

Reprise du débat sur un TGV Québec - New-York :

Pourquoi ne pas considérer la solution proposée à la page Web suivante :

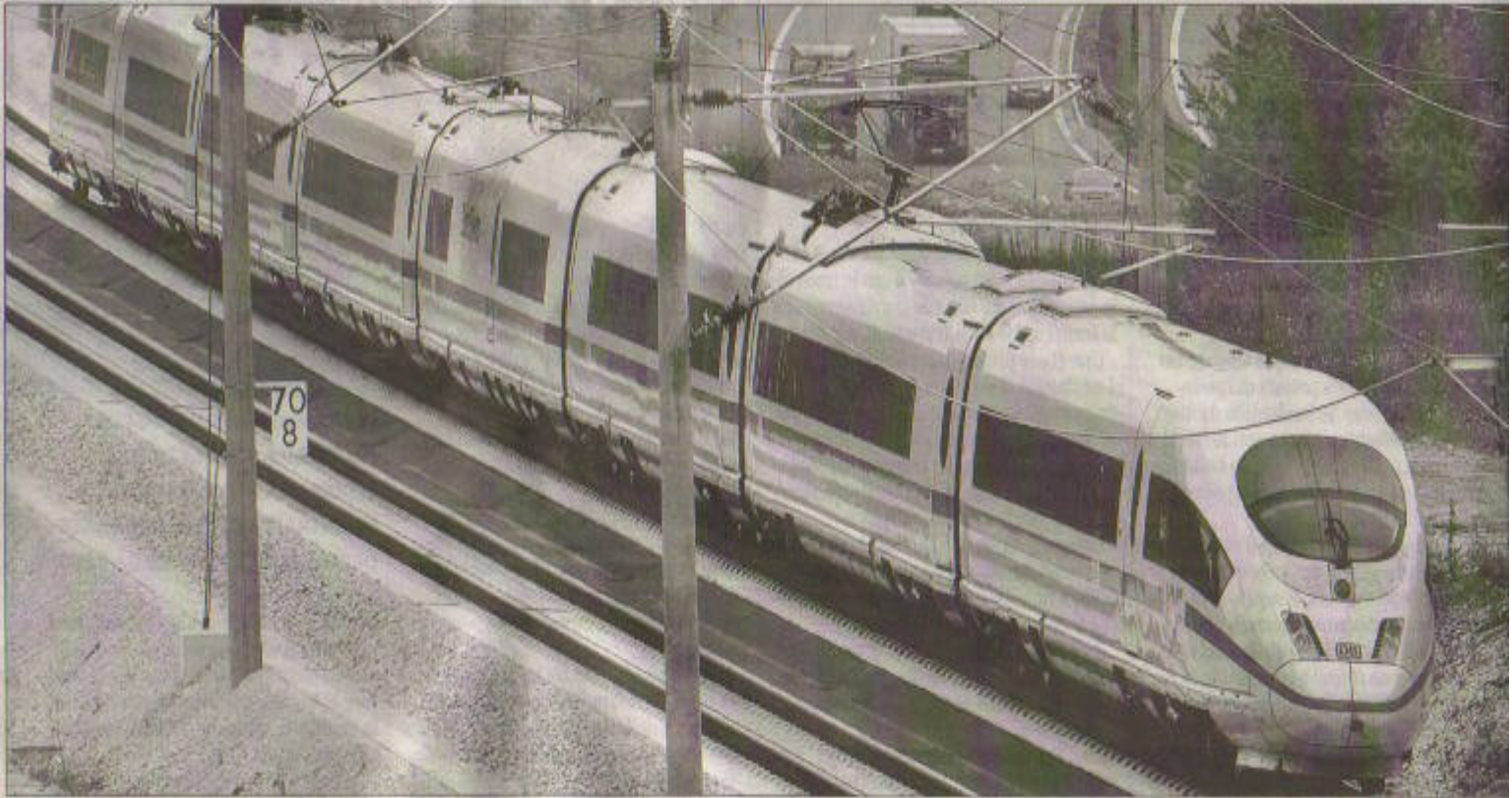
http://www.econometrikplus.com/Site_francais/personnes.htm

Message aux décideurs politiques :

Les grands consortiums d'ingénierie vont tout faire pour mousser la vente de leurs anciennes technologies avant de considérer la venue de nouvelles technologies telles que proposées par Econometrik Plus. Rien n'empêche de faire les vraies études de faisabilité économique qui sont les moins coûteuses à réaliser, surtout si elles sont réalisées par des économistes spécialisés en économie quantitative. C'est peut-être ce qu'il faut pour les convaincre. Ce message simple semble toutefois difficile à comprendre pour certains.

leSoleil mardi 24 octobre 2006

Actualités 3



Les trains grande vitesse, comme cet ICE (Inter City Express) mis en service en Allemagne avant le Mondial de soccer, font rêver... Mais ce n'est pas demain qu'on verra rouler un train rapide entre Québec, Montréal et New York, si on en croit la déclaration faite hier au parlement par le ministre fédéral des Transports, Lawrence Cannon. — PHOTOTHÈQUE LE SOLEIL

Train rapide: Cannon dit non

Pierre Pelchat

ppelchat@fesolet.com

Le projet d'un train rapide entre Québec et Montréal n'est pas à l'agenda du Parti conservateur de Stephen Harper bien que le ministre de l'Industrie, Maxime Bernier, ait manifesté une ouverture pour un tel projet.

Hier, à la Chambre des communes, le ministre fédéral des Transports, Lawrence Cannon, a répondu que les études menées jusqu'à maintenant pour un train plus rapide entre Montréal et New York n'avaient pas démontré la viabilité économique d'un projet évalué à quelques milliards de dollars.

Le ministre a reconnu que le premier ministre du Québec, Jean Charest, avait eu des discussions avec le gouverneur de l'État de New York, Georges Pataki, pour améliorer la liaison ferroviaire entre les deux villes.

Il a invité le chef du Bloc québécois, Gilles Duceppe, à déposer les études qu'il pourrait détenir et qui démontreraient la rentabi-

lité d'une liaison ferroviaire rapide entre la métropole américaine et Montréal. Et tant qu'à faire un train rapide entre Montréal et New York, le chef bloquiste a proposé en fin de semaine dernière de prolonger le trajet de ce train jusqu'à Québec.

PAS UN TGV

La critique du Bloc en matière de transport, Mario Laframboise, a expliqué que la position de son parti s'appuyait sur les résultats d'une première étude d'un train rapide entre Montréal et New York.

« Il ne s'agit pas d'un TGV (train grande vitesse) mais d'un train rapide. L'étude démontre que c'est rentable. Il y aurait 550 000 voyageurs de plus qui prendraient un train plus rapide, ce qui permettrait de rentabiliser le train », a soutenu le député d'Argenteuil-Papineau-Mirabel.

Du côté du gouvernement du Québec, on confirme être toujours en discussion avec les Américains pour améliorer la liaison ferroviaire Montréal-New York. « On est encore au stade très préliminaire. L'objectif est de réduire la durée du trajet de 12 à 10 heures. Ce n'est

pas un TGV mais un train rapide comme celui actuellement entre Québec et Montréal », a avancé Marie-Claude Francoeur, porte-parole du ministre des Transports.

INVESTISSEMENT AUX É.-U.

Ce projet est évalué à 4 milliards \$ qui seraient en très grande partie investis aux États-Unis puisque 90% du trajet se trouve dans l'État de New York.

Selon M^{me} Francoeur, un projet de train rapide présente des coûts très élevés pour les gouvernements. « Les infrastructures seraient à la charge des gouvernements. Avant d'avoir un train plus rapide entre Québec et Montréal, il faudra aussi voir l'impact sur les services aériens et les services d'auto-cars », a-t-elle ajouté.

Par ailleurs, la Chambre de commerce de Québec fait toujours d'un train rapide entre Québec et Montréal une de ses priorités. « Si on décide de faire un train rapide Montréal-New York, il ne faudrait pas que le train s'arrête à Montréal mais qu'il continue jusqu'à Québec », a affirmé le président de l'organisme, Louis Duquet.

Un train, un rêve

1989

Les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec forment un comité pour étudier différentes options pour le transport des voyageurs dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec.

1991

Les trois gouvernements antreprennent une étude comparative entre deux technologies possibles pour un projet de train à grande vitesse (TGV).

1995

L'étude comparative est remise. Elle conclut qu'un TGV produit de meilleurs résultats financiers qu'un train rapide à vitesse moindre.

1998

Le consortium Lynx présente aux trois gouvernements un projet de train grande vitesse dans le corridor Toronto-Québec sur une distance de 854 kilomètres dont la vitesse pourrait atteindre 320 kilomètres et qui pourrait desservir 20 millions de voyageurs par an. Le coût du projet est évalué à 11 milliards \$.

Le consortium est formé de SNC-Lavalin, AGR A Monenco et Ellis-Don de Toronto, Bombardier, GEC Alstom et AXOR de Montréal.

La durée du trajet du TGV-Lynx entre Québec et Montréal serait de 1h11.

1999

Le projet n'est pas retenu par les autorités gouvernementales.

2002

Le nouveau président du conseil d'administration de VIA Rail, Jean Pelletier, propose un projet moins ambitieux d'un train rapide entre Québec et Windsor. On parle d'un investissement global de 3 milliards \$. Entre Québec et Montréal, le train passerait par la rive nord avec un arrêt à Trois-Rivières.

2004

Le projet d'un train rapide chez VIA est abandonné. Le nouveau premier ministre Paul Martin et le ministre fédéral des Finances, Ralph Goodale, bloquent une subvention de 700 millions \$ à VIA Rail pour le projet.