

MÉMOIRE

DÉPOSÉ PAR

LA VILLE DE CHARLEMAGNE

AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

PROJET DU TRAIN DE L'EST

PRÉPARÉ PAR : LA VILLE DE CHARLEMAGNE

JANVIER 2009

Mise en contexte

La Ville de Charlemagne désire rappeler au bureau d'audiences publiques sur l'environnement quelques anecdotes historiques qui décrivent bien la ferveur et les besoins en desserte ferroviaire des populations situées à l'est du territoire de la ville de Montréal.

En 1901, la ville de Charlemagne accueillait Sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada. Lors de cette visite historique, il fut convenu que Charlemagne avait besoin d'un pont ferroviaire sur la rivière des Prairies (1), afin de relier l'île de Montréal. Moins de trois ans plus tard, soit le 11 janvier 1904, le pont Laurier était inauguré afin de permettre le prolongement de la ligne de chemin de fer du Grand Nord. Le pont était muni de passerelles de chaque côté que les passagers pouvaient emprunter. Cependant, ces passerelles pontées de madriers en oblique, étaient bruyantes et énervaient les chevaux un peu fringants. On dut les enlever en 1939 suite à l'achèvement du pont Le Gardeur qui reliera Repentigny à l'île de Montréal.

Ces faits, quoiqu'anecdotiques, illustrent bien que les problèmes de transport pour desservir Charlemagne et les autres villes de l'Est de l'île de Montréal ne datent pas d'hier. Bien sûr, nous ne sommes plus à l'ère des chevaux effrayés par le bruit des passerelles, mais vous conviendrez que nos chevaux moteurs modernes, stationnés sur l'autoroute 40 n'offrent pas beaucoup plus de rendement et d'efficacité de transport.

J'aimerais rappeler également à la commission du BAPE, qu'en 1995, la Ville de Charlemagne a autorisé l'implantation d'un stationnement temporaire, devant desservir les usagers d'un train de banlieue mis sur pied rapidement afin de désengorger l'autoroute 40, paralysée par des travaux sur le pont Charles de Gaule et l'autoroute métropolitaine. Les terrains desservant ce service temporaire de train de banlieue ont été inscrits au schéma d'aménagement révisé de la MRC L'Assomption en 2001 ainsi que dans notre plan d'urbanisme. Ces terrains ont toujours été réservés aux fins d'accueillir éventuellement le train de banlieue.

Le train de banlieue : Une nécessité

La Ville de Charlemagne, comme vous le savez, est située au carrefour des autoroutes 40 et 640. Nous sommes tellement au cœur des systèmes autoroutiers que l'autoroute 40 coupe littéralement en deux notre territoire en isolant le quartier de la Presqu'île du reste de la ville. Les congestions aux heures de pointe de ce carrefour isolent les résidents encore davantage, les confinant dans leur secteur jusqu'à ce que l'autoroute se dégage. Le réseau local reçoit le délestage des usagers de l'autoroute qui veulent prendre des voies alternatives pour relier Montréal, via le pont Le Gardeur. Circuler sur les rues locales aux heures de pointe est un excellent exercice de patience. Nos rues n'ont pas été construites pour recevoir tout ce trafic et les fondations se détériorent beaucoup plus rapidement que prévu.

(1) Charlemagne et son histoire, 1986

Nous vous exposons ces faits pour que vous compreniez bien que si la Ville de Charlemagne souhaite et appuie l'implantation d'un train de banlieue, c'est qu'elle représente la solution la plus utile et sensée pour trouver des solutions alternatives à l'automobile. La Ville de Charlemagne subit le contrecoup de la croissance démographique de la dernière décennie dans les MRC des Moulins et L'Assomption, en étant le point de convergence de ce surplus d'automobilistes. L'autoroute 40 n'a tout simplement plus la capacité de prendre tout ce trafic et il nous faut trouver des solutions si nous voulons continuer d'attirer et retenir notre population dans la MRC de L'Assomption.



Stationnement incitatif et intégration au milieu

Nous accueillons avec enthousiasme le projet de train de l'est de l'AMT. Toutefois, il importe également que les aménagements réalisés s'intègrent harmonieusement avec les caractéristiques du milieu naturel et urbain de la Ville de Charlemagne.

Conséquemment, dès l'annonce en 2006 de ce nouveau projet, la Ville de Charlemagne a travaillé à la planification plus précise du développement, mais surtout, à l'intégration harmonieuse des aménagements projetés avec les secteurs résidentiels existants.

Dans un premier temps, nous avons réalisé un concept d'aménagement pour le secteur des rues Plourde et Notre-Dame. Par la suite, au printemps 2007, la Ville de Charlemagne a réalisé un concept d'aménagement et de revitalisation du boulevard Céline-Dion. Les professionnels ayant travaillé à l'élaboration des concepts d'aménagements ont porté, comme ils se devaient, une attention toute particulière à l'arrivée prochaine du train de banlieue à Charlemagne.



Train de banlieue et revitalisation urbaine

Pour la Ville de Charlemagne, l'arrivée du train de banlieue représente aussi l'un des éléments clés et le point de départ à la revitalisation urbaine du secteur ouest des rues

Notre-Dame, Plourde et du boulevard Céline-Dion. En outre, tant le projet de revitalisation que le projet de l'AMT s'appuie sur les caractéristiques et orientations suivantes :

- L'intégration des quartiers résidentiels existants au concept de revitalisation des rues Notre-Dame et Plourde. Il est important de souligner que près de 2 000 citoyens habitent déjà à moins de 500 mètres du quai d'embarquement du train de banlieue.

L'aménagement d'un milieu de vie ou l'automobile n'est plus au cœur du développement.

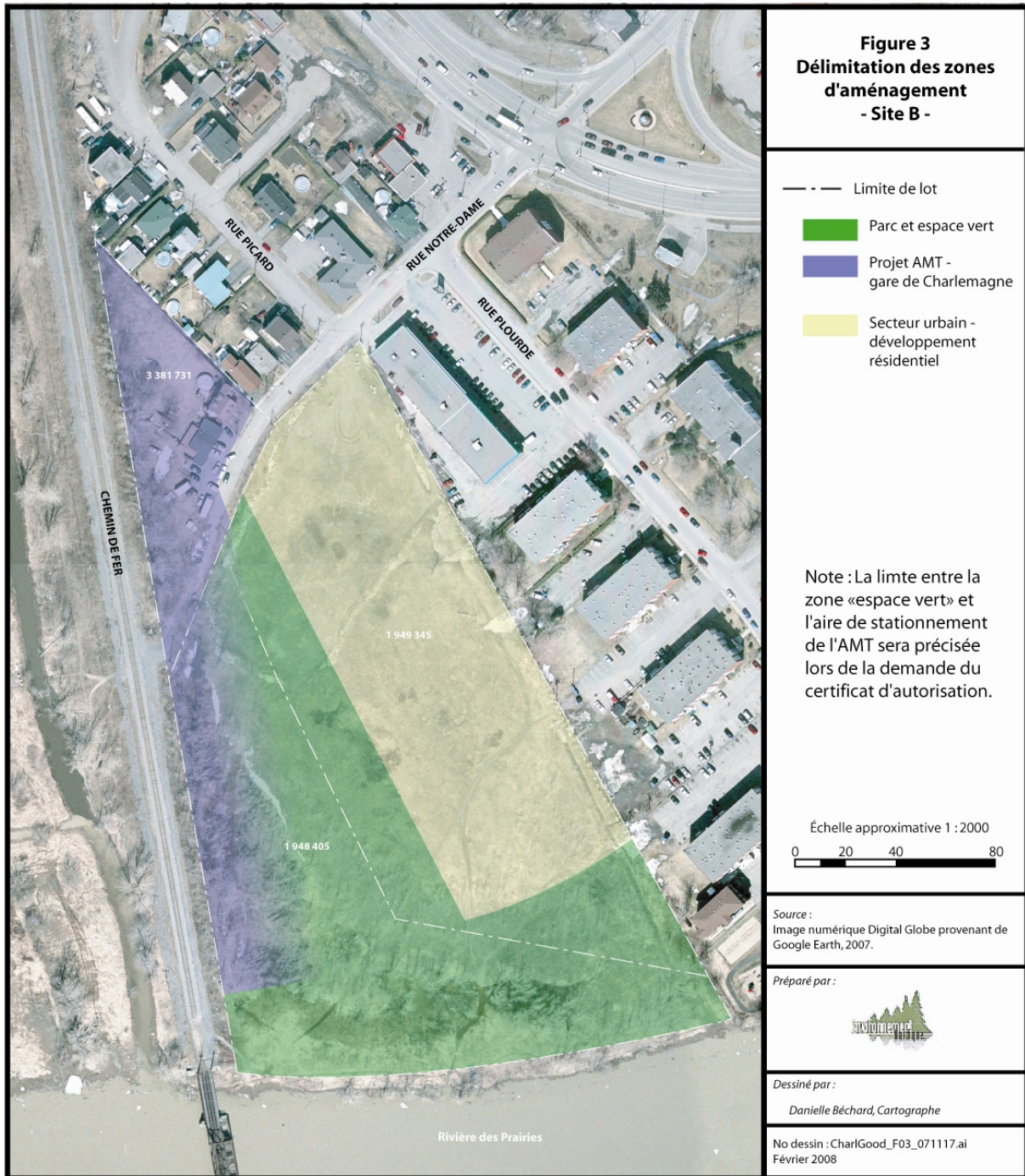
- La revitalisation des quartiers résidentiels existants et projetés, dans une perspective de développement durable, en priorisant le citoyen au cœur de son environnement urbain.

- La redéfinition de la place du citoyen, du rôle de la rue, notamment en favorisant des aménagements réduisant la vitesse des automobilistes, (quartier 30 km/h), afin d'améliorer la qualité de vie.

- L'aménagement de 306 cases de stationnement, le plus près possible du quai d'embarquement de la gare de Charlemagne.

- L'aménagement de zones tampons paysagers entre les secteurs résidentiels et le stationnement incitatif.

- La mise en valeur du milieu riverain par la réalisation d'un espace vert de grande superficie (conformément au plan de gestion de la MRC de L'Assomption, entrée en vigueur au mois de juillet 2008), afin de rétablir les liens paysagers et historiques des citoyens de Charlemagne avec la Rivière-des-Prairies, la rivière de L'Assomption et le fleuve Saint-Laurent.



Extrait du plan de gestion
MRC de l'Assomption

- La possibilité d'aménager un véritable TOD (Transit Oriented Development), de l'ordre de 200 logements, à moins de 200 mètres de la gare de Charlemagne. La règle des *quatre D* s'appliquera lors de la conception du TOD soit, la distance, la densité, la diversité et le design.

- L'établissement de nouveaux liens piétons et cyclistes entre le boulevard Céline-Dion et le quai d'embarquement, fonctionnels et accessibles également pour les personnes à mobilité réduite.
- L'aménagement d'un débarcadère d'autobus sur le boulevard Céline-Dion, afin de favoriser l'inter-modalité des transports en commun. Ce débarcadère, grâce à l'aménagement de réseau piétonnier et cyclable, permet la valorisation du transport actif, favorisant ainsi la qualité de vie.

De plus, à l'intérieur de notre plan de mobilité active (que nous réalisons actuellement), il nous est apparu essentiel d'intégrer, dès le départ, le projet de l'AMT ainsi que le projet de développement et de revitalisation du boulevard Céline-Dion.

Nous serons ainsi en mesure, ce qui est vraiment exceptionnel, de relier le secteur de la gare avec les trois écoles primaires, la bibliothèque, l'hôtel de ville, le centre communautaire, l'église, les parcs et les espaces verts par un vaste réseau spécifiquement aménagé pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit certes d'un projet audacieux, mais plus encore, il s'agit surtout de réaménager la ville d'abord et avant tout pour améliorer la qualité de vie des citoyens de Charlemagne. À titre d'élu(e)s, il s'agit aussi de notre principale responsabilité.

Finalement, pour que le train de l'Est soit un véritable succès, nous travaillons constamment avec l'AMT pour réaliser des aménagements de grande qualité, tant au niveau du quai d'embarquement, des accès piétons, des stationnements, du mobilier urbain, de l'éclairage et des aires d'attente. Ces aménagements doivent s'intégrer harmonieusement au tissu urbain de la Ville de Charlemagne, dans une perspective de développement durable et de revitalisation du territoire.

Positionnement des gares de Charlemagne et Repentigny

La Ville de Charlemagne appuie sans réserve le tracé Nord proposé par l'AMT. Ce tracé permet une intégration environnementale harmonieuse pour la gare de Charlemagne et permet également d'implanter la gare de Repentigny de la façon la plus optimale qu'il soit. Cette dernière desservira le quartier de la Presqu'île de la Ville de Charlemagne et contribuera ainsi à atténuer les inconvénients des heures de pointe.

Nous sommes aussi d'avis que le projet proposé par l'AMT pour desservir les populations de Charlemagne et Repentigny, devrait être mis en place le plus rapidement possible après la livraison des appareils roulants. Les infrastructures de chemin de fer sont opérationnelles et les travaux d'aménagement des gares ne doivent souffrir d'aucun délai administratif dû aux obstacles du tronçon Repentigny-Mascouche. Nous sommes prêts à accueillir le train de l'Est dès aujourd'hui, et demain, nous travaillerons sur les suites toutes naturelles de ce projet, c'est-à-dire faire en sorte que le train de l'Est poursuive son trajet jusqu'à L'Assomption et implanter les voies réservées sur l'autoroute 40.

L'offre de transport collectif dans notre région ne doit pas se limiter au tracé actuel du train de l'Est. C'est un premier geste absolument nécessaire et urgent d'accomplir, mais il nous faut également travailler sur l'offre globale de transport collectif et en premier lieu, sur les voies réservées.

Conclusion

La Ville de Charlemagne travaille depuis 2006, en étroite collaboration avec l'AMT, afin de réaliser dès aujourd'hui le train de l'Est. Il nous faut améliorer l'offre de service en faveur du transport en commun si l'on veut réellement désengorger les autoroutes et améliorer notre compétitivité.

La région nord est de la CMM se doit d'être desservie par le service de train de banlieue tout comme les autres régions du grand Montréal. Il constitue l'occasion de répondre enfin aux demandes incessantes de notre population afin d'améliorer le transport en commun. C'est pour cette raison primordiale que nous travaillons avec tant d'énergie pour ce projet. Parce que notre population le demande, parce que notre population en a marre des congestions monstre sur l'autoroute 40, parce que notre population veut avoir une meilleure qualité de vie et passer moins de temps assis dans sa voiture stationnée sur l'autoroute, c'est pour tout cela, Monsieur le Président, que nous continuerons notre travail afin de prendre le train de l'Est en 2010, tel que prévu par l'AMT.

Nous appuyons le projet proposé par l'AMT. Nous avons élaboré tout un concept d'aménagement et de développement en fonction de ce projet parce que nous croyons fermement que l'arrivée du train de banlieue sera «**LE**» geste concret qui permettra d'induire une tendance dans la population en faveur du transport collectif.