



LE SLR, FAUT LE FAIRE !

Une occasion unique à saisir pour la grande région métropolitaine

*Par Caroline St-Hilaire, mairesse de Longueuil, Paul Leduc, maire de Brossard,
Jean Martel, maire de Boucherville, Claude Benjamin, maire de Saint-Bruno-de-Montarville,
et Philippe Brunet, maire de Saint-Lambert*

D'ici le début de l'été, le gouvernement du Québec, de concert avec ses partenaires métropolitains et municipaux, sera appelé à prendre une décision déterminante pour le développement de la grande région de Montréal. Cette décision concerne le système de transport collectif qui sera implanté sur le nouveau pont que le gouvernement du Canada vise mettre en service dès 2021, en remplacement du pont Champlain.

Dans ce type de projet, 2021 c'est comme très bientôt et c'est pourquoi une décision doit être prise au cours des cinq prochains mois relativement au système de transport collectif sur le nouveau pont. Cette rapidité d'action est nécessaire pour permettre à Transports Canada de procéder aux études et à la conception des plans et devis qui s'imposent. L'échéancier est serré, car l'actuel pont Champlain arrivera rapidement à sa fin de vie utile.

Cela fait près de 20 ans qu'il est question d'implanter un système léger sur rail (SLR) dans l'axe du pont Champlain, d'une part afin de décongestionner le pont le plus achalandé au Canada, mais aussi, et surtout, afin de mieux desservir les usagers du transport en commun. Le système de voies réservées à contre-sens pour autobus, une solution qui devait être temporaire lors de son implantation, est toujours en place 35 ans plus tard et a atteint ses limites.

Pas moins de 450 autobus circulent quotidiennement sur le pont à l'heure de pointe du matin, transportant plus de 20 000 usagers, ce qui fait du corridor Champlain un des circuits de transport en commun les plus achalandés dans la région métropolitaine. Les experts prévoient que le nombre d'usagers du transport en commun dans ce corridor est pratiquement appelé à doubler d'ici 20 ans.

Sur la base de cet achalandage anticipé, peut-on imaginer 900 autobus circulant sur le nouveau pont tous les matins et se rabattant vers un centre-ville de Montréal déjà saturé ? Cela serait un non-sens économique, environnemental et urbain.

La construction d'un SLR correspond parfaitement aux orientations du gouvernement du Québec en matière d'environnement, d'aménagement urbain et de développement économique. Le SLR étant mû par l'électricité, sa mise en service permettrait de réduire la consommation d'hydrocarbures et les émissions de gaz à effet de serre, tant en raison de l'élimination de plus de 900 autobus par jour que par la substitution prévisible d'un grand nombre de déplacements de l'automobile vers le nouveau mode de transport.

Ce faisant, nous aurions recours à une forme d'énergie produite au Québec, réduisant d'autant nos importations de pétrole. De plus, la construction d'un SLR produirait des retombées économiques importantes, pour peu que le matériel soit fabriqué au Québec, ce qui est fort probable.

Du point de vue de l'aménagement, le SLR offre des possibilités d'intégration au tissu urbain bien meilleures qu'une enfilade d'autobus qui peuvent difficilement circuler dans des quartiers déjà encombrés d'automobiles, de cyclistes et de piétons. Autant du côté de Montréal que de la rive-sud, sa mise en place pourrait contribuer aux actuels efforts de renouveau urbain, favorisant une densification du territoire.

Le SLR est plus fiable, plus rapide, plus sécuritaire et plus confortable que l'autobus. De plus, toutes les études réalisées à ce jour concluent que, d'ici quelques années, le mode par autobus ne pourra plus suffire à la demande.

La construction d'un nouveau pont entre Montréal et la rive-sud représente donc une occasion que nous devons collectivement saisir pour doter la région d'un mode de transport collectif répondant aux besoins de la population au cours des 20 à 30 prochaines années. Nous avons une chance unique de faire un choix responsable, durable et visionnaire.

Les déclarations récentes du ministre des Transports, des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, M. Sylvain Gaudreault, ainsi que celles du président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport, M. Nicolas Girard, indiquent que le gouvernement du Québec entend faire preuve de leadership dans ce dossier. La région métropolitaine ne peut en effet passer à côté de cette occasion.

Le 24 janvier 2013