



Par

M. Jeannot Lemay, président du CLD

M. Joffrey Bouchard, directeur général du CLD

Mme Marie-Claude Julien, agente de communication du CLD

Mémoire sur le projet d'implantation du train de l'Est

Déposé et présenté devant le Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Le vendredi 9 janvier 2009

Table des matières

1. INTRODUCTION	1
1.1. NOTRE POSITION	2
2. DÉVELOPPEMENT.....	2
2.1. PORTRAIT D'UNE RÉGION ACTIVE ET DYNAMIQUE AVEC DES BESOINS ACTUELS ET URGENTS	2
2.2. LE TRAIN DE L'EST : UNE ÉQUITÉ MÉTROPOLITAINE NÉCESSAIRE EN MATIÈRE DE TRANSPORT	4
2.3. LE TRAIN DE L'EST : UNE ÉQUITÉ MÉTROPOLITAINE NÉCESSAIRE POUR ACCROÎTRE LA MAIN-D'ŒUVRE DISPONIBLE SUR LE TERRITOIRE	5
2.4. LE TRAIN DE L'EST : UNE ÉQUITÉ MÉTROPOLITAINE NÉCESSAIRE POUR PEAUFINER LA DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE LOCALE.....	6
2.5. LE TRAIN DE L'EST : UNE ÉQUITÉ MÉTROPOLITAINE NÉCESSAIRE POUR L'ENVIRONNEMENT.....	7
3. CONCLUSION	9

1. Introduction

Par le présent mémoire, le conseil d'administration du Centre local de développement (CLD) de la MRC de L'Assomption souhaite faire part de sa position aux commissaires du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement en regard de l'implantation du train de banlieue visant à desservir le secteur Nord-Est de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le Centre local de développement (CLD) de la MRC de L'Assomption est la corporation à but non lucratif mandatée par la Municipalité régionale de comté (MRC) de L'Assomption pour assurer le développement économique local, le soutien à l'entrepreneuriat ainsi que la promotion et l'animation du milieu sur le territoire. Notre équipe travaille en partenariat avec toutes les structures locales existantes, notamment les deux chambres de commerce de la région (la Chambre de commerce Pierre-Le Gardeur de Repentigny et la Chambre de commerce de L'Assomption) ainsi que la Jeune chambre d'affaires et de professionnels Lanaudière Sud.

Le conseil d'administration du CLD, composé de 19 personnes, regroupe l'ensemble des maires de la MRC de L'Assomption ainsi que différents représentants socio-économiques locaux issus du monde agricole, du secteur de l'économie sociale, de l'industrie, du commerce de détail et des professions libérales. Différents représentants gouvernementaux et députés du territoire sont également présents au conseil à titre de non-votants.

De par sa vocation et sa structure, le CLD se veut axé sur les services directs aux entreprises et à la mise en place de projets structurants. Centrée sur la concertation, le partenariat et le dynamisme, la mission du CLD a pour objectif le développement économique. Nous accordons également une importance particulière à la notion de développement durable dans nos choix stratégiques de développement.

Par conséquent, notre statut clairement exprimé par la loi 34 du gouvernement du Québec nous confère une légitimité certaine pour évaluer, dans son ensemble, l'importance d'un projet comme l'implantation du train de l'Est pour le territoire de la MRC de L'Assomption.

1.1. Notre position

En tant qu'organisation responsable du développement local dans la MRC de L'Assomption, nous sommes définitivement et unanimement en faveur pour l'implantation d'un train de banlieue et de deux gares à Charlemagne et Repentigny à court terme sur notre territoire. Nous sommes également en faveur pour la seconde phase prévue dans le projet de l'AMT en direction de la ville de L'Assomption. Le train de l'Est est un outil nécessaire et structurant qui répondra à des besoins actuels criants. Il aura également des impacts majeurs sur la dynamique économique de la banlieue Est de Montréal.

Parmi ces besoins actuels, notons une partie de solution au dramatique problème de congestion automobile sur les artères reliant la MRC à la ville centre qui engendre des répercussions économiques néfastes de plus en plus importantes, le besoin de renouveler la main-d'œuvre sur notre territoire pour permettre à nos entreprises et institutions publiques de demeurer performantes et finalement la nécessité de consolider notre statut de pôle commercial régional en demeurant un lieu d'investissement stratégique pour les entrepreneurs.

Notons également qu'à court terme les retombées économiques liées à la phase de construction seront assurément considérables pour les firmes locales et qu'à moyen et long terme la phase d'exploitation optimisera le développement de certains secteurs du territoire.

2. Développement

2.1. Portrait d'une région active et dynamique avec des besoins actuels et urgents

La MRC de L'Assomption compte approximativement 110 000 habitants dont plus de la moitié est âgée de 25 à 65 ans (population active). Les résidents sont principalement concentrés à l'intérieur de deux pôles : Repentigny-Charlemagne,

qui regroupe environ 75 % de la population totale du territoire, et la ville de L'Assomption, qui compte pour sa part 15 % des résidents de la MRC.

La région affiche un bilan démographique croissant année après année. Les projections laissent entrevoir une croissance de la population de l'ordre de 5 % d'ici 2016. Le revenu personnel par habitant y est plus élevé que ceux du Québec ou de Lanaudière dans leur ensemble et la population possède un niveau de scolarisation plus élevé que celui de la moyenne québécoise. À titre d'exemple, 30,5 % des résidents de la ville de Repentigny ont effectué des études collégiales ou universitaires.

La dynamique économique de notre territoire est constituée de plus de 2 000 entreprises dont 400 appartiennent au secteur industriel et plus de 700 sont des commerces diversifiés et attractifs. En complément à une forte présence d'entreprises de services et de travailleurs autonomes, le secteur agricole y occupe également une place importante grâce à une mixité de grandes cultures et de productions spécialisées, notamment des entreprises maraîchères, fromagères et viticoles. Cette cohabitation harmonieuse entre l'urbain et le rural est une force pour notre économie et sa consolidation constitue une priorité pour notre organisme.

La région a connu dans la dernière décennie un succès économique considérable, d'abord grâce à sa population jeune et scolarisée, puis grâce à la vision commune et concertée de développement équilibré et diversifié (industriel, commercial et agricole). Toutefois, pour maintenir le cap et conserver son caractère attractif, tant pour la population que pour les entrepreneurs, le train de l'Est est devenu une équité métropolitaine impérative permettant au territoire de la MRC de L'Assomption de consolider son pouvoir attractif et de demeurer compétitif, et ce, au même titre que les autres constituantes de la Communauté métropolitaine de Montréal.

2.2. Le train de l'Est : une équité métropolitaine nécessaire en matière de transport

La population de la MRC est donc une population active dont une part considérable se déplace vers la ville centre pour aller travailler. L'enquête « Origine-Destination 2003 » de l'AMT a d'ailleurs mis en évidence qu'en période de pointe matinale, plus de 18 000 déplacements, seulement à la période de pointe du matin, sont effectués quotidiennement entre la MRC et l'île de Montréal. Malgré un transport par autobus bien structuré, les infrastructures actuelles sont nettement insuffisantes et la majorité des navetteurs continuent d'utiliser leur voiture. D'ailleurs lors du dernier recensement, Statistique Canada a noté que près de 90 % des habitants de la couronne Nord utilisaient leur véhicule pour leur déplacement domicile-travail et chiffrait la distance médiane entre la maison et le lieu de travail à 19,5 km, seulement pour les résidents de Repentigny. Ce navettage, en direction de la métropole, engendre des coûts substantiels pour les automobilistes : essence (accentué par le problème de congestion), perte de temps considérable, frais d'assurances plus élevés, usure du véhicule, stationnement en ville, achat d'une deuxième voiture, etc.

De plus, la saturation globale de l'autoroute 40 engendrée par les lacunes liées au transport collectif occasionne actuellement des problèmes directs sur le réseau de transport routier local. Par exemple, le matin, pour éviter la congestion autoroutière, plusieurs navetteurs modifient leur parcours en optant pour le pont Le Gardeur ou le pont Rivest et le boulevard Pierre-Le Gardeur générant ainsi comme effet direct un encombrement local injustifié. En après-midi, un phénomène similaire se produit engendrant le même genre de fléau principalement au carrefour des routes 341 et 344 à L'Assomption. C'est donc dire que même les résidents qui ne traversent pas sur l'île de Montréal sont touchés directement, dans leur quotidien, par la problématique de la congestion autoroutière.

En prenant le train de banlieue, l'automobiliste travaillant à Montréal réduira ses frais de déplacement et libérera le réseau routier donc, l'ensemble des résidents de la MRC sera gagnant. Concrètement, cette économie de temps et d'argent se

traduira par un pouvoir d'achat local accru et plus de temps pour participer à des activités locales.

Si la congestion est source de maux de tête pour les automobilistes, elle est également cauchemardesque pour les camionneurs qui perdent quotidiennement temps et argent sur les routes. « Selon la CCMM (Chambre de commerce du Montréal métropolitain), les coûts de congestion sont estimés à près d'un milliard de dollars par année et sont constamment en hausse depuis 10 ans »¹.

Il est donc impératif que l'Est de la couronne Nord, seule constituante de la communauté métropolitaine non desservie par un train de banlieue, jouisse à son tour de cet outil stratégique de transport. Nous tenons également à mentionner que d'autres stratégies en matière de transport collectif vers la ville centre doivent être déployées rapidement, et ce, pour les mêmes motifs que l'arrivée du train. Nous entendons, par exemple, la mise en place d'une voie réservée dans l'axe de la rue Notre-Dame vers le centre-ville de Montréal.

2.3. Le train de l'Est : une équité métropolitaine nécessaire pour accroître la main-d'œuvre disponible sur le territoire

Différentes observations postimplantation de train de banlieue ont démontré que la densité de population s'est accrue de façon importante autour des pôles attractifs que sont les gares de trains de banlieue. Il s'agit donc pour les villes de la MRC d'une occasion d'augmenter leur densité de population actuelle et, par le fait même, de se donner les moyens de renouveler leur bassin de main-d'œuvre.

Ces développements « TOD » (Transit Oriented Development), qui se définissent comme des zones d'activité mixtes abritant habitations, commerces et services, représentent une nouvelle population potentielle de plus de 2 300 personnes pour les villes de Repentigny et de Charlemagne seulement².

¹ Agence Métropolitaine de Transport – Avant-projet et étude d'impact sur l'environnement – Ligne de train de banlieue Est – Étude de justification — Avril 2008, p.28

² Agence Métropolitaine de Transport – Avant-projet et étude d'impact sur l'environnement – Ligne de train de banlieue Est – Étude de justification — Avril 2008, p.65

Notons également que la présence d'un train permettra d'accroître la fluidité globale de la main-d'œuvre et incitera davantage les Montréalais à choisir notre secteur comme destination de travail.

Il serait également permis de croire que les étudiants des cégeps et universités de la métropole bénéficieront d'une meilleure mobilité qui leur permettra de passer plus de temps dans la MRC pour travailler, dépenser et étudier.

2.4. Le train de l'Est : une équité métropolitaine nécessaire pour peaufiner la dynamique économique locale

Depuis une vingtaine d'années, la MRC de L'Assomption se positionne sur la scène économique régionale comme un pôle important, particulièrement au niveau commercial. Puisque son économie est déjà forte, diversifiée et équilibrée, la priorité n'est pas à développer de nouveaux horizons, mais plutôt à consolider les acquis, à raffiner le tissu actuel et à redéployer certains secteurs stratégiques. Dans les faits, une vaste enquête effectuée par la firme Urbacom en 2007 a recensé pour le territoire une offre commerciale totalisant près de 1 milliard 150 millions de dollars annuellement dépassant la demande estimée de notre population locale de plus de 270 millions de dollars, ceci confirmant la réalité attractive de notre économie locale.

Actuellement l'offre de la MRC rayonne donc sur l'ensemble des régions avoisinantes. Entre autres grâce à sa position stratégique, comme porte d'entrée de la région de Lanaudière sur le couloir de l'autoroute 40, elle est un lieu d'attrait, tant pour la main-d'œuvre qualifiée que pour les entrepreneurs. L'implantation du train s'inscrit dans une vision harmonieuse de développement faisant consensus localement. Cette vision est déjà en action et centrée sur la qualité, la densité, la diversité et la complémentarité intermunicipale. Cette nouvelle infrastructure viendra donc bonifier la dynamique économique actuelle et sera déterminante pour poursuivre les objectifs de développement du territoire. Particulièrement à l'heure où l'économie est chancelante, nous ne pouvons nous permettre d'être désavantagés

en matière de transport si nous souhaitons assurer la prospérité de nos entreprises et la densité de notre population.

Par ailleurs, les retombées économiques en lien avec la construction et la présence d'un train de banlieue sont majeures. Les diverses étapes de construction des deux gares et du nouveau tronçon ferroviaire vont entraîner des retombées considérables pour les firmes locales de génie civil, d'arpentage, d'asphaltage, d'ingénierie ou encore les entreprises en construction. Les coûts d'aménagement (terrains et travaux ferroviaires non compris) et de mesures d'accompagnement des gares de Charlemagne et de Repentigny sont évalués à 60,8 millions de dollars³.

De plus, cette même étude évalue que l'aménagement des projets « TOD » (totalisant 500 à 1 100 nouveaux logements) représente un investissement supplémentaire de 75 à 165 millions de dollars durant la phase de construction et que les nouveaux résidents injecteront, par la suite, entre 11 et 26 millions de dollars annuellement dans l'économie locale⁴.

2.5. Le train de l'Est : une équité métropolitaine nécessaire pour l'environnement

Comme stipulé dans la *Planification stratégique du développement économique du territoire de la MRC de L'Assomption 2008-2010*, le CLD est particulièrement sensible à la question environnementale. Un axe complet de développement composé de diverses stratégies concrètes y est consacré. Pour le CLD, plus que de simples mots ou de concepts théoriques, le développement durable se matérialise dans la mise en place de projets économiques concrets depuis quelques années. À titre d'exemple, deux projets majeurs, actuellement pilotés par le CLD, sont en voie de se réaliser. Le premier consiste à implanter une infrastructure de biométhanisation agroalimentaire dans le secteur industriel et le deuxième prévoit la mise en place d'une vaste stratégie de développement visant la

³ GENIVAR Société en commandites (2007) Train de l'Est, étude de planification stratégique, pour la MRC de L'Assomption, Montréal, 15 pages et annexes, p.7

⁴ GENIVAR Société en commandites (2007) Train de l'Est, étude de planification stratégique, pour la MRC de L'Assomption, Montréal, 15 pages et annexes, p.8

synergie de divers sous-produits industriels. L'harmonie des considérations sociales, environnementales et économiques est au cœur de nos préoccupations et se reflète dans l'ensemble de nos initiatives et analyses de projets.

Conséquemment, il est évident pour nous que l'implantation du train de l'Est sur notre territoire s'inscrit à merveille et en toute cohérence dans notre vision de développement en permettant une amélioration globale de l'offre et de la fluidité en matière de transport tout en générant une réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre. Rappelons qu'au Québec, 40 % des émissions de gaz à effet de serre sont directement liés au transport.

Cependant, au même titre qu'il n'existe pas de projet de développement n'ayant aucun impact négatif, nous sommes au fait que l'arrivée du train occasionnera certains désagréments pour un nombre restreint de citoyens, notamment des inconforts reliés au bruit et au paysage durant la construction, mais l'AMT a déjà promis de les réduire au maximum en instaurant des mesures spéciales. Bien qu'ils soient considérés, les impacts négatifs sont largement supplantés par le caractère durable et structurant d'un tel projet en matière de transport collectif.

Concernant les préoccupations liées à l'étalement urbain, le territoire concerné par l'implantation dans la MRC de L'Assomption est majoritairement circonscrit dans la zone blanche actuelle. En planifiant de façon structurée la présence de nouveaux espaces d'habitation et de commerces, comme nous l'avons toujours fait par le passé, nous éviterons l'étalement urbain sauvage et réduirons, du même coup, la pression sur les terres agricoles. Depuis quelques années, les logements disponibles sont de moins en moins nombreux sur notre territoire et les projets « TOD » sont une façon intelligente de répondre au besoin de nouveaux espaces d'habitation dans la MRC.

3. Conclusion

En conclusion, le CLD de la MRC de L'Assomption appui sans réserve le projet actuel du train de l'Est et souhaite l'implantation des deux gares, à Charlemagne et Repentigny, dans les plus brefs délais de façon à répondre à plusieurs besoins actuels urgents en matière : de transport (réduire la congestion automobile), de renouvellement de la main-d'œuvre (augmenter la densité de la population et la mobilité de la main-d'œuvre), de maintien des acquis et de la compétitivité par rapport aux autres composantes de la CMM (demeurer un lieu stratégique). Nous sommes également en faveur pour la seconde phase prévue dans le projet de l'AMT en direction de la ville de L'Assomption. De façon complémentaire, la mise en place d'une voie réservée dans l'axe de la rue Notre-Dame vers le centre-ville de Montréal est également devenue une nécessité.

De plus, le CLD considère que les retombées économiques appréciables, à court et à long terme, seront des plus positives pour le territoire de la MRC.

Finalement, sur le plan environnemental, le projet du train de l'Est est un projet de développement durable qui favorisera l'ensemble de la communauté en réduisant considérablement l'émission des gaz à effet de serre. Ce projet structurant évitera l'étalement urbain sauvage en optimisant la densité de population possible sur un terrain donné, tout en évitant au maximum les zones agricoles.