

Souveraineté La Solution inc.

Cette caractéristique rend les arrêts dans les plus petites villes moins pénalisant que pour un TGV, qui atteint sa vitesse de pointe en plusieurs minutes. L'autonomie de chaque navette, qui présente une capacité de 60 personnes, permet plus de départs et une plus grande flexibilité sur les trajets qu'une rame de TGV qui contient 360 personnes.

Pour le physicien Langlois, contrairement au TGV, le réseau de monorail québécois peut être rentabilisé. Le tracé proposé relierait dans un premier temps Montréal et Québec. Les autres villes seraient Drummondville, Gatineau, Rimouski, Saguenay, Saint-Georges, Sherbrooke et Trois-Rivières.

L'évaluation des coûts se base sur le niveau actuel des prix du marché. Elle est très complète et crédible, même si ce genre d'exercice ne vise qu'à donner une idée d'ordre de grandeur. Par exemple, l'hypothèse d'une prime au copinage n'a pas ici été retenue!

La construction initiale de la ligne Québec-Montréal est évaluée à trois milliards \$. Ce montant inclus notamment 470 millions \$ en imprévus de toutes sortes et 170 millions \$ en recherche et développement.

Le coût de l'ensemble du réseau est évalué à un peu plus de douze milliards \$. L'équipe d'économistes a évalué que la construction du projet pourrait créer près de 90 000 emplois (en années-personnes de 2009), et que les deux tiers des retombées économiques pourraient demeurer au Québec. Il s'agit d'un ratio exceptionnel pour de tels projets industriels.

Plus encore, les effets induits d'un tel choc positif pour notre économie n'ont pas été calculés (l'effet multiplicateur keynésien), pas plus que les effets découlant de la réduction de notre dépendance au pétrole et à l'automobile.

Ce rapport de recherche a notamment été présenté au ministre des Transports, Sam Hamad, qui s'est montré intéressé par le projet de monorail. Pour Robert Laplante, directeur de l'IRÉC, il n'en demeure pas moins que l'élément qui risque le plus de freiner le projet est son côté novateur.

D'un côté, le projet est parfaitement adapté à la taille de nos villes et à la distance les séparant, il fonctionne à l'électricité et la technologie utilisée est québécoise. De l'autre, Robert Laplante craint que le seul fait qu'il n'existe pas déjà un tel réseau de monorails interurbain soit suffisant pour nous décourager à innover en la matière.

Le rapport de recherche peut être consulté à l'adresse suivante :

<http://www.irec.net/index.jsp?p=33>

*L'auteur a collaboré à la réalisation du rapport de recherche.

TOUT SOUS LE MÊME TOIT

Imprimerie Commerciale
Publicité par l'objet
Atelier de lettrage
Atelier de photographie

Alain
Imprimerie
Photocopies
450 263-8719
graphico.tech@videotron.ca

Sylvain
Lettrage
450 263-6515
graphico.techsg@videotron.ca

CAMERA EXPERT 450 263-1333
commander vos photos en ligne
www.cameraexpert.com
318 rue Sud, Cowansville, Qc.