclu en 1995 qu'il valait mieux investir dans un projet de TGV même s'il était plus coûteux que d'appuyer un projet de train moins rapide. À défaut, le *statu quo* était préférable.

Il y a 10 ans, le coût total du projet Lynx avait été établi à 11,1 milliards \$, dont 7,5 milliards \$ pour l'aménagement de nouvelles voies ferrées électrifiées, de nouveaux ponts. Une somme de 3,6 milliards \$ était prévue pour l'achat des locomotives, des wagons et d'autres biens d'équipement.

Les promoteurs demandaient au

gouvernement fédéral de garantir un emprunt de 7,5 milliards \$ pour le financement des travaux de construction de la nouvelle voie ferrée. Le gouvernement aurait été propriétaire de la voie ferrée.

Le gestionnaire du TGV qui aurait pris en charge les coûts d'achat du matériel roulant et des équipements aurait payé des frais pour utiliser la nouvelle voie ferrée.

Les firmes SNC-Lavalin de Montréal et AGRA Monenco de Toronto, Bombardier, GEC Alstom, AXOR et Ellis-Don formaient le consortium Lynx.

En 2002, le projet de train rapide de VIA Rail commandait des investissements de 2,6 milliards \$ pour améliorer la voie ferrée entre Québec et Windsor.

Les coûts pour du nouveau matériel roulant n'étaient pas compris dans cette évaluation.