

Québec-Montréal: une voie vers la déception?



La ville de Québec va-t-elle s'engager dans le projet de LGV aux dépens du développement de ses transports urbains?

Le projet de train rapide entre Québec et Montréal a refait surface il y a quelques temps. Ce projet s'inscrit dans le rêve plus vaste d'un lien ferroviaire Québec-Montréal-Toronto. Si le projet de TGV a été abandonné parce que trop cher, un train rapide Québec-Montréal coûterait tout de même 337 M.€. Ce n'est pas rien...

POUR le ministre de la Santé et ministre délégué à la région de Québec, Philippe Couillard, «c'est un projet éminemment vendable à la population», «pour l'ensemble de la communauté de Québec, le projet prioritaire, c'est le projet de train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor». L'argument pour justifier ce projet, outre l'environnement, est bien évidemment le gain de temps. Avec ce train rapide, le trajet Québec-Montréal ne prendrait que 2 heures au lieu du traditionnel 2h30 à 3 heures en auto. Une économie de 30 à 60 min peut-elle justifier un investissement de 337 M.€?

Mais au-delà des coûts et de l'économie de temps, il faut pouvoir estimer l'incidence que peut avoir un train rapide sur le développement de Québec. On ne dépense pas 337 M.€ sans anticiper l'impact réel d'un tel projet sur l'économie régionale. Nul ne peut garantir les effets positifs induits par ce type de projet du seul fait de sa réalisation! Encore faut-il avoir une raison de prendre ce train. Il faut que Québec dispose d'un je-ne-sais-quoi qui



Rémi Guertin, Ph. D.

donne envie aux gens d'y venir. Si Québec n'a rien d'autre à offrir que sa "Vieille capitale", alors ce train ne servira qu'aux touristes, et encore.

En soi, ce projet est fort intéressant et semble de toute évidence porteur d'avenir. Il pourrait vraisemblablement contribuer au déve-

loppement de Québec en facilitant les échanges avec les autres villes du continent. Mais un chemin de fer est ancré dans un espace géographique, sa rentabilité et son efficacité dépendent, entre autres, de l'organisation et de la dynamique de cet espace. De plus, sa capacité à participer au développement d'une ville est liée à la position qu'occupe cette ville au sein d'un échiquier régional. Ainsi, l'efficacité d'un tel investissement est conditionnée par le contexte géopolitique qui l'accueille. De fait, une fois mis en contexte, un chemin de fer, aussi rapide soit-il, peut ne pas être en mesure de répondre à toutes les attentes. Alors, en quoi la position occupée par Québec peut-elle infléchir la "performance" d'un tel investissement? Ce projet de train rapide peut-il réellement

contribuer au rayonnement économique, culturel et politique de Québec?

Un peu de géographie

Dans les années 1960-70, une étude avait démontré l'importance et "l'intensité" du corridor Windsor/Québec qui correspond grosso modo à l'axe Saint-Laurent/Grands Lacs, une route commerciale aussi vieille que l'Amérique (ou presque!). Aujourd'hui, on retrouve le long de cet axe environ le tiers de la population canadienne, c'est-à-dire près de 10 millions d'habitants, voire davantage. L'agglomération de Toronto à elle seule compte environ 5 millions de résidents, tandis que celle de Montréal en regroupe autour de 3 millions. Le corridor Québec/Windsor, est majeur en termes d'activités économiques et de population. Faciliter les relations entre Québec et les villes de cet axe serait donc essentiel.

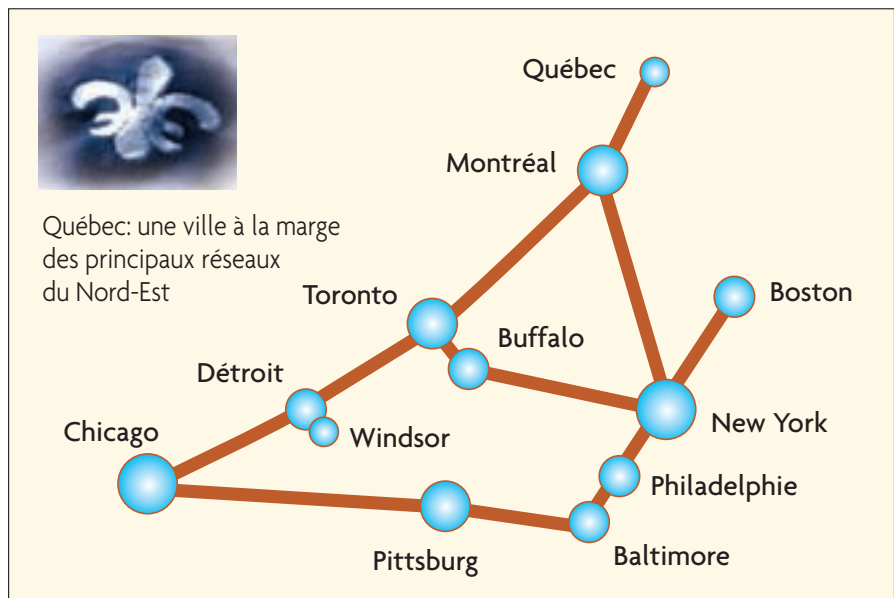
Ce corridor est toutefois "inégal" selon l'endroit où l'on se trouve. D'un point de vue démographique, on observe que son "intensité" augmente de Québec vers Toronto. L'agglomération Windsor/Détroit constitue une charnière entre deux pays et, de Windsor, Chicago (Etats-Unis) n'est plus très loin. De son côté, Toronto est à la fois une charnière entre l'Ouest et l'Est

du Canada tout en s'appuyant sur les États-Unis via Buffalo qui est voisine. Montréal et Toronto sont deux sommets d'un triangle incluant New York. A ce titre, Montréal et Toronto constituent "depuis toujours" des "nœuds", c'est-à-dire des lieux où convergent des réseaux de communication (rivières, canaux, chemins de fer, autoroutes). L'économie de Montréal, par exemple, têt dans son histoire, a profité de la confluence Outaouais/Saint-Laurent et de la proximité de la vallée du Richelieu, cette dernière permettant de rejoindre New York. Ces routes naturelles furent doublées de canaux puis de chemins de fer. Ainsi, dès 1836, un "portage mécanique" (le train Laprairie-Saint-Jean) était aménagé pour "rapprocher" la vallée du Richelieu de la métropole. Jadis, les vallées de la Chaudière et de la Kennebec permettaient de joindre Québec à Portland et à Boston sans présenter cependant les avantages du Richelieu.

Bref, toutes ces villes situées entre Montréal, Chicago et New York sont en réseau. Elles peuvent rayonner dans tous les sens ou alors elles sont entre deux nœuds importants (Windsor par exemple est sur la route Chicago-Toronto). Il faut souligner que c'est généralement les nœuds qui profitent le plus des flux qui transitent par les réseaux. Québec, pour sa part, occupe une position géographique qui est finalement peu avantageuse. Elle n'est pas un nœud mais une tête de ligne. En d'autres termes, c'est le bout de la route! Québec ne rayonne pas: les flux doivent atteindre Montréal en premier lieu. Contrairement à Windsor, Québec n'a pas de voisine comme Détroit et n'est pas à proximité d'une frontière internationale. Aussi, Québec est passablement éloignée des grands centres urbains tels que New York ou Chicago. Québec n'a pas d'arrière-pays significatif, elle est plutôt l'arrière-pays de... Montréal. En somme, Québec est à la marge du continent. Cette marginalité s'exprime entre autres par la difficulté à maintenir certaines lignes aériennes sur Québec. La performance de l'économie de Québec serait donc assujettie à la position géographique qu'elle occupe.

Une ville à la marge des principaux réseaux

Cette marginalité continentale a été reconnue par le nouveau maire de Québec, Régis Labeaume. Il soulignait récemment le fait que ce projet de train rapide «permettrait de désenclaver la ville». Mais compte tenu de la position excentrée de Québec par rapport à l'organisation urbaine du nord-est du continent, on peut se demander jusqu'à quel point ce projet de train rapide peut réellement désenclaver Québec? Certes, ça ne peut pas nuire à son économie. Mais c'est peut-être payer cher pour des résultats



tats qui pourraient s'avérer décevants puisque ce train ne permettrait pas à Québec de rayonner, mais tout au plus de se rapprocher de Montréal... C'est peut-être cette dernière qui pourrait alors en profiter le plus, au détriment de Québec? Sans compter que cet enclavement ne date pas d'hier.

Un peu d'histoire...

À l'époque des premiers contacts entre Européens et Amérindiens, le Nord-Est du continent était déjà polarisé par la région des Grands Lacs. Au temps de la Nouvelle-France, c'est de Montréal que partaient les coureurs des bois pour les Pays-d'en-Haut, Québec n'étant qu'une capitale ecclésiastique et politique passablement éloignée de ces territoires si "rentables" (traite des fourrures). Si Québec avait l'avantage d'être le point d'arrivée des transatlantiques, Montréal bénéficiait d'une position tournée vers le cœur de l'Amérique, Québec n'étant, en quelque sorte, qu'une porte d'entrée.

Le 19^e siècle fut "l'âge d'or" de Québec, la ville devenant pour un temps le troisième port d'Amérique. Québec était, durant l'été, non seulement plus proche de l'Europe que New York mais de plus, les battures vaseuses du lac Saint-Pierre forçaient les transatlantiques à faire escale à Québec. Les berges devant Québec facilitaient également le triage du bois flotté depuis l'Outaouais. Bref, Québec était peut-être à la marge du continent mais une conjoncture particulière lui conférait un avantage de taille sur Montréal. Elle devenait pour un temps, et plus que jamais, un point de rupture de charge entre deux continents. Mais en dehors de son port et de quelques entreprises connexes, Québec avait finalement peu de choses à offrir. Certes une bourse et des banques importantes faisaient rayonner son économie sur un vaste territoire mais bien avant le milieu du siècle, Montréal émergeait comme la ville industrielle des Canadas. L'âge d'or de Québec fut conjoncturel...

Le dragage du fleuve, l'ouverture du





La gare du Palais de Québec sera-t-elle un jour le terminus des trains à grande vitesse?

canal de Panama, "l'explosion" de Montréal et tout un ensemble de facteurs géopolitiques et techniques allaient faire chuter l'économie de Québec. Le dragage du Saint-Laurent, au lieu d'amplifier les échanges entre Québec et Montréal, allait nuire à l'économie de la Vieille Capitale. On pouvait dorénavant se passer de ses entrepôts, maintenant que les navires étaient capables d'atteindre directement le port de Montréal. En d'autres termes, la vitalité de l'économie de Québec aurait été fonction de la difficulté à atteindre Montréal! Et, bien avant Québec, Montréal allait disposer d'un réseau ferroviaire lui permettant de "contourner" l'hiver (lien ferroviaire avec le port atlantique de Portland). Ainsi, l'amélioration des communications favorisait Montréal au détriment de Québec qui se faisait "rattraper" par sa position géographique.

Québec et le chemin de fer

Dès 1854, la ville de Lévis, qui fait face à Québec sur l'autre rive du Saint-Laurent, était "branchée" sur les premiers réseaux ferroviaires. Cet avantage concurrentiel fut tellement fort que des entreprises de Québec se déplacèrent sur la rive Sud du fleuve pour profiter de ces nouvelles installations ferroviaires. Un chemin de fer atteignit Québec, par la rive nord, en 1879 mais n'eut pas d'effet

significatif sur son économie; Lévis avait toujours l'avantage puisqu'en réseau avec les provinces maritimes et, via Montréal, avec tout le Nord-Est du continent. Le géographe Raoul Blanchard pouvait écrire: «Grâce aux voies ferrées, Lévis tendait ainsi à assurer les principales fonctions du port de Québec; son activité maritime s'accroissait alors que celles du port de Québec étaient en diminution» (1935). Là encore, l'amélioration des communications Québec-Montréal ne bénéficia pas réellement à Québec. La ville ne profitera réellement du chemin de fer qu'avec la construction du pont (1918), c'est-à-dire quand le réseau de la rive sud put atteindre la rive nord... Mais ce fut trop tard, Québec était déjà marginalisée.

Le dragage du Saint-Laurent fut un premier geste parmi d'autres qui provoqua l'arrêt net de l'économie de Québec. Et cet arrêt entraîna le départ de 80% de la population entre 1871 et 1901, rien de moins! Certes, un exode rural d'origine régionale combla ces départs mais sans plus. En trente ans, la région perdit ses entrepreneurs, ses ouvriers spécialisés, ses investisseurs, etc. Mis à part l'industrie légère (chaussures, etc.), il ne resta finalement que "l'industrie touristique" et la fonction d'Etat pour soutenir l'économie de Québec, ce qu'on appelle aujourd'hui la Vieille Capitale. De porte

d'entrée d'un continent, Québec avait glissé vers le statut de "ville de province". Les choses n'ont guère changé depuis.

Nœuds, réseaux et géopolitique

Il y a donc lieu de penser que Québec est depuis longtemps à la marge d'une organisation géopolitique stable, inscrite dans la longue durée. Cette position excentrée par rapport aux principaux nœuds urbains du Nord-Est du continent aurait un impact plutôt négatif sur son devenir. Même l'histoire des moyens de communication entre Québec et le reste de l'Amérique porte vraisemblablement la marque de cette marginalité. L'amélioration des moyens de communications vers le cœur du continent ne lui a pas toujours été favorable. C'est lorsque des "frictions" ont restreint la fluidité des échanges que l'économie de Québec aurait connu ses meilleurs moments. En exagérant le trait, on pourrait dire que l'histoire montre que Québec a été évi-tée, chaque fois que cela fut possible. Un lourd héritage pèserait donc sur le destin de Québec.

Tenter de "lutter" contre les effets de cette organisation stable à l'aide d'investissements et d'aménagements "traditionnels" serait peut-être toujours un peu vain. Le projet de train rapide entre Québec et Montréal ne profiterait réellement qu'à la métropole et donc coûterait cher à Québec (au propre comme au figuré). Un tel équipement est lui-même inscrit dans cette géographie qui "étouffe" quelque peu le devenir de Québec et restreint son développement. En même temps, ne pas souscrire à ce projet risque de nuire encore plus à la région! Le choix peut devenir déchirant: regarder passer le train ou s'embarquer dans un projet coûteux dont les résultats escomptés seront vraisemblablement décevants. Il faut peut-être alors se détourner des voies traditionnelles de développement qui, en apparences, paraissent plus faciles et plus efficaces, pour explorer des alternatives plus audacieuses. La question serait donc à peu près la suivante: quel moyen de communication permettrait de relier Québec au reste du continent, tout en étant peu affecté par cette géopolitique continentale qui marginalise le développement de la



Le président de Via Rail s'est dit prêt à participer au projet de train à grande vitesse au Québec, une opportunité pour sa compagnie en quête de trafic

région? Comment faire pour permettre à Québec d'échapper quelque peu à son "destin"?

Les réseaux de l'avenir

A l'avenir, plusieurs arguments vont militer en faveur des projets de trains à grande vitesse (environnement, etc.). Mais dans le cas précis de Québec, ce n'est peut-être pas le réseau le plus indiqué. Compte tenu de la position géopolitique occupée par Québec, est-ce qu'offrir à l'ensemble de la région un accès internet haute vitesse à peu de frais ne serait pas une façon de donner à la ville un avantage concurrentiel? Ne permettrait-il pas à Québec de développer des créneaux d'avenir? Brancher Québec sur le monde, au lieu de la brancher à... Montréal via un train! Certains diront que l'un n'exclut pas l'autre... C'est évident. Il est difficile aussi de mettre sur un même pied d'égalité un projet de train rapide et un accès internet à haute vitesse. Il est évident que les résultats que peuvent donner ces deux projets ne se comparent pas: l'un permet de déplacer des gens et donc de l'information; l'autre ne fait que faire transiter de l'information. Et la transmission d'informations ne pourra jamais se substituer aux déplacements des personnes. Mais compte tenu de la marginalisation continentale de Québec,



Les travaux du pont de Québec ont débuté en 1903. Il mesure 26,5 m de large et comporte deux voies ferrées, deux voies de tramway et deux voies routières. Il fut inauguré le 22 août 1919

cette possibilité qu'a la "toile" de faire transiter des flux d'informations dans tous les sens à grande vitesse, en ferait peut-être un projet plus bénéfique qu'un train à grande vitesse. Là où le chemin de fer s'inscrit à l'intérieur d'une organisation géopolitique qui peut atténuer ses avantages, internet échappe quelque peu à l'influence de la géographie et peut donc contribuer plus efficacement au désenclavement de Québec en favorisant le développement de l'industrie de demain. Les choses ne sont donc peut-

être pas aussi simples que peuvent le suggérer les apparences. Dans le cas de Québec, sa position dans l'organisation du Nord-Est du continent tend à atténuer les effets des investissements les plus divers. Et ce projet de train rapide risque lui aussi d'être "happé" par cette organisation géopolitique.

Pour conclure

En soi, un train rapide est un rêve magnifique. Le rêve peut cependant se transformer en déception une fois ramené à la réalité concrète du contexte géographique où il doit s'incarner. Ainsi, les apparences peuvent être trompeuses, et certaines dynamiques géopolitiques peuvent infléchir la «performance» des projets les plus divers. Dans le contexte de Québec, un train rapide c'est peut-être payer cher pour des résultats qui pourraient ne pas être à la hauteur de nos attentes. Mais Québec ne peut pas se permettre de passer à côté d'un tel projet non plus. Cela dit, et compte tenu de cette marge qu'elle occupe, il est peut-être essentiel de développer en parallèle d'autres types de réseaux pour permettre à Québec d'embarquer dans le prochain train... celui des technologies de l'information et des communications (internet).

Rémi Guertin, Ph.D. ■

Bulletin d'abonnement

[Subscription order form]

Nom, prénom [Name, firstname]

Société [Company]

N° TVA [VAT N.]

Adresse [Address]

.....

Pays [Country]

Tél.

Fax

Courriel [E-mail]

Site Internet [Website]

Nombre d'employés dans votre société [Number of employees in your company]

1-99 100-199 200-499 500-999 + 1000

Principale activité [Main activity]

Exploitant [Operator] Consultant

Constructeur [Manufacturer] Ministère [Ministry]

Commercial [Marketing] Université, recherche

Service achats [Procurement] [University, research]

Autre [Other]

Quelle est votre fonction? [What is your job title?]

LE RAIL

3 avenue Hoche - 75008 Paris (France)
abonnements@lerail.com

Paiement à l'ordre de [Payment to] : GROUPE ACTIS

- ▶ Chèque sur une banque française [Cheque drawn on a French bank]
- ▶ Virement bancaire [Bank transfer to] **BNP Paribas**
Agence Plaine Monceau - 1, rue de Chazelles - 75017 Paris (France)
IBAN : FR 76 3000 4015 5800 0100 7694 164
BIC : BNPAFRPPPT

▶ Carte bancaire [Credit card] Visa Eurocard / Mastercard

Numéro de la carte [Card number]

Date d'expiration [Expiry date] Montant [Amount]

Signature

- ▶ Je souhaite recevoir une facture [I wish to receive an invoice]
- ▶ Je souhaite que mon abonnement débute au numéro [I wish to start my subscription with the issue number]

	France	UE [EU] + Suisse [Switzerland]	Autres pays [Rest of world]
▶ 10 numéros / issues	<input type="checkbox"/> 55 €	<input type="checkbox"/> 75 €	<input type="checkbox"/> 85 €
▶ 20 numéros / issues	<input type="checkbox"/> 100 €	<input type="checkbox"/> 135 €	<input type="checkbox"/> 160 €

10 numéros par an [10 issues a year]