

L'étude sur le train toujours sur les rails

GILLES BÉRUBÉ

gilles.berube@canadafrancais.com

L'étude sur le train de banlieue est toujours sur les rails. La balle est maintenant dans le camp du milieu local.

Le programme triennal d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) prévoit une étude sur le prolongement de la ligne de Candiac jusqu'à Saint-Jean-sur-Richelieu. En février, une porte-parole de l'AMT, Brigitte Léonard, avait confirmé que l'exercice était en cours.

La semaine dernière, l'Agence a dévoilé son plan stratégique pour la prochaine décennie. Il ne parle plus du prolongement de la ligne de Candiac. Mme Léonard en convient. Elle note que la priorité de l'AMT est de consolider son réseau en place. Elle souligne toutefois que l'étude est toujours inscrite au plan triennal.

En fait, une partie de l'exercice est déjà réalisée. À partir des données démographiques et économiques de même que des résultats de l'enquête origine/destination

qu'elle réalise tous les cinq ans, l'Agence a déjà déblayé le terrain.

Il reste maintenant à approfondir l'étude pour mesurer plus finement le marché potentiel d'une liaison ferroviaire. Dans un sondage, le citoyen moyen se dira vraisemblablement en faveur du train. Il se dira intéressé à le prendre, mais s'il ajoute qu'il travaille dans le parc industriel d'Iberville, on peut difficilement le prendre pour un usager potentiel. Il faut donc déterminer la clientèle réelle.

BUDGET

Ce n'est qu'un des éléments à approfondir. L'emplacement des gares, les coûts de mise à niveau des voies ferrées, du matériel roulant supplémentaire, le nombre de trains sont autant de questions auxquelles il faut répondre.

Cette année, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a réservé une somme de 45 000\$ pour la réalisation de l'étude. Ce n'est pas suffisant. Le député provincial, Dave Turcotte, dit avoir l'assurance du ministre des Transports, Sam Hamad, qu'il allait trouver les fonds nécessaires.



Une partie de l'étude sur le train de banlieue est déjà réalisée. La balle est maintenant dans le camp du milieu local.

La conjoncture évolue rapidement depuis quelques semaines. Depuis quelques années, la Rive-Sud multiplie les pressions en faveur du Service léger sur rail (SLR). Il s'agit en quelque sorte d'un métro de surface reliant le terminus Chevrier, le long de l'autoroute 10, au centre-ville de Montréal. On pensait le construire sur l'estacade du pont Champlain, mais c'est sur le pont lui-même que le SLR passerait.

En raison du volume de clientèle qu'il rejoindrait, ce projet apparaissait nettement prioritaire par rapport au train de Saint-Jean. On sait maintenant qu'il faut

attendre le pont avant de le mettre en service. Le chantier du pont Champlain et celui de l'échangeur Turcot s'annoncent cauchemardesques pour les automobilistes de la Rive-Sud. Il faut donc des solutions d'atténuation. On parle de plus d'une décennie de travaux. Aux yeux du député Turcotte, le train est l'une de ces mesures.

Mme Léonard indique que ça fera partie de la réflexion du nouveau «Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain», que le gouvernement a créé cette semaine. ■