



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain
Board of Trade of Metropolitan Montreal

258 P NP DM13

Projet train de l'Est : lien Mascouche-
Terrebonne-Repentigny

MRC Les Moulins

6211-14-008

Le 8 janvier 2009

Monsieur Qussaï Samak
Président de commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Avis de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre de la consultation portant sur le Projet Train de l'Est : lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny

Monsieur,

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a pris connaissance avec intérêt du projet de mise en service du Train de l'Est, une nouvelle ligne de train de banlieue qui desservira l'est de Montréal et le nord-est de la région métropolitaine. C'est avec plaisir que nous vous communiquons, par la présente, nos commentaires à l'égard de cette initiative d'importance pour Montréal.

La Chambre compte quelque 7 000 membres provenant de la communauté des affaires de la grande région de Montréal. Sa mission est d'analyser et de comprendre les enjeux économiques ainsi que de mener et d'appuyer les actions appropriées sur le terrain. Elle soutient par ailleurs la croissance des affaires de ses membres grâce à un éventail complet de services en plus de mettre de l'avant les idées qui favorisent le plein et sain développement de la métropole, les 110 000 entreprises qui y ont pignon sur rue de même que les 1,8 million de travailleurs qui en font le moteur économique du Québec.

Le projet que mène l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a pour but d'améliorer la desserte régionale en transport en commun de l'est de la métropole. Cette infrastructure, en plus de faciliter l'accès des travailleurs provenant de la couronne nord au centre-ville de Montréal, permettra également de desservir les nombreux pôles d'emploi situés tout le long de son parcours, et ce, pour le transport des travailleurs originaires tant de la couronne nord que de Montréal. La mise en place d'un tel service de transport en commun entraînera en outre une réduction de la congestion routière en période de pointe, ce qui facilitera par conséquent le transport des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40.

De plus, le promoteur souhaite utiliser des infrastructures de transport existantes, notamment en ayant recours aux voies ferrées en place sur près de la moitié du parcours, en plus de profiter du terre-plein de l'autoroute 640, sur lequel pourront être aménagées de nouvelles voies ferrées.

...2

Une telle façon de faire, qui met à profit des infrastructures existantes, réduit considérablement l'impact du projet sur l'environnement. Toutefois, il est important de noter que ce projet requiert la construction de nouvelles infrastructures et que certaines d'entre elles sont situées dans des milieux sensibles. De l'avis de la Chambre, si ce projet d'infrastructure de transport en commun constitue un élément de développement urbain durable structurant à l'échelle de la métropole, il y a tout lieu que le promoteur opte pour les meilleures solutions possibles afin de minimiser les impacts sur l'environnement naturel et bâti du secteur.

Les 300 M\$ nécessaires à la réalisation de ce projet, en plus de générer d'importantes retombées économiques de toutes sortes, permettront la construction de nouvelles gares qui constitueront des leviers pour développer des noyaux urbains le long du parcours (*Transit-Oriented Development, TOD*), un élément majeur qui s'inscrit dans une démarche de développement urbain durable pour la métropole. Selon la Chambre, ce dernier élément devrait systématiquement être pris en compte dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme futurs des municipalités desservies par cette nouvelle ligne. Le TOD permet en effet d'accroître le transport actif en localisant la gare près des zones de services et de desservir avec efficacité des pôles d'emploi et des lieux de résidence.

Par ailleurs, dans la mesure où la conjoncture économique incertaine dans laquelle la métropole est plongée depuis quelques mois commande que soient rapidement entamés des projets de développement pour stimuler l'économie, la Chambre voit d'un très bon œil la mise en œuvre imminente de ce projet d'aménagement d'une infrastructure de transport durable. De plus, comme le transport dans la région métropolitaine compte pour près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre, une telle initiative, qui permettra un transfert modal de l'utilisation de la voiture vers l'utilisation du transport en commun, en est une des plus porteuses.

À ce chapitre, la qualité du service offert constitue l'élément clé d'un tel transfert et une attention toute particulière devrait être accordée à la commodité et à l'accessibilité des infrastructures d'accueil des passagers. Ainsi, en aménageant des stationnements incitatifs et des gares de façon à pourvoir les meilleurs services aux usagers, l'AMT réunirait, selon la Chambre, les conditions nécessaires pour permettre de faire réellement concurrence au confort de la voiture.

Dans ce contexte, et parce qu'elle désire jouer un rôle d'acteur contributif et responsable, la Chambre ne peut que souhaiter le succès de ce projet. C'est non seulement le développement de tout l'est de Montréal qui s'en trouvera amélioré, mais c'est aussi l'économie de l'ensemble de la métropole qui en profitera.

Vous assurant de l'entière collaboration de la Chambre à concourir au développement de la métropole, je vous prie de recevoir, Monsieur, mes cordiales salutations.

Le président et chef de la direction par intérim,



Roger Plamondon