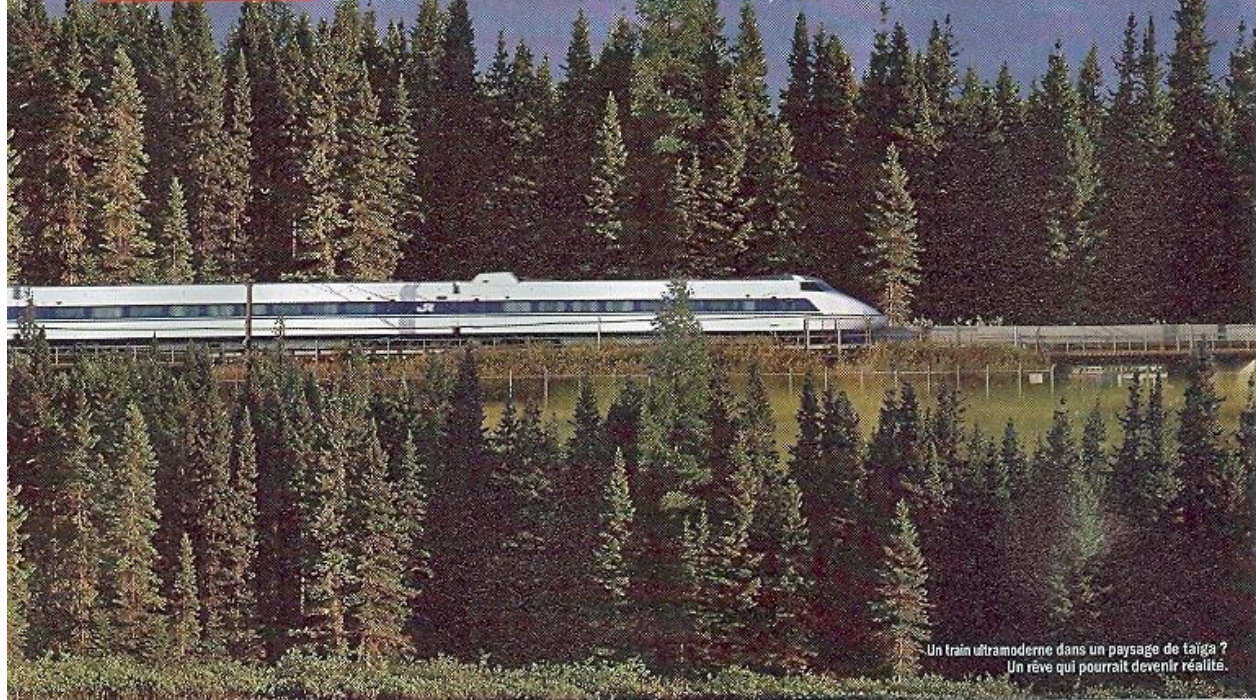


**QS**

# Actualités

LE TOUR DE LA SCIENCE EN DEUX TEMPS, TROIS MOUVEMENTS



Un train ultramoderne dans un paysage de taïga ?  
Un rêve qui pourrait devenir réalité.

## Destination Kuujuaq

*Un train qui ferait le tour du Québec sur 10 000 km de paysages magnifiques. C'est le projet d'une poignée de passionnés qui y croient dur comme fer.*

Par David Nathan



Depuis plus de 10 ans, Michelle Lalande-Dery a un rêve. Le rêve d'un train qui s'appellerait le TransQuébec Express et qui ferait voyager ses passagers autour de la province. Sept jours, 7 nuits, 10 000 km : le plus long chemin de fer au monde. Ce projet peut sembler un peu fou, mais il avance et vient de faire un arrêt décisif à la station de l'Assemblée nationale. Le 23 septembre 2010, Michelle Lalande-Dery y a été entendue par la Commission des transports et de l'environnement qui a recommandé au gouvernement d'étudier

la faisabilité du tronçon reliant Schefferville à Kuujuaq (environ 400 km). Le gouvernement a jusqu'au 31 octobre 2011 pour remettre sa copie et se prononcer. « Il y a 10 ans, j'étais considérée comme une rêveuseuse, confie l'instigatrice du projet. Aujourd'hui, je sais que c'est réalisable. Je suis convaincue que le train est le moyen de transport collectif de l'avenir. »

C'est en traversant, en train, une région inhospitalière d'Arabie saoudite que l'idée a germé dans l'esprit de cette passionnée. « Le convoi s'est arrêté en plein désert pour laisser passer une caravane de dromadaires, se souvient la résidente de Sainte-Agathe-des-Monts. C'est à ce moment précis que

l'idée du TransQuébec Express m'est venue. » Oubliez les dromadaires, mais pourquoi pas des caribous ?

Pour développer son projet, Michelle Lalande-Dery a pris exemple sur le Transsibérien, ce train qui traverse la Russie depuis plus de 100 ans sur 9 200 km. « Il y a de nombreux points communs entre le Transsibérien et le futur TransQuébec, notamment l'immense superficie à couvrir et les conditions climatiques très dures », dit-elle.

Plutôt que d'y voir un obstacle, elle a fait de l'immensité québécoise (1 667 926 km<sup>2</sup>) un argument pour convaincre les sceptiques. « Il est inconcevable que plus des deux tiers de notre territoire soient



inaccessibles par voie terrestre, fait-elle remarquer. Grâce au TransQuébec Express, on pourrait ouvrir ces régions et permettre la circulation en toutes saisons des marchandises et des voyageurs. » Et son rêve ne s'arrête pas là. Elle imagine un train sanitaire dans lequel des médecins et des infirmières feraient de la prévention et du dépistage, un train bibliothèque de plusieurs wagons remplis de livres, un train de marchandises pour approvisionner les villages les plus éloignés, un train de luxe, style Orient-Express...

Le parcours du TransQuébec Express a de quoi séduire les amateurs de beaux paysages et de géographie. Il se promènerait du sud de la province jusqu'à la pointe du Nunavik, passerait par Blanc-Sablon; il frôlerait l'océan Atlantique et la mer du Labrador. Il longerait les rives de 10 baies, s'approcherait de 4 détroits et ferait le lien entre la rive sud du Saint-Laurent et les baies d'Ungava et d'Hudson.

La « route des cratères » devrait quant à elle ravir les géologues dans l'âme, avec notamment la visite du Pingualuit. Vieux de 1,4 million d'années, ce cratère a pour particularité d'héberger un lac de 267 m de profondeur dont l'eau, apportée uniquement par la pluie et la neige, est considérée comme l'une des plus limpides du monde.

Tout cela est bien beau, mais faire circuler un train sur une telle distance et dans les conditions climatiques qui prévalent au

Québec doit présenter quelques défis de taille. Pas vraiment, affirme l'ingénieur ferroviaire Cyril Lebœuf dont la thèse de doctorat porte sur l'impact du froid sur le Transsibérien. « Le projet ne présente aucune contrainte technologique qui ne puisse être surmontée avec le savoir-faire actuel. Depuis que le Transsibérien existe, les connaissances en génie ferroviaire dans des conditions climatiques extrêmes se sont améliorées. On sait quelle est la composition chimique idéale pour fabriquer des rails qui résistent aux très basses températures et présentent une meilleure adhérence (faible taux de carbone, teneur en manganèse et en silice supérieure). On sait également contrôler la dilatation des rails qui intervient notamment en raison de l'amplitude thermique importante entre l'été et l'hiver. »

Après tout, les conditions climatiques québécoises ne sont pas plus rigoureuses que celles de la Sibérie ! « Il faudrait plus de 1 m de neige avant d'arrêter un train, ce qui est très rare, même dans le Nord; et une température de -50 °C n'a jamais empêché un train d'avancer ! » explique Michel Lambert, vice-président du Centre de formation des métiers ferroviaires et consultant technique sur le projet. Quant au mode d'énergie qui pourrait propulser ce véhicule du futur, il n'est pas encore déterminé. « Toutes les options sont présentement à l'étude, dit-il. On pourrait facilement implanter un parc éolien à Kuujuaq, par exemple. Un barrage hydro-électrique sur la rivière Churchill est une autre option. »

Si le rêve finit par prendre forme, sa mise en œuvre devrait coûter 30 milliards \$ et nécessiter 20 ans de travaux. Un projet certes ambitieux mais, comme dit l'adage, petit train va loin... ☐

**+ Pour en savoir plus**  
[www.transquebecexpress.ca](http://www.transquebecexpress.ca)