

Le train de banlieue, un moteur de développement



Le pdg de l'Agence métropolitaine de transport, Joël Gauthier.
(Photo Jacques Paul)

«Le train de banlieue est un mode de transport structurant. Il est un moteur de développement économique et urbain». Un train de banlieue entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal est faisable et il pourrait bien devenir incontournable. Mais ce n'est pas gratuit.

Le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal, Joël Gauthier, était conférencier devant la Chambre de commerce du Haut-Richelieu, mercredi dernier, au petit déjeuner. La Chambre y attendait une quarantaine de personnes, mais près d'une centaine sont venues. Visiblement, le sujet suscite de l'intérêt.

L'AMT a le mandat de promouvoir, de développer, de financer et de coordonner le transport en commun dans la grande région de Montréal. En plus d'exploiter les trains de banlieue, elle a aussi le mandat d'améliorer l'efficacité des corridors routiers. Elle s'occupe de la voie réservée du pont Champlain et de la gestion du terminus du centre-ville de Montréal, situé rue de la Gauchetière. En gros, le territoire de l'AMT correspond à celui de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), mais les municipalités qui en font partie

ne sont pas nécessairement ni obligatoirement membres de la CMM.

En campant le rôle de l'AMT, M. Gauthier a rappelé l'importance du transport en commun pour les collectivités. Il facilite la mobilité des personnes, réduit les dépenses des ménages, améliore la qualité de vie, diminue la pollution et contribue à la vitalité économique. Dans la région de Montréal, le transport cause 78% de la pollution de l'air et 47% des gaz à effet de serre générés dans la région. Selon M. Gauthier, des études ont démontré que 10% des maladies respiratoires sont causés par la pollution de l'air.

Malgré ses avantages, la popularité du transport en commun n'est pas acquise. De 1986 à 1995, l'achalandage des transports collectifs a constamment décliné. Depuis, il a à peu près repris le chemin perdu, mais il est à peine plus élevé qu'il y a vingt ans. Depuis cinq ans, le train de banlieue a largement contribué à la croissance du nombre d'usagers du transport collectif.

De 1996 à 2006, l'autofinancement du train est passé de 21,3% à 47,9%. En 1996, les deux lignes de trains en service laissaient un manque à gagner de 16,6 millions. En 2006, ce déficit a glissé à 10,1 millions de dollars avec cinq lignes. Reste à évaluer si localement, le rapport coût/bénéfice justifie la mise en place d'une liaison ferroviaire.

Développement

Selon M. Gauthier, le train peut être un moteur de développement. Il facilite les déplacements vers la métropole, que ce soit pour le travail ou les études. Et à ce niveau, a-t-il insisté, ça joue dans les deux sens. Des entreprises de la région peuvent plus facilement attirer du personnel avec un transport en commun efficace. Le train peut aussi être un outil de développement urbain. Il a cité le cas de Mont-Saint-Hilaire, où un nouveau quartier s'est bâti autour du train. Une forte proportion des usagers s'y rend à pied.

Avec deux chemins de fer toujours en opération, il est certain qu'un service de train de banlieue est faisable à Saint-Jean. Reste à savoir si ça vaut le coup... ou le coût. Parce qu'il semble bien que c'est là que se situera le débat. La population est généralement favorable. Les retombées sont certaines, mais ce n'est pas gratuit.

Saint-Jean ne fait pas partie du territoire de l'AMT. Elle peut intégrer ou pas l'Agence. Si elle y renonce, elle paie tout. Si elle en fait partie, elle devra cotiser annuellement un cent du 100\$ d'évaluation foncière à l'AMT. En outre, les propriétaires de véhicules devront déboursier une taxe de 30\$ au moment de renouveler l'immatriculation. Une taxe de 1,5 cent le litre sera imposée sur l'essence vendue à Saint-Jean. Dans ce cas, l'impact est imprévisible, puisque le carburant se vend déjà au même prix qu'à Chambly ou Montréal, où cette taxe s'applique déjà.

Déficit

Ça, c'est juste pour faire partie de l'AMT. Mais ça ne s'arrête pas là. La Ville devra en outre contribuer au déficit d'exploitation de la ligne en fonction de la longueur du réseau qui traverse son territoire. 40% du déficit est à la charge des municipalités. En échange, l'Agence et le ministère des Transports prennent en charge la totalité des immobilisations, qui peuvent approcher les 200 millions. L'AMT assume également la large part du déficit d'exploitation. Elle prendrait aussi en charge le stationnement incitatif pour l'autobus.

À ce stade-ci, l'AMT pourrait prendre l'initiative d'étudier un projet de train à Saint-Jean, mais on comprend qu'une demande officielle par résolution venant de la municipalité serait la bienvenue. Dans un tel cas, M. Gauthier suggère la mise sur pied d'un comité de suivi. Jusqu'à maintenant, les études ont conclu à la faisabilité et à la viabilité du service. En fait, elles ont toujours largement sous-estimé l'achalandage.

Avec des scénarios et une estimation des coûts en main, les partenaires devront trancher. En fait, malgré la taille des immobilisations, ce n'est pas au niveau de l'AMT et du ministère, que ça risque d'accrocher. Développer le transport en commun, c'est leur job. Jusqu'à maintenant, au moment d'établir une nouvelle ligne, a confié M. Gauthier en entrevue, c'est au niveau local que les décisions ont été les plus douloureuses à prendre. En somme, ce sera aux citoyens de Saint-Jean de trancher si le projet vaut le coût.

SOURCE :

Gilles Bérubé
Journal Le Canada-français
Édition du 28 février 2007
Page A-9