

SRB Pie-IX enfin en service

Chronique du 15 novembre 2022

Le SRB Pie-IX est enfin entré en service la semaine dernière. Comme je n'aime pas parler à travers mon chapeau, je suis allé l'essayer vendredi dernier.

Je vous livre tout de suite mon impression générale : sous l'angle de la qualité de l'expérience transport pour les usagers, le SRB se trouve grosso modo à équidistance entre l'autobus habituel et le tramway moderne.

Je vais dans cette chronique justifier ce jugement... mais seulement après avoir rappelé la véritable révolution du transport collectif de surface que le SRB nous a fait rater.

Rappel historique

Le SRB Pie-IX est apparu en 2007 au **Document de consultation** relatif au futur **Plan de Transport** de la Ville de Montréal, lui-même adopté en 2008. Mme Julie Boulet, ministre des Transports, annonça le lancement du projet en 2009, pour une mise en service prévue en 2012 :

- La réalisation, et encore que partielle, du SRB Pie-IX aura donc requis **13 ans** si l'on prend l'annonce de la ministre comme point de référence, **15 ans** si c'est le Document de consultation qui est retenu comme point de départ;
- Je ne peux ici que donner raison à Nathalie Collard, éditorialiste de La Presse (7 novembre) : « **Le SRB PIE-IX est le symbole de notre inaction** ».

Au Document de consultation, c'était bel et bien un SRB qui était envisagé pour Pie-IX. Sauf qu'après consultation, les choses avaient changé. Comme on peut le voir aux deux cartes produites en annexe, le Plan de transport de 2008 annonçait plutôt que :

- Pie-IX, Notre-Dame Est et Henri-Bourassa, constitueraient la seconde phase de déploiement du réseau tramway de Montréal ;
- À titre temporaire, la Ville implanterait des SRB sur ces trois axes, l'idée étant d'y améliorer le transport collectif **à peu de frais**, tout en « réservant » le futur espace tramway, c'est-à-dire en amenant les automobilistes à s'habituer sans plus tarder à la perte de capacité routière correspondante.

Il est vrai que lors de l'annonce de la ministre Boulet, en 2009, le « **à peu de frais** » a pris du plomb dans l'aile puisque l'on parlait de 154 M\$, soit 12 M\$ / km. En plus qu'aux yeux de la ministre, ce qui était présenté avait tout l'air d'être un projet définitif, non plus une simple phase préalable au futur tramway.

L'explosion des coûts et ses conséquences

Dans les années qui ont suivi, je me suis battu autant que j'ai pu pour que la Ville maintienne sa vision tramway pour Pie-IX. J'ai cru y être aidé par l'explosion des coûts de ce projet :

- En 2014, le budget était déjà passé à 416 M\$, soit 33 M\$ / km;
- Officiellement, le projet livré la semaine dernière a coûté 520 M\$, ou 41 M\$ / km;
- Mais encore, on ne sait pas qu'elle part des travaux réalisés en parallèle sur Pie-IX par la Ville de Montréal, travaux qui se sont élevés à **268 M\$** ces dix dernières années (La Presse, 7 novembre), devrait être imputée au SRB. Pas plus qu'on ne sait si les travaux en cours visant le raccordement du SRB au futur prolongement de la Ligne Bleue du métro sont pris en compte :
 - Tout bien considéré, le SRB Pie-IX aura entre **50 et 60 M\$ / km**.

La population hérite en 2022 d'un SRB au coût d'un tramway qui eut été construit entre 2012 et 2015, et qui serait donc en fonction depuis 7 années.

Mon « expérience client »

Trois choses sont particulièrement désagréables avec un autobus qui circule en rive :

- Le bruit d'enfer (Bing ! Bang !) chaque fois que le véhicule passe sur une bouche d'égout, lesquelles sont toujours situées en rive, ou que l'asphalte est abimé, ce qui est pratiquement la norme à Montréal. Plus un autobus est âgé, plus il est bruyant;
- Les mouvements latéraux, qui plus est en phase de freinage ou d'accélération, lorsque l'autobus se rabat vers un arrêt ou qu'il tente de se réinsérer dans le trafic;
- Les freinages brusques, qui surviennent chaque fois qu'un automobiliste choisit de couper la voie à l'autobus... ce qui est malheureusement fréquent.

Par comparaison, le SRB dispose d'un corridor qui lui est propre et, pour l'heure, dont l'asphalte est un billard. De surcroît, les deux autobus articulés que j'ai utilisés, à l'aller et au retour, sentaient le « neuf ». Tant que l'on est dans le corridor SRB, force est de reconnaître que c'est un charme :

- Son feutré, presque pas de bruits agressants :
 - Sauf quand l'autobus passe sur une bouche d'égout. Comment n'a-t-on pas pensé à mettre celles-ci au milieu de la voie, plutôt qu'à ses rives, de façon à ce que les roues de l'autobus passent de part et d'autre ?
- Les mouvements latéraux sont réduits au plus strict minimum, l'autobus s'arrêtant autant que redémarrant en parfaite ligne droite, sans être gêné par quelque véhicule que ce soit;
- En fait, ce qui dérange le plus les usagers, ce sont tous ces petits coups de freins qu'appliquent les conducteurs, au moment d'aligner les portes de leur véhicule à

celles des stations. J'imagine qu'avec le temps, les conducteurs vont parfaitement maîtriser cet exercice;

- J'ai noté un irritant inattendu, auquel on n'est guère attentif dans un autobus habituel tant il est noyé dans d'autres choses : les changements de rapports de vitesse du véhicule – c'est tout de même l'équivalent d'un camion – donnent chaque fois un petit « à-coup » dans le sens du mouvement.

Il est d'autant plus facile de comprendre la différence entre le SRB et l'autobus habituel que l'on a présentement droit, et pour les deux années à venir, à du deux dans un. Car au moment de contourner les travaux à la hauteur de Jean-Talon, on revient sur Terre :

- C'est fou le temps qui se perd au moment de virer à droite ou à gauche : la priorité aux piétons doit être religieusement respectée, il faut prendre en compte les mouvements de tous les autres véhicules; à un arrêt toutes directions, il faut se méfier du finfinaud qui vole sa priorité à l'autobus, dans le seul but de sauver quelques secondes, etc.;
- Vire à droite, vire à gauche, en veux-tu des mouvements latéraux en phase de freinage ou d'accélération, en v'là !
- Et le tintamarre provoqué par une chaussée très abimée, comme celle de la rue Provencher, empruntée lors du contournement, direction nord. Pourtant, l'autobus que j'occupais me paraissait flambant neuf.

Reste à parler des stations, fort belles, sécuritaires et confortables, j'en conviens. J'ai particulièrement apprécié les panneaux lumineux annonçant le temps d'attente. Reste que le fait qu'il s'agisse de demi-stations, dont les deux parties sont décalées d'une centaine de mètres de part et d'autre d'une rue transversale, oblige à un véritable parcours du combattant pour qui souhaite simplement passer de l'une à l'autre, afin de revenir sur ses pas (prendre l'autobus dans la direction opposée).

Mot de la fin

J'ai vendu la mèche en ouverture de cette chronique, à savoir qu'un SRB magnifiquement aménagé, tel celui du boulevard Pie-IX, offre un service nettement supérieur à celui d'un simple circuit d'autobus. Jusque-là, bravo à l'ensemble des gens qui ont œuvré à ce projet.

Il n'empêche qui quiconque a goûté au tramway moderne, ce que j'ai eu l'occasion de faire dans une bonne dizaine de villes, ne peut s'empêcher d'avoir un petit pincement au cœur :

- D'autant que le SRB Pie-IX a coûté aussi cher qu'un axe tramway si celui-ci avait été construit au moment initialement annoncé, à savoir entre 2012 et 2015;
- Inauguré en 2015 et devenu familier depuis déjà 7 années, le tramway Pie-IX aurait totalement changé la donne quant aux options s'offrant à nous pour l'amélioration de la desserte par transport collectif de l'Est de l'île;

Vive ! le SRB Pie-IX... mais soyons conscients que nous avons tout de même raté quelque chose.

