

Le train de Saint-Jean en attendant le SLR

Un train de banlieue reliant Saint-Jean-sur-Richelieu à Montréal par la ligne du CN deviendrait une alternative au SLR, le «système léger sur rail». L'Agence métropolitaine de transport (AMT) fait la promotion de cet équipement de transport collectif qui emprunterait l'estacade du pont Champlain.

Le SLR est en quelque sorte un métro de surface. Ce projet est dans l'air depuis plusieurs années. L'AMT a publié, il y a deux semaines, les études permettant de chiffrer le projet avec plus de précision. Total de la note anticipée: un milliard. Le SLR partirait du stationnement incitatif Chevrier, situé à Brossard, en bordure de l'autoroute des Cantons-de-l'Est. Après avoir franchi le fleuve, il rejoindrait le centre-ville.

La mise en service du métro de surface entraînerait la fermeture de la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain. Actuellement, environ 400 autobus l'utilisent aux heures de pointe. Ils transportent quelque 17 000 passagers. La voie est cependant près de son point de saturation. En outre, le terminus du centre-ville de Montréal est à pleine capacité.

Dans ses études, l'AMT a évalué plusieurs scénarios, dont celui d'utiliser l'estacade pour les autobus. Cette solution obtient d'ailleurs le deuxième pointage parmi les différents scénarios. Cependant, d'ici une dizaine d'années, elle atteindrait sa limite et ça ne réglerait pas le problème du terminus. Lors de sa conférence, Joël Gauthier a mis en évidence le défi technique et financier que représente l'agrandissement du terminus du centre-ville. Les autobus sur l'estacade pourraient cependant représenter une solution intérimaire.

Chevrier

Avec le SLR, les autobus se rendraient à la station Chevrier. Les usagers devraient transférer dans le SLR, qui rejoindrait la gare Centrale, au centre-ville, en moins d'une quinzaine de minutes. Comme dans le métro, les départs se feraient à peu près aux trois minutes en période de pointe. L'entrée en service du SLR obligerait les usagers de Saint-Jean à se procurer la TRAM à partir de Brossard. Bien sûr, le projet est loin d'être sur les rails.

Entre-temps, le train de Saint-Jean pourrait être une alternative, convient le président de l'AMT. La ligne du CN, qui relie Saint-Jean à Montréal, longe directement le stationnement Chevrier. Lors de sa construction, plus d'un a pensé que c'était pour le train. En fait, c'était un premier jalon du SLR. Pourquoi ne pas utiliser la voie du CN à partir de Chevrier?

Selon M. Gauthier, un train de banlieue partant de Brossard ne pourrait offrir le même débit que le SLR. Les départs seraient moins nombreux. Pourtant, en Europe, aux heures de pointe, les trains se succèdent parfois aux dix minutes. Même à Montréal, c'est le débit des rames entrant à la gare Lucien-L'allier.

Il y a une grosse différence avec l'Europe, explique-t-il. En Europe, la priorité aux heures de pointe est accordée aux trains de passagers. Le fret circule de jour et de nuit. Au Canada, les voies ferrées sont privées alors qu'en Europe, ils appartiennent à l'État. Le CN et le CP louent leurs voies pour les trains de passagers, mais leur business, c'est le transport de marchandises. C'est leur priorité.

Faudrait-il que le gouvernement force la main aux transporteurs ferroviaires? M. Gauthier avoue que la question n'est pas de son ressort et qu'elle relève du palier politique.

SOURCE :

Gilles Bérubé
Journal Le Canada-français
Édition du 7 mars 2007
Page A-7