

Bref retour sur le TGV Québec - Montréal

Le Journal de Québec a récemment publié une série d'articles sur l'impact qu'a eu l'arrivée du TGV sur différentes villes européennes. De cette expérience européenne, certains intervenants interrogés ont effectué des parallèles avec le Québec. Il est indéniable que l'aménagement d'un TGV a un impact direct sur le devenir des agglomérations ainsi reliées; le Québec ne saurait y échapper. Mais il apparaît toujours un peu risqué d'effectuer des parallèles entre des contextes à la genèse incomparable. Un bref exemple : si le réseau TGV français est centré sur Paris, dans l'Est du Canada il sera linéaire, Québec étant à l'une des extrémités du réseau. On peut donc penser que les effets d'un réseau linéaire ne sont pas les mêmes que ceux d'un réseau en étoile. Mais, au-delà de l'infrastructure, l'impact d'un TGV dépend du contexte dans lequel il est aménagé; c'est ce contexte qui module en quelque sorte la portée de ses impacts. C'est l'idée qui sous-tend cet article dont le but est de revisiter, à la lumière du contexte québécois, quelques affirmations présentées dans cette série d'articles.

Faire disparaître la rivalité Québec|Montréal?

Le vice-président de l'Assemblée nationale française et maire de Nice, Monsieur Rudy Salles, suggère qu'un TGV «pourrait signifier la fin de la rivalité Québec – Montréal». L'élu français affirme : «"Au contraire de la rivalité entre les villes, le TGV, ça équilibre les forces"» [1]. Cette affirmation est plutôt surprenante pour deux raisons. D'une part, la rivalité Québec|Montréal précède l'existence même de ces deux villes et, dans ce contexte, il serait étonnant qu'une infrastructure, aussi *efficace* soit-elle, parvienne à remodeler une structure territoriale héritée de longue date. D'autre part, cette idée d'équilibre ne résiste pas à l'observation : l'espace est hétérogène et les *inégalités géographiques* tendent à se

maintenir dans la longue durée. Un retour dans le temps va nous permettre d'évoquer la permanence de certaines situations.

Plusieurs indices permettent d'avancer que Stadacona et Hochelaga connaissaient une rivalité qui aurait été du même ordre que la rivalité Québec|Montréal (Ritchot, 1999; Guertin, 2006). Avant les premiers contacts, Hochelaga, avec son réseau de rivières convergeantes, était un nœud important dans le réseau des nations amérindiennes (Savard, 1992). Champlain avait de toute évidence reconnu l'importance de la position de l'île de Montréal puisque, en 1611, il dégagait une clairière pour l'aménagement d'une «place royale» [2]. À cette époque, une place royale était synonyme d'urbanité (Morisset et Noppen, 2003). Dit autrement, si Champlain reconnaissait à Québec une quelconque importance, alors pourquoi proposait-il l'aménagement d'une place royale sur une île inhabitée?

Dès l'époque de Maisonneuve, Ville-Marie possède une dimension géopolitique que la ville de Mgr de Laval ne possède pas. Certes, Québec est à ce moment numériquement plus importante et ses activités font d'elle le pôle principal de la vallée du Saint-Laurent. Mais la future Montréal est *déjà toujours* un point de convergence qui accueille tout le monde (Ritchot, 1999). Au XIXe siècle, la libéralité des Sulpiciens, seigneurs de l'île, favorise le développement rapide de Montréal. À Québec, c'est tout le contraire: la région est fragmentée en une multitude d'îlots fonciers, possédés par des communautés religieuses assez conservatrices, ce qui a ralenti considérablement son développement (Mélançon, 1997; Ritchot, 1999; Guertin, 2006). L'impossibilité de franchir le lac Saint-Pierre à l'aide de navires transatlantiques sauve alors l'économie régionale: Québec est un point de rupture de charge. Mais le dragage du Saint-Laurent marginalisait abruptement l'économie de Québec, tandis que Montréal, maintenant désenclavée et portée par une étoile de chemins de fer, émergeait comme la métropole d'un Canada en devenir. Dans le dernier tiers du siècle,

l'avènement de la Vieille capitale (tourisme et fonction d'État) devient alors la bouée de sauvetage de l'économie déclinante de Québec.

Dans ce contexte où la métropole domine *depuis toujours* le paysage de la vallée du Saint-Laurent, il serait étonnant qu'un TGV «équilibre les forces» ou fasse disparaître la rivalité Québec|Montréal, dont la dynamique s'inscrit à l'intérieur d'une structure géographique particulière. L'espace géographique est tout sauf équilibré: le monde est fait d'hétérogénéité et de déséquilibres qui tendent à se maintenir dans la longue durée (Hubert, 1993) [3]. Il y a lieu de penser qu'un TGV Québec - Montréal pourrait contribuer à soutenir la rivalité Québec|Montréal en appuyant certaines différences entre les deux villes. La géographie et l'histoire nous suggèrent à tout le moins de rester circonspects face à cette idée «d'équilibre». D'autant plus que Québec sera un cul-de-sac ferroviaire, tandis que Montréal va voir son statut de nœud être renforcé par ce futur TGV.

Le fantasme des infrastructures

Un commentaire de Gilles Rabin, conseiller pour l'Association des villes et régions européennes de la grande vitesse, retient particulièrement l'attention:

«Croire que le TGV va tout changer dans une ville, c'est une folie. On a le même fantasme avec les autoroutes, on a toujours cru que les infrastructures sauveraient le monde, mais ce n'est pas vrai. Le TGV rajoute des couleurs à la palette, mais ne change pas profondément la capacité de la ville à se développer» [4].

Ce commentaire rejoint une remarque de Gérard Beaudet qui rappelle que les nouvelles technologies de communication peuvent donner l'illusion d'un espace «dont toutes les parties offrent des potentiels de développement équivalents, peu importe les directions considérées» (Beaudet, nd, 17). Autrement dit, les infrastructures et les technologies de

communication nous incitent à croire qu'un territoire peut être développé également dans toutes ses positions, quand ces dernières canalisent plus souvent qu'autrement la portée de nos investissements. Ainsi, un TGV risque d'amplifier la force d'attraction du nœud montréalais au détriment de Québec, ne faisant que renforcer cette structure territoriale héritée de longue date.

Jusqu'ici, de nombreux intervenants ont tendance à soutenir le projet de TGV Québec – Montréal sur la simple supposition que le TGV se suffit à lui-même pour assurer un redéploiement majeur de l'économie de Québec. Il est indéniable qu'un TGV Québec – Montréal va engendrer des déplacements entre ces villes (et générer de nouvelles activités), mais selon quelles motivations? Il ne faut pas oublier que si un TGV donne la possibilité d'atteindre rapidement une position, encore faut-il désirer s'y rendre! Qu'est-ce qui, aujourd'hui, incitent les gens à venir à Québec? Répondre à cette question, c'est être en mesure d'anticiper quelque peu l'impact d'un TGV sur le devenir de Québec. Et cette question serait tout sauf anodine.

La Vieille capitale

Parmi les raisons qui motivent des déplacements vers Québec, il y a le tourisme. Depuis le dernier tiers du XIXe siècle, l'économie touristique occupe une place importante dans la dynamique générale de Québec; on peut même dire que la Vieille capitale, qui a reçu 4,5 millions de touristes en 2007, fait partie de la *personnalité profonde* de Québec [5]. Un tel chiffre suggère le poids que cette industrie peut avoir dans le procès de l'économie locale, mais aussi sur la qualité de vie de certains quartiers. Les récriminations des citoyens du Vieux-Québec envers le *Red Bull Crashed Ice* nous rappellent que cette industrie peut générer une forme de *pollution*. Ainsi, le TGV aura probablement un impact sur l'industrie

touristique, comme le suggère le cas de Marseille qui aurait vu le nombre de touristes passer de 2,7 millions (1995) à 4 millions (2008) grâce à l'aménagement d'une ligne TGV [6].

L'industrie touristique a ceci de particulier qu'elle ne génère pas de richesses. Elle représente une ponction sur une richesse produite ailleurs. Elle n'a pas tendance non plus à générer des emplois qualifiés, comme elle ne commande pas d'investissement dans la haute technologie, etc. Tout au plus, et en simplifiant quelque peu, l'industrie touristique ne demande qu'un décor. Dans le cas du Vieux-Québec, ce décor fabriqué de toutes pièces ne serait pas sans avoir un effet aliénant par la confusion qu'il engendre entre un passé idéalisé par (et pour) les touristes et notre passé réel (Guertin, 2006).

L'avènement d'un TGV, en favorisant éventuellement l'industrie touristique, pourrait donc avoir un impact significatif sur notre brouhaha quotidien. En soi, le tourisme représente une activité socio-économique des plus intéressantes pour une ville. Mais il y a peut-être lieu de se questionner lorsque cette industrie accapare une part significative de son activité économique.

Le TGV : un risque obligé

La région de Québec connaît depuis plusieurs années une sorte de renaissance. Après des années de léthargie, la capitale semble aujourd'hui animée d'un nouveau dynamisme, grâce à une diversification de son économie (centres de recherche, optique, jeux vidéos, etc.). Mais Québec reste encore marqué par l'omniprésence de la Vieille capitale : l'industrie touristique et l'État, sous toutes ses formes (incluant des sièges sociaux comme ceux des compagnies d'assurance ou du Mouvement Desjardins), occupent une place importante dans l'économie de la région [7]. Son économie s'est peut-être diversifiée, mais d'autres villes du continent ont connu elles aussi une diversification de leurs activités. En absolu, l'économie de Québec s'est redéployée, cela est indéniable, mais de façon relative aux autres villes du

continent, Québec n'aurait guère changé. D'autres villes possèdent de nombreux centres de recherche (Boston, Ottawa, etc.), d'autres villes ont développé une industrie des jeux vidéos (Montréal, etc.), et plusieurs villes possèdent des activités que Québec n'a pas réellement : industrie de la mode (New York, Montréal, etc.), design, etc.

Dans un tel contexte, l'impact d'un TGV ne saurait relever de l'évidence. Nous référons à nouveau aux remarques de Gilles Rabin sur le fantôme des infrastructures. Dit autrement, si plusieurs villes du continent sont reliées par TGV, en quoi la spécificité de Québec lui permettra de se démarquer de Boston, de New York, de Toronto ou de Chicago? En dehors de la Vieille capitale et de sa qualité de vie, qu'est-ce que Québec a à offrir de spécifique? Répondre à cette question, c'est donner à la région un élément à partir duquel construire un projet pour tirer profit du TGV.

Québec ne peut se permettre de *manquer le train*. Cela dit, il apparaît nécessaire de développer pour Québec un projet lui permettant de réellement se démarquer des autres villes qui seront reliées par le TGV. Donner à Québec une *niche* spécifique, lui permettant de se distinguer dans le réseau des *villes de la grande vitesse*, fera du TGV un fantastique complément pour soutenir son développement, même si Québec se retrouvera à une extrémité du réseau. Autrement, sans un projet porteur, Québec risque d'être aspirée par des pôles plus attractifs. Compte tenu des coûts anticipés, il peut être pertinent de se questionner sur l'impact potentiel qu'un TGV peut avoir sur une ville comme Québec.

Québec est une ville de province qui a tout pour être *jazzée*. Mais ce *beat* ne viendra pas du TGV; il va venir de sa capacité à s'inventer un futur qui soit différent de la Vieille capitale.

Pour terminer

Actuellement, une partie de la classe politique semble demeurer dans l'expectative: l'attente des résultats des études en cours lui permet peut-être de repousser le moment où elle devra se compromettre. C'est qu'il y aura des choix déchirants à faire. Déjà, on peut imaginer le casse-tête politique entourant la forme du tracé: passera-t-il sur la rive nord ou sur la rive sud du fleuve? Le TGV passera-t-il par Trois-Rivières, la ville industrielle du XIXe siècle aujourd'hui un peu *fanée*, ou par Drummondville, ce pôle industriel qui a émergé avec le XXe siècle? D'autres arrêts seront-ils prévus? Si oui, à quels endroits et selon quelles fréquences? Il faut s'attendre aussi à un débat sur la protection des paysages, de l'environnement, des terres agricoles, etc. Le projet de TVG pourrait-il être repoussé dans le temps à cause d'une classe politique qui n'aurait pas l'audace de s'engager dans une telle *galère*?

À court terme, pourrait-on envisager d'autres alternatives pour rapprocher Québec et Montréal? Pourrait-on penser à l'implantation d'un train rapide permettant de réduire de façon significative la durée du trajet Québec-Montréal? Réutilisant les infrastructures existantes, un tel projet donnerait à la vallée du Saint-Laurent un lien rapide à moindres coûts et selon un horizon temporel très court, en attendant que se réalise un jour le projet de TVG, dont la réalisation risque de se faire attendre à cause de considérations politiques.

Rémi Guertin Ph.D.

Notes

[1] Gagnon, Karine (2009), «Un remède à la rivalité» dans *Le Journal de Québec*, mardi 13 octobre, p.3.

[2] «je fis aussitôt couper et défricher le bois de ladite place Royale pour la rendre unie et prête à y bâtir [une habitation]. [...] Au milieu du fleuve, il y a une île d'environ trois quarts de lieue de circuit, capable d'y bâtir une bonne et forte ville» (Champlain, 2001, 211).

[3] Voir la critique que fait Thierry Rebour d'un espace réputé homogène par l'économie néo-classique (2000).

[4] dans Gagnon, Karine (2009), «Québec, le point de départ» dans *Le Journal de Québec*, mardi 13 octobre, p.3.

[5] 38 000 emplois étaient liés à l'industrie touristique dans la région de Québec en 2007 (Site officiel de l'Office du Tourisme de Québec: <http://www.quebecregion.com/f/med-info.asp>).

[6] Gagnon, Karine (2009), «Marseille en ébullition» *Le Journal de Québec*, mercredi 14 octobre, p.7.

[7] Voir le site du Journal Québec Hebdo (<http://www.quebechebdo.com/article-292999-Guide-des-500-plus-grands-employeurs-2009.html>) pour consulter la liste des 500 plus gros employeurs de la région de Québec. Les 12 plus gros employeurs, qui embauchent pratiquement 95 000 personnes (2009), relèvent tous du secteur public ou du para-public (hormis Desjardins).

Références

Beaudet, Gérard (nd), *Le développement urbain durable : le poids des héritages*. Polycopies (article non publié).

Champlain, Samuel (2001), *Voyage en Nouvelle-France. Exploration de l'Acadie, de la vallée du Saint-Laurent, rencontre avec les autochtones et fondation de Québec*. Texte adapté par Éric Thierry, Paris, Cosmopole.

Guertin, Rémi (2006), *Québec, morphogenèse d'une ville*. Thèse de troisième cycle, Université de Montréal.

Hubert, Jean-Paul (1993), *La discontinuité critique. Essai sur les principes a priori de la géographie humaine*. Paris, Publications de la Sorbonne.

Mélançon, Yves (1997), *L'aménagement des Parcs des Champs de Bataille et Victoria à Québec : une hypothèse structurale*. Thèse de troisième cycle, Québec, Université Laval.

Morisset, Lucie K. et Luc Noppen (2003), «De la ville idéale à la ville idéale : l'invention de la place royale à Québec» dans la *Revue d'histoire de l'Amérique française*. Volume 56, n° 4, printemps, pp. 453-479.

Rebour, Thierry (2000), *La théorie du rachat. Géographie, économie, histoire*. Paris, Publications de la Sorbonne.

Ritchot, Gilles (1999), *Québec, forme d'établissement. Étude de géographie régionale structurale*. Paris, L'Harmattan.

Savard, Michel (1992), *Le déploiement de l'établissement autochtone préhistorique au Canada oriental*. Thèse de troisième cycle, Québec, Université Laval.