

# L'étude sur le train de banlieue enfin réalisée

GILLES BÉRUBÉ  
gilles.berube@tc.tc



Après des années d'attente, une étude de faisabilité sur le train de banlieue entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal sera réalisée au cours de l'année 2014. Le gouvernement du Québec accorde les 125 000\$ qu'il manquait pour la réaliser. Pour sa part, la Ville consacra 45 000\$ à l'exercice.

Ce dossier a fait l'objet de promesses électorales tant au niveau municipal que provincial depuis au moins 2009. Cette fois, il semble que ce soit vrai. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal a reçu le mandat de réaliser cette étude.

À Saint-Jean, le projet d'une liaison ferroviaire de banlieue est revenu ponctuellement dans l'actualité depuis plus de 30 ans, soit depuis que le CP a abandonné son service de passagers. En 2006, le Mouvement écologique du Haut-Richelieu a relancé le dossier en organisant des conférences sur le sujet. Cette démarche a conduit à la mise sur pied de l'organisme Éco-Train en 2008.

Sa mission est de promouvoir l'instauration d'un train de banlieue. Depuis sa création, il a multiplié les interventions, rappelle sa présidente, Hélène Dussault. En 2009, il a remis à la Ville une pétition de 2500 noms accompagnés de lettres d'appui de différents organismes.

## ÉTUDE

L'administration municipale en place n'a jamais manifesté beaucoup d'enthousiasme pour établir un tel service, mais à tout le moins, elle était prête à réaliser une étude, question de savoir précisément de quoi on débat, comme l'avait indiqué le maire Gilles Dolbec en campagne électorale. En 2010, la



Le conseiller Alain Paradis, les députés Marie Bouillé et Dave Turcotte et la présidente d'Éco-Train, Hélène Dussault.

municipalité a réservé une somme de 45 000\$ à son budget pour cette étude, réclamant toutefois que le gouvernement du Québec paie sa part.

L'ex-ministre libéral des Transports, Sam Hamad, avait manifesté une ouverture, mais son successeur, Pierre Moreau, avait refermé la porte. Le sujet a de nouveau été un enjeu électoral de la dernière campagne provinciale. À part Yvan Berthelot, de la Coalition Avenir Québec, tous les candidats étaient d'accord pour appuyer une telle étude.

Une fois élu, le PQ était malvenu de reculer d'autant plus que le député Dave Turcotte a été un des membres fondateurs d'Éco-Train.

Lundi, en annonçant le financement de l'étude, il a mis en évidence des arguments de développement durable. Il a aussi fait valoir les retombées économiques d'un train de banlieue, soulignant que ce service aurait un impact sur la revitalisation du centre-ville. Il affirme que la valeur des propriétés situées dans le corridor s'accroît.

Alors que s'amorce une série de chantiers routiers à l'entrée sud de Montréal, le train de banlieue constitue une solution pour atténuer la congestion et améliorer la mobilité des travailleurs et des étudiants de Saint-Jean qui se rendent quotidiennement à Montréal. Sa collègue, Marie Bouillé, du comté d'Iberville,

commente qu'on reproche souvent la perspective à courte vue des politiciens. À son avis, en appuyant le dossier du train, ils ont une vision d'avenir.

## RETOMBÉES

Le président du comité de transport en commun de Saint-Jean, le conseiller Alain Paradis, observe qu'un train de banlieue constitue une infrastructure coûteuse. Pour cette raison, il souhaite que l'étude ne se limite pas à l'infrastructure et au marché potentiel. Il souhaite qu'elle soit élargie aux enjeux économiques. Il note que près du tiers des travailleurs de la ville sont des usagers potentiels.

L'étude pourrait se mettre en

marque avant la fin de l'année. Dans l'immédiat, l'AMT, le ministère des Transports et la Ville doivent s'entendre sur les différents éléments de l'étude. Celle-ci devrait porter à la fois sur le couloir du CP et du CN, Saint-Jean détenant le singulier avantage d'avoir les deux grands réseaux ferroviaires sur son territoire.

Mélanie Nadeau, directrice des Affaires publiques de l'AMT, explique qu'il faut d'abord analyser les aspects techniques et le marché potentiel. Il faut établir les besoins et évaluer les coûts des immobilisations pour calculer le rapport coûts/bénéfices. C'est la base de l'étude. Pour le reste, les partenaires devront s'entendre sur les enjeux à analyser. ■

## Deux voies ferrées, deux scénarios

Dans l'étude qu'elle doit réaliser sur un train de banlieue entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) devra analyser les deux scénarios de voie ferrée, soit celle du CP et celle du CN. Chacune a ses avantages et ses inconvénients.

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a le singulier avantage d'avoir les deux grands réseaux ferroviaires sur son territoire. En 2011, l'AMT a réalisé une étude préliminaire sur la faisabilité d'un train de banlieue, utilisant des données déjà disponibles.

La voie du CN arrive des États-Unis. Elle répond déjà aux normes du transport de passager puisque les trains de la société américaine Amtrak y circulent quotidiennement. Elle se dirige vers le pont Victoria en traversant Brossard, Saint-Hubert et Saint-Lambert. Son

achalandage supplémentaire pourrait être quatre fois plus important que celui de la ligne du CP.

Par contre, la Ville de Longueuil a manifesté un intérêt mitigé pour cette solution. Il semble que sur la Rive-Sud, on craint qu'un train passant par Chevrier nuise à l'aboutissement du train léger empruntant le pont Champlain. En outre, le CN se ferait tirer l'oreille pour ajouter des trains sur le pont Victoria à l'heure de pointe. À Saint-Jean, la voie du CN se rend dans le quartier Saint-Eugène plutôt que de traverser la rivière. La distance pour rejoindre la gare Centrale, à Montréal, est de 45,8 kilomètres pour un trajet de 58 minutes.

## CP

La voie du CP nécessite une mise aux normes entre Candiac et Saint-Jean. Elle traverse un bassin de

population moins important. En fait, la seule clientèle potentielle supplémentaire est celle de Saint-Jean. Par contre, les trains roulent déjà. Il suffirait qu'ils se rendent plus loin. Le réseau du CP s'arrête juste en face de la gare de la rue Foch. À partir de là, la compagnie Montreal, Maine & Atlantic (MMA) prend le relais vers l'est. Le parcours jusqu'à la gare Lucien-L'Allier, à Montréal, est de 48,8 kilomètres. La durée du trajet est d'une heure.

En 2011, les coûts des immobilisations pour le réseau du CP étaient estimés à 86,5 M\$, dont 21,3 M\$ pour ajouter des wagons aux rames qui se rendent actuellement à Candiac.

Pour le CN, ils étaient de 173,4 M\$ en tenant compte des investissements à Brossard et Saint-Hubert. Cette estimation comprenait une somme de 97,3 M\$ pour quatre locomotives

et 17 voitures. En utilisant du matériel usagé, le coût serait réduit à 86,6 M\$.

## LIGNE DU CP

Sur la ligne du CP, les coûts d'exploitation étaient estimés à 3,47 M\$ alors qu'ils s'élèveraient à 10,04 M\$ pour la ligne du CN. Cependant, les coûts marginaux attribuables à la desserte de Saint-Jean seraient plutôt de 4,86 M\$. Le coût par passager par kilomètre serait de 0,66\$ sur la ligne du CP et de 3,14\$ sur la ligne du CN.

À titre de comparaison, en 2010, le coût du passager par kilomètre était de 0,37\$ pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue, de 0,98\$ pour la ligne de Candiac et de 0,52\$ pour la ligne de Mont-Saint-Hilaire. Il était de 0,41\$ pour l'autobus express Chevrier.

Au final, la Ville hériterait d'une facture de 3,09 M\$ avec la ligne du

CP et de 4,48 M\$ avec celle du CN. La mise en place d'un train de banlieue entraînerait inévitablement l'adhésion de la Ville à l'AMT à moins de tout payer. Au sein de l'AMT, la part de Saint-Jean serait significativement réduite alors que les services aux usagers seraient élargis. Par contre, les automobilistes de la hériteraient d'une taxe sur l'essence et de frais d'immatriculation plus élevés.

Train ou pas, cette adhésion n'est qu'une question de temps. Quand le train léger roulera sur le nouveau pont Champlain, il prendra le relais des autobus pour traverser le fleuve. La Ville pourra difficilement se passer de ce système à moins que ses autobus circulent avec les voitures et qu'elle se trouve un terminus au centre-ville. Mais, ça, ce ne sera pas avant une décennie. ■