

SLR sur le pont Champlain

Québec ferait une erreur historique en rejetant le projet

Montréal, le 28 mai 2014 – Vivre en Ville, Équiterre, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et le Forum Urba 2015 (UQAM) appellent le gouvernement à respecter l'unanimité de la région métropolitaine en faveur du projet de SLR sur le nouveau Pont Champlain. Selon les organisations, le gouvernement du Québec ferait une erreur historique pour le développement de la région en se limitant à un réseau d'autobus, un système dont la capacité d'accueil sera saturée dès le départ.

« La voie réservée actuelle sur le pont Champlain, avec un bus toutes les 25 secondes, atteint déjà son point de saturation. Simplement améliorer le système actuel coûtera très cher sans gain qualitatif majeur », affirme Florence Junca Adenot, directrice du Forum Urba 2015 (UQAM). « En outre, l'augmentation du nombre d'autobus entrant sur l'île de Montréal apportera son lot de nuisances : bruit, pollution de l'air, insécurité routière. Déjà, la situation est difficile pour des secteurs comme Griffintown. » poursuit-elle.

Les organisations rappellent que ces nuisances ont d'ailleurs poussé la Ville d'Ottawa à opter pour un SLR afin de remplacer en partie son système de bus qui engorgeait le centre-ville et les quartiers traversés.

En plus des coûts d'investissement, le gouvernement du Québec doit aussi considérer les coûts d'opération des options à l'étude. Le nombre de véhicules et le fait de longues distances à vide font bondir les coûts de la solution bus. Ainsi, pour le même nombre de passagers transportés, un SLR coûte environ deux fois moins cher à opérer qu'un système rapide par bus¹.

Un outil important pour un développement urbain durable

« Il est faux de prétendre que le SLR contribuerait, plus que le bus, à l'étalement urbain. Au contraire, un SLR favorisera la consolidation de villes de première couronne comme Longueuil et Brossard ainsi que les quartiers traversés de Montréal. À l'inverse, la multiplication de longs parcours de bus directs vers Montréal encouragerait un éparpillement du développement dans les secteurs plus éloignés », affirme Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville.

« Par ailleurs, Montréal a beaucoup à gagner de l'amélioration de son accessibilité en transport en commun. Sans solution viable de transport en heure de pointe, les emplois continueront de s'éparpiller hors de l'île. Pour éviter que les emplois suivent la population dans un étalement urbain dommageable sur plusieurs plans, le centre-ville de Montréal doit rester accessible et attractif », ajoute-t-il.

Respecter l'unanimité régionale

¹ Comparative Examination of New Start Light Rail Transit, Light Railway, and Bus Rapid Transit Services Opened from 2000 (Henry et Dobbs, dans "Sustaining the Metropolis: LRT and Streetcars for Super Cities" (2013)

Les organisations rappellent que le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté hier, à l'unanimité, une motion d'urgence en faveur de l'intégration d'un SLR sur le nouveau Pont Champlain. Cet appui renforce l'unanimité régionale faite dans ce dossier. Aussi le choix d'un SLR a déjà été pris depuis quelque temps et le respect des échéanciers de la reconstruction du Pont Champlain ne permet plus de tergiverser.

« Assurer, par un SLR, une desserte fiable et efficace en transport en commun sur l'axe Champlain n'est pas un luxe pour la région métropolitaine. Le SLR permettra à davantage de gens de prendre les transports collectifs pour aller travailler à Montréal. Sur le plan régional, le PMAD mise clairement sur un axe structurant de transport en commun entre l'île et la rive sud. Or, le système de transport par bus actuel qui passe sur le pont a atteint déjà ses limites. L'espace en ville n'est pas extensible et ne pourrait décentement accueillir aux heures de pointe tous les autobus supplémentaires pour équivaloir au SLR. On ne peut donc se permettre de reculer », poursuit Coralie Deny, directrice générale du CRE-Montréal.

Bénéfices environnementaux

« Au niveau du Québec, les objectifs d'électrification des transports plaident en faveur d'un SLR, un mode de transport électrique qui a fait ses preuves. Le Plan d'action sur les changements climatiques, quant à lui, vise un transfert massif de l'utilisation de l'automobile vers le transport en commun. Cet objectif sera impossible à atteindre sans une augmentation suffisante de la capacité d'accueil de ce dernier. Un système de transport saturé dès son ouverture priverait le Québec d'un de ses principaux moyens d'action pour atteindre les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'il s'est fixées », conclut Steven Guilbeault, directeur principal d'Équiterre.

Maintenant ou jamais

Selon les organisations, le remplacement du Pont Champlain représente une occasion qui ne se représentera pas, pour la région montréalaise, de se doter d'une réelle infrastructure de transport en commun d'envergure métropolitaine. Faire reposer le choix d'une solution uniquement sur son coût d'acquisition, sans tenir compte des coûts d'exploitation et des effets structurants sur le développement de la région, constituerait une erreur historique dont souffriraient aussi bien pour le grand Montréal que pour tout le Québec. Pour améliorer la compétitivité de la Métropole, le SLR s'avère un choix avisé.