



Association des CIT

MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES CIT (ACIT)  
PRÉSENTÉ  
AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
(BAPE)

PROJET DE TRAIN DE L'EST

JANVIER 2009

•courriel : [associationcit@qc.aira.com](mailto:associationcit@qc.aira.com)

Monsieur le président Samak,  
Monsieur le Commissaire Longpré,

À titre de président de l'Association des CIT (ACIT), je vous remercie de l'opportunité que vous nous accordez de vous présenter le présent mémoire, relatif au projet du Train de l'Est.

Permettez-moi d'abord de vous indiquer que l'Association des Conseils intermunicipaux de transport est un organisme associatif, créé en 1992, qui regroupe les CIT/OMIT/CTR de la région métropolitaine de Montréal.

L'Association s'est notamment donnée pour mission de défendre les intérêts de ses membres dans tous les dossiers de transport en commun qui les concernent et ce auprès des différents partenaires et intervenants gouvernementaux et/ou para-gouvernementaux.

C'est à ce titre que nous vous présentons ce mémoire, conscient que si le dossier du Train de l'Est, pour lequel vous auditionnez, concerne en première ligne, le CRT Lanaudière et les MRC les Moulins et l'Assomption, membres de l'ACIT, il concerne et rejoint aussi l'intérêt de l'ensemble de nos membres, du fait qu'il est un dossier de transport en commun, mais aussi du fait que ce soit spécifiquement un dossier «train de banlieue», service qui touche particulièrement les CIT des Couronnes Nord et Sud de la région métropolitaine de Montréal.

### **Les trains de banlieue : le métro des Couronnes**

Depuis 1996, alors qu'il n'existait que deux lignes de train de banlieue, celles de Rigaud et de Deux-Montagnes toutes deux orientées dans les axes ouest et nord ouest, le réseau s'est considérablement développé. Il irradie vers le nord avec la ligne Saint-Jérôme-Blainville, vers le sud-est avec la ligne Saint-Hilaire, vers le sud-sud-est avec la ligne Delson. Le projet du Train de l'Est, orienté dans l'axe nord-est, viendra combler le principal chaînon manquant de ce réseau.

Du strict point de vue géographique, l'on remarque une similitude entre la configuration du réseau du métro et celle du réseau des trains de banlieue, dans leur projection respective nord-ouest, est, sud et ouest. (*voir Annexe 1 : cartes réseaux du métro et des lignes de train de banlieue*). Et pour chacune de ces lignes de train, les gares, comme les stations terminus des lignes de métro, constituent d'importants points de rabattement pour les services autobus desservant les usagers des CIT.

En plus d'agir comme points de convergences avec les services autobus desservant les CIT, les lignes de train de banlieue et leurs gares auxquelles sont associés des stationnements incitatifs, constituent des pôles d'attraction majeurs pour les automobilistes conducteurs/passagers qui, massivement dans des proportions oscillant entre 60 et 70% selon les lignes, optent pour les services de train là où ils sont implantés.

Les résultats des enquêtes à bord de 2005 et de 2006, effectuées sur les lignes de train démontrent que :

- Sur 100% des déplacements, 79% sont effectués pour des motifs de travail et 20% pour des motifs études;
- 87 % des usagers train possèdent 2 autos par ménage;
- 80% des usagers utilisent les services de train de banlieue 5 jours/semaine
- que pour l'ensemble des lignes de train incluant les lignes Rigaud et Deux-Montagnes 63% des usagers accèdent au train en mode auto;
- que les usagers y expriment un niveau de satisfaction générale de l'ordre de 89%.

Sans connaître les résultats de l'enquête Origine-destination 2008, nous sommes en mesure de prédire que l'achalandage des trains de banlieue a sensiblement augmenté.

Au total, nous croyons que l'ensemble des données et informations qui caractérisent les lignes actuelles et qui sont plus spécifiquement détaillées en *Annexe 2*, seront du même ordre pour le Train de l'Est.

L'intérêt des CIT pour les services de train de banlieue n'est pas non plus étranger au fait que près de 39% des usagers des trains de banlieue proviennent des Couronnes et les municipalités des CIT desservis par les services de train participent à leur financement à hauteur de 29%, sans compter leur participation aux coûts d'immobilisations spécifiques aux lignes de train.

## **Le Train de l'Est**

Je me permettrai d'abord d'indiquer qu'en septembre 2005, les participants à la coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun, coalition réunissant les élus et décideurs sectoriels de la grande région métropolitaine de Montréal, ont unanimement inscrit la réalisation des lignes Mascouche-Repentigny-Montréal (le Train de l'Est) parmi les quatre (4) projets prioritaires de la région (*voir Annexe 3: Communiqué de presse du 1<sup>er</sup> septembre 2005*).

Cet accord unanime de la Coalition en faveur de la mise en place du Train de l'Est n'est pas étrangère au fait que ce service avec ses 4 gares sur les territoires des MRC Les Moulins et l'Assomption qui ont des populations respectives de 131,300 et de 112,000 habitants, dessert également, avec 7 gares, tout le secteur nord-est de Montréal.

## **Nouvelle clientèle et perspectives**

Selon les prévisions, le Train de l'Est, dès sa mise en place aurait un achalandage de 3 500 personnes, dont près de 30% constitué d'une nouvelle clientèle. Il aurait aussi pour effet de retirer dès sa mise en place près de 900 autos de la circulation.

En considérant les prévisions de développement, le potentiel d'utilisateurs se situe à près de 7 000 usagers ce qui à son plein développement retirerait au minimum près de 1 800 autos de la circulation, considérant que lorsque le train en sera à sa maturité, la proportion usager provenant de l'auto (conducteur/passager) sera beaucoup plus que les 30% prévus lors de la mise en service.

Les prévisions indiquent également que les usagers accédant au train sont des automobilistes passagers/conducteurs dans une proportion de 65% ce

qui, à ce chapitre, correspond aux % relevés pour les lignes Blainville, Saint-Hilaire et Delson, tel que détaillés à l'*annexe 2*.

## **Bilan environnemental**

Au-delà du fait que le Train de l'Est aura, comme dans le cas des autres lignes, un pouvoir d'attraction sur les usagers autos, il est intéressant d'examiner son impact environnemental, dans le contexte où, à l'échelle du Québec, en 2005, les transports sont responsables de :

- 40% des émissions de GES;
- que le transport routier s'accapare à lui seul près de 85% de ces émissions GES transport;
- que le secteur transport est le seul secteur dont les émissions des GES étaient à la hausse.

En retirant près de 900 voitures de la circulation, la mise en place du Train de l'Est a pour effet de réduire annuellement de 3 240 tonnes de CO<sub>2</sub>, soit près de 6 500 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins par année lorsqu'il aura atteint son plein développement.

En considérant les émissions produites par les locomotives, le bilan énergétique net se situera annuellement entre 2 500 et 3 100 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins dès la mise en place selon que le service sera mu par diesel ou électrifié, soit un bilan net entre 5 000 et 6 200 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins, lorsque le Train de l'Est saura atteint son plein potentiel prévu.

C'est, je crois, une autre bonne raison qui justifie notre intérêt pour les services de train de banlieue.

## **Autres considérations**

Permettez-moi de conclure avec quelques considérations de nature plus qualitatives.

L'utilisation des services de train, nous l'avons signalé plus haut, rejoint de façon significative les usagers autos qui les préfèrent aux services autobus disponibles. Pourquoi en est-il ainsi? Qu'y a-t-il d'attirant pour l'utilisateur auto?

Je me permettrai quelques éléments de réponse.

Le rail est en quelque sorte une autoroute ferrée.

C'est une voie de circulation en site propre qui garantit la durée du temps de déplacement. Cette garantie est particulièrement importante dans le cas des motifs travail et études, qui, rappelons-le, constituent plus de 99% des motifs déplacements. Elle est aussi une denrée rare alors que les temps de déplacements sont de plus en plus longs.

En comparaison de la route, il donne une fiabilité au déplacement effectué. L'adéquation à l'horaire, qui est de l'ordre de 95%, est parmi sinon la plus fiable de tous les modes, surpassant assurément celle de l'autobus et de l'auto.

Le service de train donne aussi une autonomie au départ et au retour. Il permet à l'utilisateur de conserver en amont la flexibilité de déplacement auto et de s'en départir pour la portion critique du déplacement, en se dotant du moyen de s'exclure de la congestion, tout en retrouvant cette autonomie au retour, ce qui est particulièrement significatif dans un contexte où les chaînes de déplacements sont de plus en plus complexes.

L'accessibilité au service de train permet aussi de diminuer et le temps et le nombre des correspondances, un incitatif majeur à l'utilisation des services de transport collectifs.

La rapidité, la fiabilité et la diminution assurée des temps de déplacement sont aussi, en eux-mêmes, des éléments facilitant la conciliation travail famille.

Le service de train est un transport de masse, une rame de 10 voitures pouvant transporter confortablement 2 000 passagers ce qui équivaut à près de 40 véhicules autobus.

## **Conclusion**

En conclusion, l'ACIT appuie très fortement et sans réserve la mise en place rapide du Train de l'Est afin de bonifier le réseau actuel des trains de banlieue.

Cet équipement lourd et structurant permettra aux usagers de la Couronne nord-est ainsi qu'à ceux de l'Est de Montréal de bénéficier d'un service rapide et performant comme c'est actuellement le cas pour les autres secteurs géographiques de la région métropolitaine de Montréal.

Merci Monsieur le président  
Merci monsieur le Commissaire.

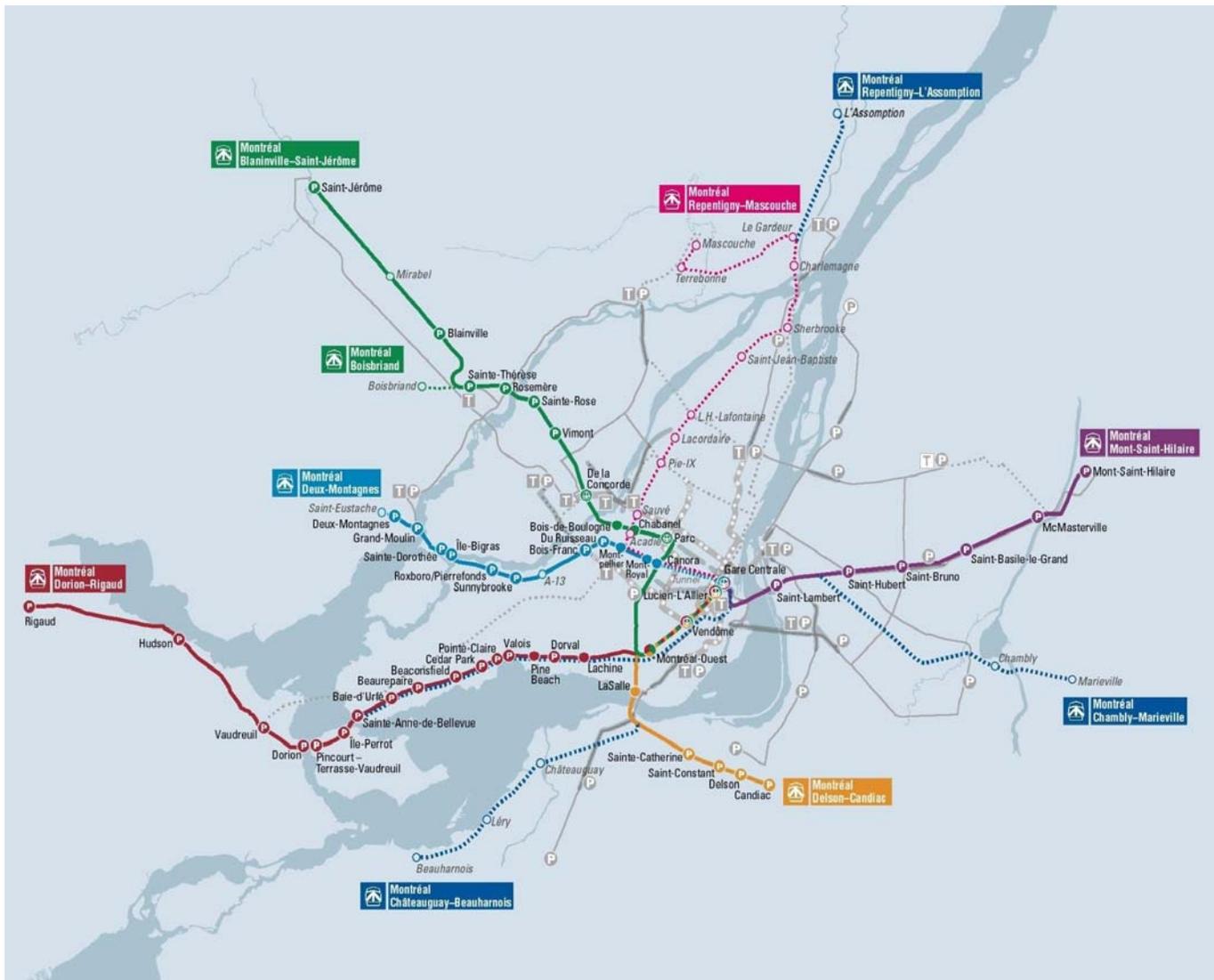


Monsieur Jean-Luc Labrecque, conseiller municipal  
Ville de Terrebonne  
Vice-président du CRT Lanaudière  
Président de l'ACIT

*MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES CIT (ACIT) PRÉSENTÉ AU  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
(BAPE) : PROJET DE TRAIN DE L'EST*

*ANNEXE 1 : CARTES RÉSEAUX MÉTRO ET TRAINS DE BANLIEUE*





*MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES CIT (ACIT) PRÉSENTÉ AU  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
(BAPE) : PROJET DE TRAIN DE L'EST*

*ANNEXE 2 : DONNÉES STATISTIQUES LIGNES DE TRAIN SAINT-  
JÉRÔME-BLAINVILLE-MONTRÉAL, SAINT-HILAIRE-MONTRÉAL ET  
DELSON-MONTRÉAL*

## **Incidence des services de train de banlieue**

### **Le cas de la ligne Blainville-Montréal**

Permettez-moi d'abord de procéder à un rappel significatif de l'importante incidence des services de train de banlieue. Je parle ici du cas de la mise en service de la ligne de train Blainville-Montréal, devenue maintenant la ligne Saint-Jérôme-Montréal.

Lors de sa mise en opération, en 1998, le train Blainville-Montréal ne devait être qu'une mesure de mitigation instaurée pour conjurer les travaux de réfection du pont Marius-Dufresne, mesure donc pour faciliter les déplacements en donnant aux automobilistes, pour la durée des travaux particulièrement, une alternative à l'usage de leur auto.

Avec le recul cependant, nous nous devons de constater que ces travaux, s'ils ont été bénéfiques pour le pont, et ce fut le cas, l'ont aussi été pour les automobilistes qui sont demeurés usagers de ce service de train de banlieue.

Bon an, mal an, depuis l'année de son instauration, la clientèle de ce service de train est constituée par 70% d'automobilistes conducteurs/passagers, qui auparavant n'utilisaient pas les services autobus disponibles dans leurs territoires. De 1 730 en 1998, ils sont passés à 3 160 en 2007, selon les plus récents chiffres disponibles, soit un accroissement de 80% en pointe a.m., alors que l'achalandage total pour la même période s'est accru de près de 90%.

C'est dire que la croissance de la clientèle automobiliste/usagère du train de Blainville, s'est effectuée semblablement à celle de l'achalandage total.

De plus à raison de 1,2 passager/auto, c'est près de 2 650 voitures qui en 2007 sont retirées de la circulation, comparativement à 1 450 en 1998.

À l'analyse, le cas du train de Blainville, témoigne de l'effet l'attraction que ce service de train a eu sur le comportement des automobilistes qui auparavant n'utilisaient pas de services de transport en commun effect qui, tel qu'en témoignent les achalandages annuels de la ligne, ne s'est pas démenti depuis 1998.

Le cas de la ligne Blainville témoigne aussi de l'intérêt que les membres de l'Association des CIT accordent au dossier des trains de banlieue.

On se souviendra que dans le cas précis de la ligne Blainville, le prolongement jusqu'à Saint-Jérôme a été soutenu et défendu tant par le CIT des Basses Laurentides, devenu depuis le CIT Laurentides, que par des résolutions adoptées par l'ensemble des membres de l'ACIT sans compter que la ville de Saint-Jérôme s'y est investie financièrement et institutionnellement bien avant la concrétisation du prolongement de la ligne jusque chez elle.

## **La ligne Blainville : un cas contagieux pour les lignes Saint-Hilaire et Delson**

Le niveau d'attraction de la ligne Blainville s'est également propagé lors de la mise en place des lignes Saint-Hilaire et Delson.

Implantée en 2000, la ligne de train de banlieue Saint-Hilaire-Montréal attire en moyenne jusqu'en 2007, 70% d'usagers auto conducteurs/passagers, soit les mêmes proportions qui se retrouvaient dans la ligne Blainville et, dans ce cas, à raison de 1,2 passager/auto, c'est en 2007 près de 1 980 automobiles qui sont retirées de la congestion en pointe a.m.

Les 550 usagers de la pointe a.m., lors de la mise en service, sont 3 470 en 2007 et nous y retrouvons toujours les même 70% d'usagers accédant au train en auto.

Voyons maintenant ce qu'il en est de la ligne Delson-Montréal.

Mise en opération en 2001, la ligne Delson-Montréal rejoint en moyenne jusqu'en 2007 près de 60% d'usagers automobilistes et les 390 usagers en pointe a.m. de 2001 sont 1 450 en 2007. C'est dire qu'en 2007 ce sont près de 710 voitures retirées de la circulation.

La ligne Delson est aussi intéressante du point de vue de l'intérêt qu'y ont apporté les CIT. Comme cela avait été le cas de Saint-Jérôme pour la ligne Blainville, le CIT Richelain a demandé et obtenu que la ligne Delson desserve également son territoire par l'implantation d'une gare à Candiac.

*MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES CIT (ACIT) PRÉSENTÉ AU  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
(BAPE) : PROJET DE TRAIN DE L'EST*

*ANNEXE 3 : COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2005*  
(voir fichier attaché)



Communauté métropolitaine  
de Montréal

## ***Communiqué de presse***

### **UNE COALITION MÉTROPOLITAINE EN FAVEUR DE LA RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

**Montréal, 1<sup>er</sup> septembre 2005** - Alors que les gouvernements fédéral et provincial négocient toujours les termes de l'entente finale sur le transfert aux municipalités d'une partie des recettes de la taxe d'accise fédérale sur l'essence pour des projets d'infrastructures, une coalition métropolitaine en faveur du transport en commun dirigée par le maire de Montréal et président de la Communauté métropolitaine de Montréal, monsieur Gérald Tremblay, enjoint le gouvernement du Québec à profiter de ces nouveaux revenus pour assurer non seulement le maintien des équipements existants, mais également la réalisation de nouveaux projets afin de relancer le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. Par ailleurs, la coalition rappelle l'importance de trouver rapidement une solution au problème du financement des coûts d'exploitation du transport en commun.

La coalition, qui regroupe des élus municipaux et des représentants de la société civile de la région métropolitaine de Montréal, a été constituée le 14 avril dernier lors du Forum métropolitain sur le financement du transport en commun.

Grâce à l'entente de principe intervenue en juin entre les gouvernements du Canada et du Québec, la région métropolitaine de Montréal recevra une somme de 430 M\$ pour le transport en commun pour la période 2006-2010. Cependant, alors que le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec négocient les termes de l'entente finale qui doit être conclue d'ici le 31 octobre prochain, les membres de la coalition remarquent que plusieurs interrogations subsistent.

En particulier, le gouvernement du Québec n'a toujours pas indiqué clairement l'impact que cette nouvelle entente aurait sur les programmes de subvention actuels.

Selon les indications du gouvernement du Québec, l'essentiel des nouveaux revenus destinés au transport en commun seront consacrés à la remise à niveau des infrastructures existantes. Ainsi, selon l'évaluation du ministère des Transports du Québec (MTQ), les besoins en immobilisations pour la région sont de 4,6 G\$ sur 10 ans incluant 3,5 G\$ pour les projets de maintien. La Communauté métropolitaine de Montréal estime, pour sa part, à 7,2 G\$ sur 15 ans la somme des projets d'immobilisations en transport en commun actuellement considérés pour la région. La différence entre les montants avancés par le MTQ et la CMM s'explique essentiellement par la prise en compte, par la CMM, des projets de développement prévus au *Plan de gestion des déplacements* du MTQ, qui se chiffrent à 2,9 G\$.

Les membres de la coalition demandent au gouvernement l'assurance que les sommes d'argent provenant du versement de la taxe d'accise fédérale sur l'essence permettent d'assurer, non seulement le maintien des équipements existants, mais également la réalisation de nouveaux projets en accélérant les investissements prévus. Ces nouvelles sommes d'argent doivent en effet servir de levier afin de réaliser plus de projets que ce que les ressources financières actuelles le permettent.

Parmi les projets en transport en commun actuellement considérés pour la région, la coalition a priorisé les projets suivants :

- la réalisation des lignes de trains de banlieue Montréal/Mascouche, Montréal/Repentigny ainsi que la navette reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal ;
- la réalisation du SLR de Longueuil dans l'axe de l'autoroute 10 ;
- le prolongement du métro vers Anjou.

Un comité technique composé de représentants des différentes instances et organisations représentées au sein de la coalition analysera plus en détail l'impact de ces projets sur l'achalandage du réseau, de même que leurs implications financières.

Dans son projet de décentralisation du transport en commun adopté en février 2005, la Communauté proposait de verser la part de la taxe fédérale sur l'essence destinée au transport collectif dans un fonds métropolitain d'immobilisations du transport en commun. La coalition métropolitaine en faveur du transport en commun reprend à son compte cette proposition de la CMM, faisant valoir qu'un tel fonds permettrait d'assurer un financement stable, une planification intégrée et l'accélération des investissements en transport en commun dans la région.

\* \* \*

En résumé, la coalition métropolitaine en faveur de la relance du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal demande au gouvernement du Québec :

- Qu'il confirme le maintien des règles actuelles de subvention des immobilisations et qu'il poursuive son effort en matière de financement du transport en commun ;
- Qu'il actualise sa contribution au programme d'aide à l'exploitation du transport en commun ;
- Qu'il réaffirme dans l'entente finale que les fonds qui seront mis à la disposition des municipalités et des organismes municipaux par le gouvernement du Québec constituent une nouvelle mesure d'aide financière ; ils n'incluent ni ne remplacent les sommes fédérales et provinciales existantes pour le financement des infrastructures municipales et locales ;
- Qu'il réaffirme dans l'entente finale son engagement à ce que les fonds concernés par l'entente s'ajoutent aux fonds provinciaux dont disposent actuellement les municipalités et les organismes municipaux pour le financement des infrastructures municipales et locales ;
- Qu'il verse, dans un fonds métropolitain dédié aux immobilisations, les revenus provenant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence dédiée au transport en commun, le montant additionnel découlant de l'entente Layton, ainsi que la contribution financière du gouvernement du Québec pour le transport en commun confiée à la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) ;
- Qu'il s'engage à accorder à la communauté métropolitaine de Montréal un nouvel espace fiscal diversifié pour résoudre le problème du financement des coûts d'exploitation du transport en commun.

**Liste des participants à la coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun dans la région métropolitaine :**

- M. Gérald Tremblay, maire de Montréal et président de la Communauté
- M. Réjean Boyer, maire de Vaudreuil et président de la commission de transport de la CMM
- M. Gaétan Châteauneuf, 2<sup>e</sup> vice-président de la Confédération des syndicats nationaux (CSN)
- M. Claude Dauphin, président de la Société de transport de Montréal
- M. Pierre Dupuis, directeur québécois du Syndicat canadien de la fonction publique et vice-président de la FTQ
- M. Marc G. Fortier, président-directeur général de Montréal International
- M. Claude Gladu, président du Réseau de transport de Longueuil
- Mme Isabelle Hudon, présidente et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- M. Jean-Luc Labrecque, président de l'Association des conseils intermunicipaux de transport
- M. Richard Lessard, directeur de la Direction de la prévention et de la santé publique, Agence de santé et de services sociaux de Montréal
- M. Jean Léveillé, président de Transport 2000 Québec
- M. Robert Perreault, directeur général du Conseil régional en environnement de Montréal

- 30 -

**Pour information :** François Desrochers  
Conseiller  
Communauté métropolitaine de Montréal  
Téléphone : (514) 350-2550