

VILLE DE REPENTIGNY

MÉMOIRE CONCERNANT LE PROJET DU TRAIN DE L'EST

DÉPOSÉ AU
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

PRÉPARÉ PAR : LA VILLE DE REPENTIGNY

9 JANVIER 2009

TABLE DES MATIÈRES

AVANT PROPOS	3
1 – UN TRAIN POUR LA COURONNE NORD-EST ET L’EST DE MONTRÉAL	3
2 – LA NÉCESSITÉ D’UNE DESSERTE DU TRAIN DE L’EST POUR LA VILLE DE REPENTIGNY	4
A) Justification	4
B) Positionnement stratégique de la gare de Repentigny et son potentiel	5
3 – INSTRUMENT DE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET CONSOLIDATION DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	6
4 – PRÉOCCUPATION ENVIRONNEMENTALE QUI SOUSCRIT AUX ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VILLE	6
5 – OCCASION POUR DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	6
6 – L’OPPORTUNITÉ D’ACCÉLÉRER SA MISE EN SERVICE PAR DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES DU CN ET ORIENTATION DE DÉVELOPPEMENT DE L’AMT	7
7 – DES MESURES COMPLÉMENTAIRES AU TRAIN DE L’EST DE FAÇON À AMÉLIORER L’OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT EN COMMUN DE LA VILLE	8
CONCLUSION	9

AVANT PROPOS

D'entrée de jeu, la Ville de Repentigny tient à souligner qu'elle considère d'une très grande importance, sur plus d'un point, la réalisation du projet de train de l'Est tel que proposé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Il s'agit en effet d'un projet structurant pour la Ville de Repentigny, tant au niveau du développement du transport collectif que du développement économique, et qui s'inscrit également dans une préoccupation environnementale.

La Ville prend résolument position pour le train de l'Est auprès du BAPE, projet dont elle souhaite la réalisation **rapidement**, et elle vous présente respectueusement les principaux motifs au soutien de son appui.

1 - UN TRAIN POUR LA COURONNE NORD-EST ET L'EST DE MONTRÉAL

Le projet du train de l'Est est réclamé et attendu depuis nombre d'années par les populations de la couronne nord-est et de l'est de l'île de Montréal. Les liens routiers actuels dans le secteur nord-est de la région métropolitaine sont constitués uniquement de l'autoroute 40 et de la route 138, deux axes routiers qui confinent la population à l'utilisation de l'automobile. En matière de transport en commun, ces secteurs sont uniquement desservis par des circuits d'autobus effectuant du rabattement vers les stations de métro Honoré-Beaugrand et Radisson, ce qui s'avère insuffisant pour répondre aux besoins de la population.

Les réseaux actuels du transport collectif, soient le métro et les cinq lignes de train de banlieue, couvrent la plupart des bassins de population du centre, de l'ouest, du sud et du nord de la région métropolitaine. Cependant, ceux de la partie est de la région métropolitaine ne sont toujours pas desservis; il n'existe aucun lien de transport en commun de capacité intermédiaire entre la couronne nord-est et le centre de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui est une zone pivot de la grande région métropolitaine. Pourtant, un corridor d'échange de déplacements existe déjà entre la couronne nord-est, l'est et le centre de l'île de Montréal. De fait, de l'avis même du gouvernement du Québec, la demande est suffisante pour justifier l'implantation d'infrastructures lourdes de transport collectif.

La mise en service d'un train de banlieue pour desservir ce secteur du territoire métropolitain se justifie également par les performances obtenues au cours des dernières années par le réseau de trains opéré par l'AMT. L'achalandage des trains est passé de près de 7 000 000 de passagers en 1996 à plus de 14 000 000 en 2004, soit une augmentation de plus de 106 % en moins d'une décennie. Pour l'AMT, le train constitue le principal moteur de développement du transport collectif. À cet effet, le train de l'Est permettra de créer une nouvelle dynamique d'échanges pour l'est de Montréal et la couronne nord-est.

C'est dans ce contexte que Québec a annoncé, en avril 2006, son intention de mettre en place une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Le tracé privilégié par l'AMT utilise les emprises existantes du réseau du CN entre Montréal et Repentigny mais un nouveau tronçon ferroviaire sera nécessaire pour se rendre jusqu'à Mascouche. Au total, c'est environ 12 kilomètres de nouvelles voies qui s'ajouteront.

Comme il existe actuellement une ligne ferroviaire en service qui traverse le territoire, nous croyons que le temps est venu de passer à l'action pour instaurer le plus rapidement un service de transport en commun par train. Le train de l'Est constitue une véritable opportunité de nous doter d'un équipement régional moderne, en site propre, avec des outils à la fine pointe de la technologie. Il pourra combler certains éléments manquants pour consolider une desserte de transport collectif régional et favorisera le développement du transport en commun par un mode attrayant et populaire.

Le train de l'Est pourra jouer un rôle d'alternative valable à l'automobile et d'intégrateur en transport collectif avec ses atouts maîtres en termes de service offert, le tout dans un contexte de développement durable et d'approche environnementale constructive.

2 - LA NÉCESSITÉ D'UNE DESSERTE DU TRAIN DE L'EST POUR LA VILLE DE REPENTIGNY

A) Justification

Parce qu'il comble un besoin en transport collectif

Le train constitue un mode de transport nouveau dans la région et peut servir avantageusement les besoins de déplacements des résidents de Repentigny dont la population a augmenté sans cesse depuis les vingt-cinq dernières années. En effet, la Ville de Repentigny, y compris le secteur de Le Gardeur, a connu une croissance importante de population entre 1981 et 2007, passant de 42 750 à 77 744, soit une augmentation de 82%. Selon les projections, il faut envisager un accroissement de la population de 5% d'ici 2016.

Il peut dans un même temps répondre aux besoins de ses voisins. En effet, le bassin composé d'une partie de la MRC des Moulins (Mascouche et Terrebonne), la MRC de Montcalm, la partie nord-est de la MRC de L'Assomption, le bassin de population du secteur de Joliette, le secteur de l'est de Montréal (Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Montréal-Est, Anjou et Saint-Léonard) dont on estime la population à tout près de 550 000 personnes pourra bénéficier du train de l'Est. Plus précisément, il peut servir également les besoins de l'est de l'île de Montréal pour soutenir sa zone industrielle et appuyer l'ensemble des activités économiques de Montréal.

Le volume du trafic sur l'autoroute 40 a connu une progression fulgurante depuis les trente dernières années. En fait, le nombre de véhicules sur le pont Charles-de-Gaulle en 1976 se chiffrait à 27 784 véhicules par jour alors qu'en 2007 on dénombrait 115 000 véhicules par jour soit une augmentation impressionnante de 314%.

Trop souvent constate-t-on la congestion de la circulation sur l'autoroute 40 en direction ouest aux heures de pointe du matin, laquelle peut atteindre, à certaines occasions, le boulevard Industriel au centre du territoire repentignois. Le tronçon de l'autoroute 40 situé entre le pont Charles-de Gaulle et le boulevard Industriel est long de 8 km. Ainsi, à l'heure de pointe du matin, il est fréquent que la congestion routière sur cette partie névralgique du réseau routier régional provoque des retards de 30 minutes, alors qu'il ne faudrait habituellement que 8 petites minutes pour parcourir ce tronçon.

Également, il faut préciser que l'on dénombre 18 000 déplacements quotidiens entre la MRC de L'Assomption et l'île de Montréal en période de pointe du matin. Les déplacements à destination de l'île de Montréal demeurent les plus importants parmi l'ensemble des destinations.

Cette problématique de circulation va s'accroître dans les prochaines années, notamment en raison de la pression de développement exercée sur les villes de la deuxième couronne, laquelle est conséquente à la pénurie de terrains sur le territoire de la MRC de L'Assomption.

B) Positionnement stratégique de la gare de Repentigny et son potentiel

Une desserte appropriée pour les Repentignois

Le positionnement à l'extrémité sud du territoire, dans l'axe du corridor des déplacements les plus convoités, favorisera l'utilisation de la gare de Repentigny. Ses accès depuis le boulevard Pierre-Le Gardeur et la rue Notre-Dame, de même que les investissements municipaux prévus pour améliorer le lien routier des secteurs séparés par la rivière l'Assomption, sauront inciter la population à utiliser le train de l'Est.

Également, l'intégration de la route verte favorisant le développement du transport actif, les rabattements par autobus et l'aménagement de quelque 1 000 espaces de stationnement de part et d'autre du quai assureront indiscutablement la mise en valeur de cette nouvelle gare.

Une desserte pour les usagers de l'autoroute 40

Situé à proximité du carrefour des autoroutes 40 et 640, de même qu'en amont de la zone de congestion matinale, elle sera la première gare sollicitée par les usagers de l'autoroute 40.

En effet, le bouchon de circulation à l'heure de pointe du matin, pouvant déborder jusqu'au boulevard Industriel, empêche les automobilistes d'atteindre efficacement les différentes gares proposées par l'AMT par l'utilisation de l'autoroute 40. Seul l'itinéraire du boulevard Brien, en passant par la rue Rivest, le boulevard Lacombe et la rue Notre-Dame incitera ces usagers à utiliser le train confirmant ainsi le positionnement stratégique de la gare de Repentigny.

L'emprise ferroviaire existante du CN

La ligne ferroviaire actuellement en place permet de relier Repentigny à l'île de Montréal sans difficulté pour transporter des personnes.

Le projet du train de l'Est présente donc déjà un aspect de faisabilité qui simplifie sa réalisation sur une partie du tronçon.

3 - INSTRUMENT DE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET CONSOLIDATION DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Par son positionnement de centre multifonctionnel et de noyau d'emplois reconnu par la CMM dans son projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, Repentigny tirerait avantage du projet structurant du train et permettrait de consolider davantage ses échanges avec la couronne nord-est et l'est de l'île de Montréal.

Le projet du train donnera également une impulsion nouvelle au développement, ce qui serait difficile sans ce dernier. Les gares de Saint-Hilaire et de Sainte-Thérèse ont permis de consolider le développement économique de ces deux municipalités, notamment dans leur périmètre d'implantation où elles ont revitalisé des secteurs, sans empiéter dans la zone agricole permanente décrétée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

La Ville de Repentigny compte façonner certains de ses objectifs d'aménagement du territoire dans une perspective de densification, de redéveloppement et de nouveaux développements dans des secteurs propices à une reclassification, et ce, à même le périmètre urbain établi à l'intérieur des outils de gestion en urbanisme. Également, elle entend consolider et voir au renforcement de la vitalité des pôles commerciaux et de services de son territoire en plus de favoriser le renouvellement de la main-d'œuvre par la création de nouveaux logements engendrant d'importantes retombées économiques.

4 - PRÉOCCUPATION ENVIRONNEMENTALE QUI SOUSCRIT AUX ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VILLE

Soucieuse de la qualité de vie de la population et de l'amélioration continue de son bilan environnemental, la Ville de Repentigny s'est dotée d'une Politique environnementale en mai 2006. Dans le diagnostic stratégique de cette politique, l'amélioration de la qualité de l'air figure parmi les gestes environnementaux à prioriser.

Il va de soi que la prolifération de véhicules sur l'autoroute 40 génère une surabondance d'émissions qui contribuent à la pollution de l'air et au réchauffement de la planète.

La mise en place d'un mode de transport de masse efficace et peu polluant permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens de Repentigny et de la région.

Dans cette foulée, la Ville de Repentigny demande que dans la planification des aménagements des gares et des stationnements, on demeure attentif à la création d'îlots de chaleur nuisibles à la qualité de vie et à l'environnement.

5 - OCCASION POUR DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Orientations municipales pour l'amélioration de l'accessibilité à la gare

Le projet va permettre d'accélérer des interventions sur certaines infrastructures routières en vue de les améliorer ou de les compléter pour assurer un accès facile et rapide à la gare Repentigny.

Ainsi, la Ville de Repentigny désire réaliser les projets qu'elle a déjà envisagés dans un contexte de capacité routière, lesquels figurent à son Plan triennal d'immobilisations 2009-2011 et qui consistent à réaliser des travaux d'amélioration des approches du pont Rivist et de réfection de cette structure, ainsi que l'élargissement du boulevard Pierre-Le Gardeur depuis la rue Royal jusqu'au tronçon actuel à quatre voies près de la rue Saint-Paul.

Ces investissements municipaux, estimés à 12 M\$, démontrent l'intérêt de la Ville à l'égard du train de l'Est. D'autres investissements plus importants pour désenclaver le secteur menant à la gare pourraient faire l'objet de discussions plus élaborées avec le gouvernement et l'AMT pour soutenir davantage le rayonnement du train sur le territoire, tels que l'élargissement du pont Rivist et la construction d'une bretelle depuis l'autoroute 40 près de l'intersection des réseaux autoroutiers permettant un accès direct à la gare par la rue Royal.

Les mesures d'accompagnement nécessaires à la gare

La réalisation du projet de train de l'Est nécessite, entre autres, l'étagement d'un tronçon du boulevard Pierre-Le Gardeur. La Ville de Repentigny demande de prévoir l'étagement à quatre voies étant donné les intentions municipales, à court terme, d'élargir cette artère. Un appel d'offres a été lancé pour la réalisation de la première phase de ce projet correspondant à l'élargissement du boulevard Pierre-Le Gardeur à l'intersection de la montée des Arsenaux. Les travaux devraient débuter en mai 2009. Également, un accès direct à l'aire de stationnement de la gare, à même cette structure, devra être prévu pour les automobilistes se dirigeant vers le sud-ouest sur ce boulevard. En plus d'améliorer l'accessibilité, cette desserte à l'aire de stationnement du côté ouest de la voie ferrée pourrait, en cas d'urgence, servir de voie alternative puisque le site n'est actuellement desservi que par une seule voie en impasse d'un demi-kilomètre.

Considérant la nécessité d'étager un tronçon du boulevard Pierre-Le Gardeur, certains propriétaires se disent préoccupés, avec raison, de l'impact visuel de cette structure et des conséquences sur le bruit. Il est impératif que l'axe de l'emprise publique de ce boulevard soit déplacée vers l'ouest pour prévoir un dégagement important avec le cadre bâti sud du réseau ferroviaire. Aussi, les résidents concernés devront être rencontrés par les représentants de l'AMT.

6 - L'OPPORTUNITÉ D'ACCÉLÉRER SA MISE EN SERVICE PAR DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES DU CN ET ORIENTATION DE DÉVELOPPEMENT DE L'AMT

Tronçon Montréal et Repentigny

Les infrastructures actuelles du CN peuvent déjà recevoir le train de l'Est jusqu'à Repentigny, permettant de rentabiliser les investissements avant même l'achèvement de l'ensemble du projet.

En attendant de développer le projet jusqu'à Mascouche, la Ville de Repentigny demande de procéder à la mise en place du service du train de l'Est pour le tronçon du CN existant aussitôt que les travaux d'aménagement des gares sur l'île de Montréal seront complétés selon l'échéancier établi par l'AMT ainsi que la réception du matériel roulant.

Étude d'opportunité de desserte ferroviaire complémentaire pour le secteur L'Assomption (projet B.41 au PTI 2007-2009 de l'AMT).

Le projet de train de l'Est vers Mascouche comprend la construction d'une nouvelle voie ferroviaire depuis l'emprise du CN. Vu l'étude en cours par l'AMT afin d'évaluer l'opportunité d'une desserte ferroviaire complémentaire pour le secteur de L'Assomption référence étant faite au Plan triennal d'immobilisations 2007-2009 (projet B.41), il y aurait lieu, lors des travaux de connexions, de prévoir les ouvrages nécessaires tels que l'aiguillage pour assurer son développement et la consolidation du train de l'Est, et éviter d'intervenir à nouveau sur le réseau ferroviaire à cette jonction.

7 - DES MESURES COMPLÉMENTAIRES AU TRAIN DE L'EST DE FAÇON À AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT EN COMMUN DE LA VILLE

Le train de l'Est est un projet rassembleur qui favorisera la réduction de véhicules sur le réseau autoroutier.

Il importe de rajuster le service de transport collectif selon les besoins qui s'exprimeront. Le Réseau de transport collectif régional de la MRC de L'Assomption examine déjà la réorganisation des réseaux d'autobus locaux pour assurer les correspondances et les rabattements vers les gares. Des discussions sont présentement en cours avec l'AMT pour l'aménagement d'un stationnement incitatif à la Place Repentigny. Il est également prévu d'implanter un service de navette d'autobus depuis le transfert de la Place Repentigny et son stationnement incitatif vers le terminal reliant les circuits de transport collectif, notamment à la gare de Repentigny.

Avec la mise en service du train de l'Est, le travail n'est pas fini; il faut se doter d'un train qui évolue dans le temps avec les réseaux qui le complètent et l'alimentent.

Voies réservées

D'autres interventions sont souhaitées pour améliorer la fluidité des déplacements et réduire les émissions polluantes. L'aménagement de voies réservées et des mesures incitatives pour le transport collectif en sont des exemples. Elles permettraient en outre d'assurer des liens performants vers le centre de la CMM et le centre-ville, en particulier de façon à désengorger le réseau autoroutier pour la couronne nord-est et l'est de Montréal. La clientèle des voies réservées par son emplacement, sa destination et son accessibilité ne correspond pas nécessairement à celle du train. Pour cette raison, il est primordial que le projet du train de l'Est et l'aménagement de voies réservées puissent être réalisés.

Il est impératif d'assurer une continuité du projet de la voie réservée de la rue Notre-Dame, soit le tronçon compris entre le boulevard Iberville et le boulevard Notre-Dame-des-Champs, présentement à l'étude par l'AMT. Il ne fait aucun doute que la liaison de ce tronçon aux stations de métro contribuera, indéniablement, à réduire la problématique de congestion sur l'autoroute 40 et favorisera, sans aucun doute, à promouvoir le transport en commun et le covoiturage.

La Ville de Repentigny demande respectueusement au BAPE de recommander à la ministre des Transports du Québec d'implanter des voies réservées sur son réseau autoroutier et routier régional. Cela s'inscrirait dans une plus large perspective de déplacements routiers, d'environnement et de développement durable.

CONCLUSION

La Ville de Repentigny appuie le projet du train de l'Est déposé par l'AMT lequel prévoit l'aménagement d'une gare permanente sur son territoire située près de l'intersection de la rue Royal et du boulevard Pierre-Le Gardeur.

Elle veut que ce projet soit **rapidement** mis en place pour le tronçon reliant la Gare Centrale et Repentigny, en tenant compte des particularités du milieu qui ont été mentionnées précédemment.

Elle veut également qu'il soit accompagné de mesures d'appui au transport collectif pour le territoire municipal en entier, qu'il soit intégré dans le milieu et en soit tributaire pour sa croissance future.

Le train de l'Est est un projet essentiel aux besoins de déplacements des citoyennes et citoyens de Repentigny, favorisant un développement économique sous l'angle du développement durable.