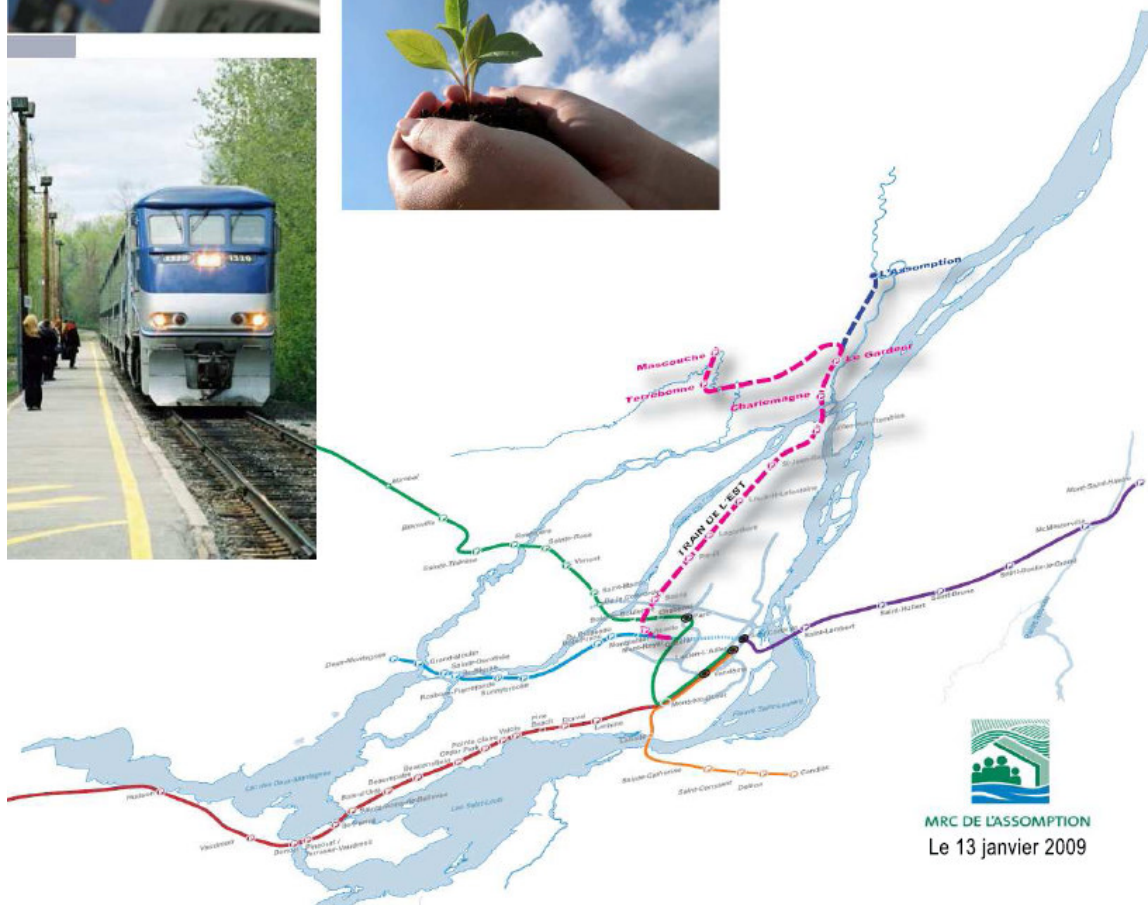


Mémoire

Projet de Train de l'Est soumis par l'Agence métropolitaine de transport
au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE L'ASSOMPTION
300, rue Dorval
L'Assomption, Québec
J5W 3A1

Téléphone : (450) 589-2288
Télécopieur : (450) 589-9430
Courriel : mrcinfo@mrclassomption.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

	Introduction	1
1.0	Les constats	3
2.0	La planification à la MRC de L'Assomption	5
2.1	Caractéristiques discriminatoires de notre territoire	5
2.2	Enjeux d'aménagement et de développement	6
2.3	Stratégie intégrée : transport et aménagement du territoire Dans l'esprit du développement durable	7
3.0	L'étude d'impacts déposée par le promoteur	11
4.0	La position de la MRC de L'Assomption	13
	Conclusion	17
	Annexe 1 : Résolution 08-11-268 de la MRC de L'Assomption	19

INTRODUCTION

La Municipalité régionale de comté (MRC) de L'Assomption dépose le présent mémoire dans le cadre de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) eu égard au projet soumis par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) relativement au projet de *Train de l'Est*, dont le tracé retenu traverse notre territoire.

La MRC de L'Assomption regroupe six municipalités constituantes : la ville de Charlemagne, la ville de L'Assomption, la paroisse de L'Épiphanie, la ville de L'Épiphanie, la ville de Repentigny et la paroisse de Saint-Sulpice. Il s'agit d'une population globale de près de 112 000 personnes. À l'exception des deux municipalités de L'Épiphanie, les quatre autres constituantes de notre MRC font aussi partie du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

La MRC de L'Assomption s'est vue déléguer par le gouvernement québécois des responsabilités à l'égard de l'aménagement du territoire régional et face aux schémas de sécurité contre les incendies et de sécurité publique. De plus, les municipalités constituantes ont délégué à la MRC de L'Assomption des compétences en matière de gestion des matières résiduelles, de transport collectif et de culture.

Dans ce contexte et en raison de l'importance du projet de *Train de l'Est* soumis par l'AMT, la MRC de L'Assomption se doit de déposer un mémoire afin d'assurer la réalisation de ce projet structurant considérant son intégration à notre stratégie d'aménagement et de développement. Lorsque la MRC de L'Assomption discute du projet du *Train de l'Est*, il s'agit du projet global incluant la mise en service de la gare à L'Assomption en complément au tracé actuellement à l'étude par le BAPE. En ce sens, un tel projet, avec trois gares sur notre territoire, implique des incidences sur la qualité de vie de nos citoyens, sur la qualité de l'environnement et sur notre aménagement et développement.

Notre mémoire aborde successivement les quatre éléments suivants :

- les constats relatifs au transport des personnes dans la partie nord-est de la CMM,
- la planification en cours à la MRC de L'Assomption,
- l'évaluation des impacts du projet soumis par l'AMT,
- la position de la MRC de L'Assomption sur le projet soumis par l'AMT à la Commission d'enquête du BAPE.

1.0 LES CONSTATS

Un déséquilibre métropolitain dans la desserte actuelle de trains de banlieue, un besoin essentiel dans la partie nord-est de la métropole

Les réseaux existants de transport de masse, soit le métro et les cinq lignes de trains de banlieue, couvrent les bassins de population du centre, de l'ouest, du sud et du nord-ouest de la région métropolitaine de Montréal. Cependant, la partie est de l'île de Montréal et la partie nord-est de la couronne métropolitaine sont toujours les seuls secteurs dépourvus d'une telle infrastructure de transport de masse. Or, un besoin réel justifie l'implantation d'une telle infrastructure lourde de transport collectif.

Pour les élus de la MRC de L'Assomption, il est primordial de corriger rapidement cette situation inéquitable envers sa population. Chez-nous, le train de banlieue est une infrastructure structurante en matière de transport qui est souhaitée depuis longtemps comme en témoigne son inscription dans le schéma d'aménagement révisé (SAR) qui est entré en vigueur depuis le 2 mai 2001.

Pour les déplacements vers le centre de la métropole, l'absence d'une telle infrastructure efficace pour le transport de masse astreint notre population à l'utilisation de l'automobile. Le recours à l'automobile induit une congestion routière majeure sur l'autoroute 40 en périodes de pointe. En effet, plus de 134 000 véhicules/jour en liaison avec Montréal dont 112 000 sur l'autoroute 40. À chaque jour, 166 000 véhicules transitent à l'intersection des autoroutes 40 (95 000 véhicules) et 640 (71 000 véhicules). Il est reconnu qu'une telle congestion a des répercussions négatives sur l'environnement (gaz à effet de serre), la qualité de vie de la population (imputation improductive du temps) et l'économie (coût accru de transport des personnes et des biens). Autre particularité importante, l'hôpital Pierre-Le Gardeur qui dessert notre territoire est accessible par ces deux autoroutes étant localisé dans son quadrant nord-ouest. La congestion observée est donc des plus préoccupantes.

Depuis quelques années, la MRC de L'Assomption investie beaucoup dans son service de transport collectif. La clientèle du Réseau de transport collectif régional (RTCR) de la MRC de L'Assomption croît constamment en raison des efforts consentis pour l'accroissement des heures de service et la redéfinition des circuits. Présentement, notre territoire est desservi uniquement par des circuits d'autobus qui partagent la chaussée avec l'ensemble des véhicules motorisés. Un équipement majeur de transport de masse, tel que le *Train de l'Est*, créera une nouvelle dynamique d'échanges pour notre population qui a affaire dans la partie nord et le centre-ville ouest de l'île de Montréal. Le RTCR travaille aussi sur un projet de voie réservée au transport collectif qui relierait notre territoire à la station de métro Radisson pour répondre au besoin de notre population qui a affaire dans le sud de l'île de Montréal et la partie est du centre-ville de la métropole.

Dans le contexte d'absence d'infrastructure de transport en commun de masse, le *Train de l'Est* offrira une nette amélioration à notre offre de service en transport collectif et permettra un accroissement significatif de la clientèle du RTCR.

Les performances obtenues au cours des dernières années par le réseau de trains opéré par l'AMT justifient la mise en place d'un train de banlieue pour desservir le secteur nord-est de la couronne métropolitaine. En effet, l'achalandage des trains est passé de près de sept millions de passagers, en 1996, à plus de 14 millions en 2004, soit une augmentation de plus de 106 % en moins d'une décennie. Le train constitue le principal moteur de développement du transport collectif sur la couronne métropolitaine.

Le gouvernement du Québec a annoncé, en avril 2006, son intention de mettre en place rapidement une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Depuis, le projet de *Train de l'Est*, piloté par l'AMT, est demandé avec insistance par l'ensemble de notre population et les élus de nos municipalités.

L'AMT a notamment inscrit le projet du *Train de l'Est*, soit son tracé de Montréal à Mascouche, à son PTI 2007 – 2009 (projet B.39). De plus, toujours au PTI 2007-2009 (projet B.41), une étude est en cours afin d'évaluer la desserte ferroviaire du secteur de L'Assomption qui se greffera au tracé vers Mascouche, actuellement soumis à l'audience du BAPE. Cette vision est réitérée à la page 64 de l'étude d'impact soumise par l'AMT : «Le projet du Train de l'Est comporte deux phases, dont la première consiste en la construction du lien ferroviaire entre Mascouche et Montréal. ... L'AMT entreprendra l'étude d'une deuxième phase à être réalisée ultérieurement, c'est-à-dire la mise en place d'un service ferroviaire additionnel en direction de l'Assomption.»

La MRC de L'Assomption endosse entièrement la planification en deux phases préconisée par l'AMT qui retient le projet de *Train de l'Est* comme projet prioritaire et préférentiel pour répondre aux besoins de la population de la partie nord-est de la couronne métropolitaine de Montréal. La première phase soumise pour relier Mascouche à Montréal, en passant par Repentigny et Charlemagne, et la seconde phase, visant la mise en service d'un train vers la ville de L'Assomption, constituent le projet global du *Train de l'Est*.

2.0 LA PLANIFICATION À LA MRC DE L'ASSOMPTION

Une stratégie de développement durable qui intègre le transport, le développement et l'aménagement du territoire

Conformément à l'article 55 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC de L'Assomption élabore présentement la troisième génération de son schéma d'aménagement et de développement. Soulignons que la MRC de L'Assomption est précurseur en cette matière car près de la moitié des MRC québécoises n'a pas encore de schéma d'aménagement de deuxième génération en vigueur.

Cette troisième génération de schéma d'aménagement et de développement sera marquée par l'empreinte constante et prépondérante de la notion de développement durable. De ce fait, le *Train de l'Est* s'inscrit toujours comme un projet structurant de notre stratégie de développement, dont les principaux objectifs sont :

- améliorer la desserte en transport collectif du territoire de la MRC grâce à l'amélioration de l'intermodalité;
- offrir une alternative attrayante, efficace et compétitive à l'automobile;
- consolider et accroître la fréquentation des transports collectifs;
- favoriser le développement économique et urbain structuré autour des gares de train de banlieue dans une perspective de développement durable.

2.1 Caractéristiques discriminantes de notre territoire

La MRC de L'Assomption a connu une croissance importante de population entre 1981 et 2006, passant de 65 148 à 109 636 personnes, soit une augmentation de 68 %. Au fil des périodes quinquennales de recensement, les taux d'accroissement de population demeurent toujours positifs et supérieurs à la moyenne québécoise. Pour les prochaines années, les projections démographiques prévoient une progression constante mais modérée de notre population. Par contre, sa structure d'âge, à l'image de celle du Québec, se caractérisera par une tendance au vieillissement. Malgré cette croissance modérée de la population, le nombre de ménages croîtra plus rapidement en raison de la fragmentation de ceux-ci. De plus, l'immigration devrait s'accroître au fil des ans. L'offre de transport collectif devra répondre à ces caractéristiques démographiques marquées par une croissance soutenue.

Depuis le début des années 1990, le développement urbain de la MRC de L'Assomption s'est effectué à un rythme accéléré sans que les périmètres d'urbanisation subissent une révision globale de leurs limites. Avec l'entrée en vigueur de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le développement de nos six municipalités s'est réalisé de façon continue à l'intérieur de noyaux urbains bien circonscris. La compacité et la densité de nos périmètres urbains s'expliquent par l'exigence des services d'aqueduc et d'égout sanitaire lors de l'ouverture de toute nouvelle rue.

Même si notre tissu urbain est encore relativement récent, une requalification s'observe dans certains secteurs et génère une densification toujours accrue. Notons qu'au cours des dernières années, la MRC de L'Assomption a connu le développement résidentiel le plus dense de toutes les MRC de la couronne métropolitaine, tant nord que sud.

Les prévisions démographiques de la CMM évaluent la croissance de la population à près de 100 000 personnes sur la couronne Nord pour la période de 20 ans s'étalant entre 2001 et 2021. Au prorata des populations actuelles, les MRC de L'Assomption et Les Moulins devraient accueillir un peu plus de 47 000 nouveaux résidents. Durant cette même période, une croissance de l'emploi de près de 68 000 postes est prévue pour la couronne Nord, soit environ 30 000 emplois dans les MRC de L'Assomption et Les Moulins. Les avantages comparatifs de notre MRC au chapitre de l'économie présagent que nos principaux secteurs d'emploi continueront à exercer leur attraction et leur complémentarité au sein de la CMM.

L'évaluation des besoins retenue par la MRC de L'Assomption pour un horizon de 10 ans, prend en considération une volonté de densification de 10 %. En dépit de cet objectif, nous pouvons constater, en fonction du bilan entre l'offre et les besoins estimés, que nous serons en pénurie d'espaces libres à court terme au sein des périmètres d'urbanisation actuels. Une demande d'exclusion de la zone agricole est actuellement soumise à une procédure d'approbation afin d'obtenir environ 108 hectares d'espace constructible à des fins résidentielles, 65 ha à des fins industrielles et 7 ha à des fins commerciales.

Les déplacements générés par les résidents de la MRC de L'Assomption ont changé entre les enquêtes Origine-Destination de 1993 et 2003. En effet, en période de pointe matinale, les déplacements à destination de l'île de Montréal figurent toujours au second rang en importance parmi l'ensemble des destinations. Les déplacements internes occupent la première place. La proportion des déplacements vers l'île de Montréal diminue légèrement depuis 1993 (43 % comparativement à 38 % en 2003) au profit d'une augmentation des déplacements internes à la MRC (49 % en 2003 comparativement à 53 % en 2003). Toutefois, durant cette période, en nombre absolu, les déplacements vers Montréal sont passés de 17 400 en 1993 à 18 500 en 2003. Malgré notre autarcie croissante qui permet d'accroître la part des déplacements internes à la MRC de L'Assomption, l'augmentation de la population et la fréquence accrue des déplacements justifient toujours le besoin d'une infrastructure de transport collectif de masse. Dans ce contexte, il demeure important d'offrir un mode de transport collectif de masse pour accéder au centre de la métropole montréalaise.

2.2 Enjeux d'aménagement et de développement

Certains enjeux d'aménagement et de développement ressortent des réflexions en lien avec la confection de notre schéma de troisième génération face au projet du *Train de l'Est*. Ayant en filigrane le concept de développement durable, ces réflexions touchent à :

- la qualité de vie de notre population grâce à une offre en transport en commun plus performante,
- la qualité de l'air et au réchauffement de la planète par une réduction des gaz à effet de serre
- une efficacité accrue du camionnage par la réduction de la congestion,
- au renouvellement de la main d'œuvre de nos entreprises,

- une consolidation accrue des périmètres urbains.

Ces enjeux s'amalgament dans une stratégie qui allie les infrastructures de transport avec l'aménagement et le développement du territoire.

2.3 Stratégie intégrée : transport et aménagement du territoire dans l'esprit du développement durable

Cette stratégie intégrée est imprégnée de la notion de développement durable et interviendra pour :

- offrir à tous les résidents des équipements et des services de transport collectif adaptés à tous les générateurs de déplacement,
- offrir des services de transport collectif rapides, fréquents, confortables, ponctuels et sécuritaires,
- accueillir des ménages additionnels pour répondre aux besoins de renouvellement de la main d'œuvre,
- rapprocher les nouveaux résidents des grandes infrastructures de transport de masse,
- favoriser l'éclosion de projets de développement urbain conçus pour profiter des opportunités liées à la présence des gares (Transit Oriented Development TOD),
- favoriser globalement une densification du développement de tout notre territoire,
- appuyer l'activité économique par une fluidité du camionnage.

Aménagement du territoire

De façon concrète, cette stratégie s'exprime en termes d'aménagement du territoire par une volonté de densification accrue de nos futurs développements résidentiels, bien que la MRC de L'Assomption soit déjà celle qui a connu le développement urbain le plus dense aux cours des dernières années au sein de toutes les MRC de la couronne métropolitaine. Les objectifs recherchés amèneraient la densité de nos futurs développements à des niveaux comparables à ceux de Longueuil et légèrement en dessous de ceux de Laval. Évidemment, la concrétisation du projet de Train de l'Est en 2010 est un prérequis pour l'atteinte d'un tel objectif. Il importe de remarquer que les villes de Longueuil et Laval disposent d'infrastructures efficaces de transport collectif de masse (métro et trains de banlieue).

Étant confronté à une pénurie d'espaces disponibles dans ses périmètres urbains actuels, la MRC de L'Assomption a déposé une demande à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) pour l'exclusion d'environ 180 hectares. De cette superficie, près de 90% sont localisés à Repentigny (77%) et L'Assomption (12%). Pour la fonction résidentielle (108 ha), 82% des espaces demandés se localisent à Repentigny (secteur Le Gardeur). Ce concept vise l'optimisation des trois gares du projet de *Train de l'Est*. En ce sens, il importe aussi de souligner que la ville de L'Assomption dispose encore d'espaces libres pour le développement résidentiel au sein de ses périmètres d'urbanisation actuels et que la ville de Charlemagne densifie actuellement la fonction résidentielle sur son territoire entièrement urbanisé.

Ce choix d'aménagement ne s'est pas fait au détriment des activités agricoles et de son dynamisme. D'une part, la sélection rigoureuse des secteurs en demande

d'exclusion a permis de retenir environ 88 ha (48%) caractérisés par des sols ne disposant pas de perspectives agricoles intéressantes. De plus, les secteurs retenus maintiennent la compacité des périmètres urbains actuels afin de préserver l'homogénéité de la zone agricole. En effet, notre zone agricole se caractérise par son dynamisme et son intégrité grâce à un contrôle rigoureux exercé par le SAR eu égard aux usages non agricoles autorisés en zone agricole. L'approche de la MRC de L'Assomption étant de concentrer les usages non agricoles dans des périmètres urbains compacts et denses afin de réserver la zone agricole aux activités agricoles.

D'autre part, conjointement avec notre CLD, des efforts sont actuellement consentis pour appuyer la commercialisation des produits agricoles. Finalement, la MRC de L'Assomption suit attentivement les suites données au rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et l'agroalimentaire du Québec (rapport Pronovost) relativement au concept des éventuels plans de développement de la zone agricole.

Le développement de la région métropolitaine évolue dans le temps et les choix d'affectation des sols doivent s'adapter à ces nouvelles demandes. Le sol agricole québécois étant limité, tout empiètement en zone agricole doit être minimisé et l'utilisation des sols exclus doit être maximisée. Ce défi fut toujours présent à l'esprit des élus de la MRC de L'Assomption lors de la confection du dossier d'exclusion déposé à la CPTAQ.

Évidemment, la MRC de L'Assomption incitera ses trois municipalités qui accueilleront le projet du train de l'Est (phases 1 et 2) à planifier le développement ou la requalification des espaces à proximité des gares afin d'en retirer le plein potentiel, selon le concept des TOD. Grâce à son plan d'affectation et de densité des sols ainsi que certaines dispositions du document complémentaire, le futur schéma d'aménagement et de développement de la MRC verra à assurer une planification stratégique à proximité des futures gares.

Donc, afin de favoriser à long terme l'utilisation du transport collectif, la MRC de L'Assomption consolide son développement en priorité au sein des municipalités qui disposeront d'une gare. En plus de la proximité entre le lieu de résidence et un point d'accès à un transport collectif de masse, ce concept favorise le développement ou la requalification d'un tissu urbain plus dense à proximité des futures gares. Finalement, la réalisation du *Train de L'Est*, dans sa phase ultime, donnera à la MRC de L'Assomption des outils nécessaires pour atteindre ses objectifs de densification accrue de son développement résidentiel.

Transport collectif

Eu égard au transport collectif, d'importants efforts sont consentis par la MRC de L'Assomption afin d'accroître l'achalandage de ce service public. En 2008, plus de 1 300 000 déplacements auront été effectués par le RTCR. En 2009, l'objectif est une augmentation de 4% de l'achalandage. En deux ans, le nombre d'heures de service est passé de 63 354 à 75 700, soit une hausse de près de 20%. Notons aussi que l'augmentation du nombre d'heures de service s'est faite parallèlement à une réduction de notre consommation totale d'essence de nos autobus grâce à une meilleure sélection de véhicules. Le RTCR offre la gratuité du service aux 1 500 personnes de plus de 65 ans qui disposent de notre carte Platine. De plus, le RTCR facilite le covoiturage de nos résidents grâce à son implication au programme Amigo de l'AMT.

D'autres projets sont prévus afin d'accroître l'achalandage du transport collectif. En plus du projet de *Train de l'Est*, il y a une voie réservée dans l'axe de la rue Notre-Dame vers le centre-ville de Montréal. Cette infrastructure desservirait une clientèle différente de celle du *Train de l'Est*. Il y a aussi des projets de terminus et de stationnements incitatifs liés au transport par autobus.

À l'évidence, le *Train de l'Est* constitue un élément nécessaire et très important de notre stratégie d'accroissement de l'achalandage du transport collectif. La MRC de L'Assomption et son RTCR ont procédé en novembre 2007 à une étude visant notamment une optimisation des circuits d'autobus afin de donner accès efficacement à nos trois gares du projet ultime du *Train de l'Est* tout en maintenant l'efficacité de tous les mouvements à l'interne sur notre territoire.

Une desserte en train de banlieue en deux phases avec trois gares

Pour atteindre ses objectifs de fréquentation du service de transport collectif, la MRC de L'Assomption planifie ses projets en fonction des deux phases retenues par l'AMT pour le *Train de l'Est*. La première phase étant le tracé à l'étude vers Mascouche et la deuxième, l'implantation de la gare à L'Assomption.

La réalisation des deux phases est nécessaire. En effet, selon nos prévisions, le stationnement de la gare de Repentigny, prévu à la première phase, serait rapidement utilisé à pleine capacité. Il importe de souligner que cette gare constituera le point de rabattement pour toute la clientèle provenant de L'Assomption, L'Épiphanie, ville et paroisse et Saint-Sulpice.

De plus, cette gare à L'Assomption desservirait de façon plus efficace la partie est de la région de Lanaudière (Joliette, Lavaltrie, Lanoraie, Berthierville). Cette clientèle ne fut pas estimée précisément par les études de l'AMT. Il s'agit d'une clientèle discriminante pour le projet global de *Train de l'Est* car Lanaudière sera une des régions qui connaîtra une forte croissance démographique ces prochaines années. Rappelons que cette extension vers L'Assomption s'effectuera à un coût relativement faible, vu que l'infrastructure ferroviaire existe déjà et est de bonne qualité. **De ce fait, selon notre planification, la gare de L'Assomption dispose d'une clientèle potentielle de plus de 100 000 personnes au sein des MRC de L'Assomption, Joliette et de D'Autray. Il s'agit d'une opportunité intéressante pour la consolidation du *Train de l'Est* vers L'Assomption.**

Pour la MRC de L'Assomption, il est important de planifier immédiatement l'offre en transport collectif car, avec l'augmentation constante des coûts de l'énergie, notamment du pétrole, les citoyens se tourneront inévitablement vers les transports collectifs. Alors, ceux-ci désireront que les élus adaptent rapidement l'offre de service de transport en commun pour répondre à leurs attentes. Considérant les délais inhérents à la mise en place d'infrastructures de transport collectif de masse, il est impérieux de pratiquer une planification dynamique et une réalisation rapide.

Économie

Bien que ce volet relève avant tout du CLD de la MRC de L'Assomption, nous nous permettrons de souligner certains éléments qui ont une incidence sur l'aménagement du territoire.

En raison des enjeux de renouvellement de la main d'œuvre pour les entreprises de notre territoire, il est important d'accroître la mobilité des travailleurs et d'offrir à la famille de ces nouveaux résidents des services de transport collectif de qualité.

De plus, la mise en place du *Train de l'Est* permettra une réduction de la congestion sur les grands axes autoroutiers au bénéfice du camionnage et, de ce fait, de la vitalité de nos entreprises industrielles et commerciales. Les problèmes de congestion de plus en plus importants incitent l'industrie du camionnage à imposer des coûts spéciaux additionnels dans les grands centres urbains afin d'assumer leurs coûts excédentaires liés à la perte de temps et à la consommation d'essence. Dans le contexte de l'approvisionnement et la distribution des marchandises selon le concept du juste à temps (just in time), la fluidité du camionnage est une prérogative incontournable.

Qualité de vie

L'accroissement du transport collectif permettra à l'ensemble des usagers de réduire la part attribuée au transport au sein de leur budget familial. Il s'agit, globalement, d'une somme significative dont bénéficieront les ménages.

La disponibilité d'un service de train de banlieue efficace constituera une amélioration de la qualité de vie pour plusieurs de nos concitoyens :

- les deux adultes d'un ménage qui travaillent et qui désirent se départir d'un véhicule;
- les étudiants désirent accéder à des lieux d'enseignement (université, CEGEP, écoles spécialisées, etc.) sans devoir se procurer une automobile;
- les gens qui désirent profiter de leur temps de déplacement pour lire, s'informer ou travailler et ainsi se rendre disponible pour du temps en famille,
- les retraités qui désirent se rendre au centre de la métropole à la fin de la période de pointe matinale et en revenir au début de la pointe du retour du travail,
- etc.

Environnement

La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue sûrement l'élément le plus significatif sur l'environnement. Considérant le défi que représente ce dossier, il s'agit d'un élément majeur.

L'atteinte de ces objectifs environnementaux implique un changement de mentalité de la part des automobilistes. Pour ce faire, il est essentiel d'offrir des alternatives de transport collectif qui soient confortables, fiables, efficaces et compétitives.

3.0 L'ÉTUDE D'IMPACTS DÉPOSÉE PAR LE PROMOTEUR

Assurer une insertion acceptable à nos citoyennes et citoyens

Cette section s'attarde à l'évaluation de ses impacts sur les éléments des milieux humains et naturels qui en est faite dans l'étude d'impacts sur l'environnement déposée par le promoteur auprès du ministère de l'Environnement du Québec.

Considérant les mandats et l'échelle d'intervention de la MRC de L'Assomption, les enjeux d'insertion des équipements dans leurs milieux immédiats et les impacts ponctuels de leur exploitation sur les résidents avoisinants relèvent davantage de nos municipalités.

À l'échelle de son schéma d'aménagement et de développement du territoire, la MRC de L'Assomption analyse les impacts environnementaux d'un projet davantage en fonction de son bilan environnemental global selon les grands principes du développement durable.

Dans cet esprit, globalement, le projet de la phase 1 du *Train de l'Est* soumis par l'AMT au BAPE présente, aux yeux de la MRC de L'Assomption, un bilan environnemental positif. Cet avis s'appuie surtout sur l'impact positif significatif du projet du *Train de l'Est* eu égard au changement de comportement de notre population face aux modes de transport utilisés. En fonction de notre défi collectif de lutte aux gaz à effet de serre, il s'agit d'une infrastructure et d'un service de transport de masse qui auront un impact nettement positif.

Ce projet permettra une amélioration de la qualité de vie de nos résidents en offrant un service de transport sécuritaire, fiable et efficace en remplacement de l'automobile. De plus, le projet de *Train de l'Est*, en corrigeant une iniquité dans la partie nord-est de la région métropolitaine eu égard au transport de masse, permettra à notre région de faire face au défi réel de renouvellement de la main d'œuvre pour nos entreprises.

4.0 LA POSITION DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

Réaliser rapidement un projet nécessaire et attendu pour rétablir l'équité dans la desserte en trains de banlieue au sein de la CMM

La position de la MRC de L'Assomption reflète les attentes des élus de la MRC de L'Assomption et celle de notre population.

Des constats incontournables :

- Les réseaux existants de transport de masse, soit le métro et les cinq lignes de train de banlieue, couvrent les bassins de population du centre, de l'ouest, du sud et du nord-ouest de la région métropolitaine de Montréal.
- La partie est de l'île de Montréal et la partie nord-est de la couronne métropolitaine sont toujours les seuls secteurs dépourvus d'une telle infrastructure de transport de masse.
- Un besoin réel existe pour justifier l'implantation d'une telle infrastructure lourde de transport collectif.
- L'absence d'une telle infrastructure efficace pour le transport de masse astreint notre population à l'utilisation de l'automobile.
- Le recours à l'automobile induit une congestion routière majeure sur l'autoroute 40 en périodes de pointe.
- Il est reconnu qu'une telle congestion a des répercussions négatives sur l'environnement (gaz à effet de serre), la qualité de vie de la population (imputation improductive du temps) et l'économie (coût accru de transport des personnes et des biens).
- L'hôpital Pierre-Le Gardeur est accessible par les autoroutes 40 et 640 qui sont fortement congestionnées.

Le *Train de l'Est*, un besoin :

- Les attentes exprimées par notre population vont dans le sens d'une correction de ces impacts négatifs.
- Avec le coût croissant de l'essence, notre population exprime avec davantage de véhémence son désir d'un traitement équitable dans la desserte de transport de masse au sein de la grande région métropolitaine.
- Présentement, notre territoire est desservi uniquement par des circuits d'autobus qui partagent la chaussée avec l'ensemble des véhicules motorisés.

- Les performances obtenues au cours des dernières années par le réseau de trains opéré par l'AMT justifient la mise en place d'un train de banlieue pour desservir le secteur nord-est de la couronne métropolitaine.
- Le train constitue le principal moteur de développement du transport collectif sur la couronne métropolitaine.
- Le projet de *Train de l'Est* permettra de corriger ces impacts négatifs liés à l'absence d'une infrastructure de transport de masse dans la partie nord-est de la couronne métropolitaine.

Le *Train de l'Est*, une solution attendue :

- Pour les élus de la MRC de L'Assomption, il est primordial de corriger rapidement cette situation inéquitable envers sa population.
- Chez-nous, le train de banlieue est une infrastructure structurante en matière de transport qui est attendue depuis longtemps et inscrite au schéma d'aménagement révisé entré en vigueur en mai 2001 avec ses trois gares (Charlemagne, Repentigny et L'Assomption).
- **Sur la base de ces constats, la MRC de L'Assomption endosse la planification préconisée par l'AMT qui prévoit le train de Mascouche à Montréal, en passant par Charlemagne et Repentigny, comme une première phase.**
- **La deuxième phase, soit la mise en service d'un train vers la ville de L'Assomption, est nécessaire pour compléter adéquatement le *Train de l'Est*.**
- Pour atteindre ses objectifs de fréquentation du service de transport collectif, la MRC de L'Assomption planifie ses projets en fonction des deux phases retenues par l'AMT pour le projet global de *Train de l'Est*.

Le *Train de l'Est*, un élément structurant pour l'aménagement du territoire :

- Afin de favoriser à long terme l'utilisation du transport collectif, la MRC de L'Assomption souhaite consolider son développement en priorité au sein des périmètres urbains des municipalités qui disposeront d'une gare.
- Le concept retenu par la MRC de L'Assomption favorise le développement ou la requalification d'un tissu urbain plus dense à proximité des futures gares.
- L'attrait occasionné par la réalisation du *Train de L'Est*, dans sa phase ultime, permettra d'atteindre ces objectifs de densification de son développement résidentiel.

Le *Train de l'Est*, un élément du développement durable :

- La MRC de L'Assomption dispose d'une stratégie intégrée qui est imprégnée de la notion de développement durable et vise à :

- offrir à tous les résidents des équipements et des services de transport collectif adaptés à tous les générateurs de déplacement,
 - offrir des services de transport collectif rapides, fréquents, confortables, ponctuels et sécuritaires,
 - accueillir des ménages additionnels pour répondre aux besoins de renouvellement de la main d'œuvre,
 - rapprocher les nouveaux résidents des grandes infrastructures de transport de masse,
 - favoriser l'éclosion de projets de développement urbain conçus pour profiter des opportunités liées à la présence des gares (Transit Oriented Development TOD),
 - favoriser globalement une densification du développement de tout notre territoire,
 - appuyer l'activité économique par une fluidité du camionnage.
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue sûrement l'élément le plus significatif sur l'environnement. Considérant le défi que représente ce dossier, il s'agit d'un élément majeur.
 - La disponibilité d'un service de train de banlieue efficace constituera une amélioration de la qualité de vie pour plusieurs de nos concitoyens en termes de confort, sécurité, meilleure affectation du temps, ponctualité, etc.
 - L'accroissement du transport collectif permettra à l'ensemble des usagers de réduire la part attribuée au transport au sein de leur budget familial.
 - En raison des enjeux de renouvellement de la main d'œuvre pour les entreprises de notre territoire, il est important d'accroître la mobilité des travailleurs.
 - La mise en place du *Train de l'Est* permettra une réduction de la congestion sur les grands axes autoroutiers au bénéfice du camionnage et, de ce fait, de la vitalité de nos entreprises industrielles et commerciales.

Aujourd'hui, avec le coût croissant de l'essence, notre population exprime avec davantage de véhémence son désir d'un traitement équitable dans la desserte de transport de masse au sein de la grande région métropolitaine.

La MRC de L'Assomption endosse entièrement la planification en deux phases préconisée par l'AMT qui retient le projet de *Train de l'Est* comme projet prioritaire et préférentiel pour répondre aux besoins de la population de la partie nord-est de la couronne métropolitaine de Montréal. La première phase soumise pour relier Mascouche à Montréal, en passant par Repentigny et Charlemagne, et la seconde phase, visant la mise en service d'un train vers la ville de L'Assomption, constituent le projet global du *Train de l'Est*.

CONCLUSION

Le projet du *Train de l'Est* soumis par l'AMT s'inscrit comme une composante du transport collectif à l'échelle de l'ensemble du territoire de la métropole montréalaise. En ce sens, ce projet complète l'armature du réseau de trains de banlieue dans la métropole. Pour la population de la MRC de L'Assomption, ce projet est attendu depuis longtemps afin de corriger la lacune actuelle dans la partie nord-est de la couronne métropolitaine.

Globalement, le projet soumis par l'AMT est bénéfique pour l'environnement car il présente un bilan environnemental positif, notamment grâce à ses impacts sur la diminution des gaz à effet de serre. De plus, ce projet améliorera la qualité de vie des citoyens grâce à une alternative de qualité dans l'offre de transport collectif. Dans ce contexte, avec constamment en filigrane la notion de développement durable, la MRC de L'Assomption consacre beaucoup d'efforts pour l'amélioration du transport collectif afin d'offrir une alternative viable à l'utilisation de l'automobile. En ce sens, le projet de *Train de l'Est*, tout comme les projets de voie réservée qui sont sur la table à dessins, est désormais essentiel et socialement souhaité.

Sur la base de ces constats, la MRC de L'Assomption endosse la planification préconisée par l'AMT qui prévoit le train de Mascouche à Montréal, en passant par Charlemagne et Repentigny, comme une première phase. La deuxième phase, soit la mise en service d'un train vers la ville de L'Assomption, est nécessaire pour compléter adéquatement le *Train de l'Est*.

La MRC de L'Assomption tient à souligner son appréciation du travail exécuté par la Commission depuis le début de l'audience.

Annexe 1

Résolution 08-11-268 de la MRC de L'Assomption

RÉSOLUTION DU 26 NOVEMBRE 2008

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE L'ASSOMPTION

À une session **ordinaire** du Conseil de la Municipalité régionale de comté de L'Assomption, tenue en la salle des délibérations de ce Conseil, à L'Assomption, le **26 novembre 2008, à 17 : 15 heures**, conformément aux dispositions de la Loi et des règlements, et à laquelle étaient présents les conseillers suivants:

Monsieur Jacques Amireault, Monsieur Michel Champagne, Monsieur Pierre Gour, Monsieur Normand Grenier, Monsieur Jeannot Lemay, Monsieur Benoît Verstraete.

formant quorum sous la présidence de la préfète : Madame Chantal Deschamps, Monsieur Michel C. Gagnon, directeur général ainsi que Madame Nathalie Deslongchamps, secrétaire-trésorière adjointe, sont également présents.

RÉSOLUTION NO. : 08-11-268

**PROJET DE TRAIN DE L'EST
CONFECTION D'UN MÉMOIRE**

CONSIDÉRANT que le 17 novembre 2008, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et d'audiences publiques sur le projet de Train de l'Est soumis par l'Agence métropolitaine de transport (AMT);

CONSIDÉRANT que la MRC de L'Assomption, en plus de ses compétences en aménagement du territoire, s'est vu déléguer par ses municipalités les responsabilités en regard du transport collectif sur l'ensemble de son territoire;

CONSIDÉRANT que la seconde partie des audiences du BAPE, soit le dépôt des mémoires, se déroulera à partir du 13 janvier 2009;

RÉSOLUTION NO. : 08-11-268

2/

CONSIDÉRANT que la MRC de L'Assomption, en raison de l'importance du projet du train de l'Est pour sa population, désire déposer un mémoire devant le BAPE;

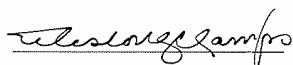
EN CONSÉQUENCE, il est proposé par monsieur Normand Grenier, maire de la Ville de Charlemagne, appuyé par monsieur Pierre Gour, maire de la Ville de L'Assomption, **ET RÉSOLU UNANIMEMENT** :

QUE le préambule ci-haut fait partie de la présente résolution.

QUE la direction générale de la MRC de L'Assomption, de concert avec les directeurs généraux des municipalités constituantes, est mandatée pour rédiger le mémoire de la MRC de L'Assomption qui sera déposé lors de la seconde partie des audiences du BAPE sur le projet du Train de l'Est.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES CONSEILLERS DE COMTÉ

Copie certifiée conforme
À L'Assomption, Québec
Ce 8 décembre 2008



Nathalie Deslongchamps, g.m.a.
Secrétaire-trésorière adjointe