

**Projet de train de l'est : lien ferroviaire entre
Mascouche, Terrebonne, Repentigny par
l'Agence métropolitaine de transport**

MÉMOIRE

préparé par

Parti vert du Québec



Présenté dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences
Publiques sur l'Environnement.

Janvier 2009

Table de matière

<u>PRÉSENTATION DU PARTI VERT DU QUÉBEC</u>	3
<u>MOTIVATIONS</u>	3
<u>SITUATION ACTUELLE EN TRANSPORT</u>	4
<u>ANALYSE DES DIFFÉRENTES ALTERNATIVES</u>	5
ALTERNATIVE D'UNE SEULE LIGNE (SOLUTION A).....	6
ALTERNATIVE DE DEUX LIGNES (SOLUTION C).....	7
<u>RÉFLEXIONS</u>	10
CAS DU PONT DE L'AUTOROUTE 25	11
<u>RECOMMANDATIONS</u>	16

1. Présentation du Parti vert du Québec

Le Parti Vert du Québec, accrédité depuis 2001, est un parti politique dont le principal objectif est l'accèsion du Québec au véritable développement durable. C'est-à-dire que chaque projet de développement, qu'il soit économique, social ou environnemental, n'ait pas un effet néfaste à long terme sur l'un de ces trois domaines. Les grands défis de nos sociétés industrialisées et développées seront, dans l'avenir, de réduire les impacts de nos activités sur l'environnement que celles-ci soient humaines ou non. De ces impacts, nous pouvons citer les changements climatiques, la pollution des cours d'eau, des nappes phréatiques, des océans, la baisse de fertilité des sols agricoles, la réduction de la couche d'ozone, la perte de la biodiversité mais également la pauvreté, la distribution inéquitable des ressources et de l'accès inégal au minimum vital. Le programme du Parti vert du Québec est en faveur d'un progrès technologique au service de l'humain et de son environnement.

2. Motivations

Le Parti vert du Québec croit que le développement du transport du Québec, comme tout développement, doit nécessairement passer par le développement durable. Le Parti vert du Québec croit que le règlement du problème des changements climatiques ne se fera que par la détermination d'un choix de société vers le développement durable. Ce choix doit être planifié et éprouvé afin d'avoir la certitude d'atteindre tous les objectifs de développement durable.

Bien que l'augmentation de l'offre de transport collectif et par conséquent l'avènement du projet du train de l'Est soit absolument nécessaire et urgent, il convient de prendre la meilleure décision afin d'optimiser les offres futures à court et à long terme.

3. Situation actuelle en transport

L'Est de Montréal est toujours l'enfant pauvre de Montréal en terme de transport collectif. Le projet de train de banlieue de l'Est est attendu depuis plus d'une dizaine d'années. Le Ministère des Transports du Québec (MTQ) ne parlait que de projet autoroutier pour l'est de Montréal : la modernisation de la rue Notre-Dame et le pont de l'autoroute 25. Le projet d'un lien direct en transport collectif avec le centre-ville semblait loin des priorités du Ministère. Cette négligence a eu comme conséquence que l'Est de Montréal s'est motorisé plus rapidement que n'importe quelle région du Montréal métropolitain. Maintenant que le projet de train de banlieue de l'est est en phase de réalisation, le Ministère, encore une fois, s'arrange à en faire le strict minimum.

Quant à l'Est de Laval, la situation de celui-ci, en matière de transport collectif, est comparable à l'Est de Montréal et l'implantation d'un service de train de banlieue est espérée par les citoyens, à l'instar de la population montréalaise.

Or, depuis que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a fait son enquête d'origine-destination, sur les cinq grands territoires de la grande région métropolitaine de Montréal, soit Montréal, Laval, Rive-sud, Couronne sud et Couronne nord, c'est la population de la Couronne nord qui a le plus augmenté avec une augmentation de plus de 52 % alors que la population de l'ensemble de la région métropolitaine n'a augmenté que de 13 % ! La population de Laval a quant à elle augmenté de 21 %. Entre 1998 et 2003, la motorisation de la Couronne nord a augmenté de plus de 13 %. Le taux d'utilisation du transport collectif y est le plus bas de la région, à environ 7 %. Alors que sur l'île de Montréal, ce taux est de 32 %.

Depuis des années, le développement de la Couronne nord s'est fait sans aucune considération pour le transport collectif. Les élus locaux continuent de perpétuer la suprématie de l'automobile comme cela se fait depuis 50 ans, sans réelle vision et avec pratiquement aucune considération pour le développement durable. Il suffit juste de citer la construction d'un nouveau pont autoroutier entre Laval et Montréal que même la ville de Montréal ne voulait pas mais appuyé par les élus de Laval et de la Couronne nord.

Pourtant, il y a unanimité sur le fait qu'il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de contrer les changements climatiques. Ces derniers sont principalement dus à l'utilisation inconsidérée d'énergie fossile par nos sociétés développées. Les conséquences de ces changements climatiques seront catastrophiques si nous n'agissons pas dès maintenant. Depuis l'avènement de la crise économique de la fin 2008, des milliards de dollars sont débloqués pour contrer celle-ci. Pourtant cette crise économique n'est rien comparée à la crise écologique qui pointe à l'horizon et qui touchera l'ensemble de la planète et cela pour des siècles.

Le Parti vert croit que nous devons ensemble prendre tous les moyens afin de contrer cette catastrophe écologique, comme nous prenons ensemble tous les moyens afin de contrer la crise économique actuelle qui porte atteinte au bien-être de chacun de nous.

Il ne faut pas oublier que le secteur du transport au Québec émet environ 40 % des GES du Québec. L'automobile contribue à 50 % de ces émissions. Le transport est le secteur d'activité dont les émissions augmentent le plus vite. Il est urgent d'agir au maximum de nos capacités. Réduire l'utilisation de l'automobile est donc impératif. Pour que cela puisse se faire, il faut investir massivement dans le transport collectif (TC).

En juin 2006, le Gouvernement du Québec lance sa politique québécoise du transport collectif dont l'objectif est d'augmenter l'achalandage du transport collectif d'un minuscule 8% d'ici 2012. En considérant que dans la région métropolitaine de Montréal, le pourcentage de l'utilisation du transport collectif y est d'environ 22 %¹, le Gouvernement du Québec veut donc augmenter la part du transport collectif d'un microscopique 1,8 % !! Quel objectif ambitieux ! Alors qu'il faudrait augmenter l'utilisation de celui-ci de 100 % dans le plus bref délai. L'objectif du Gouvernement est tellement caricatural qu'en ne faisant pratiquement rien, seulement à cause de la dernière hausse du prix de l'essence, l'achalandage du transport collectif a déjà augmenté de lui-même de 4 % en deux ans, soit 50 % de l'objectif à quatre ans de l'échéance. Reste à voir si cette tendance va demeurer, surtout avec la baisse de près de la moitié du prix de l'essence survenue récemment. Tout semble penser que les mauvaises vieilles habitudes vont reprendre le dessus si rien de concret n'est fait.

Le MTQ sous le gouvernement libéral n'a cessé de privilégier les projets autoroutiers en ne laissant que les miettes pour le transport collectif. Le MTQ profite du fait que souvent la clientèle actuelle est captive et que peu important son confort et son efficacité, elle l'utilisera. Cela en va tout autrement lorsqu'il est question de convaincre un automobiliste de prendre le transport collectif. Pourquoi délaierait-il le confort exceptionnel de son véhicule pour un système de transport lent et inconfortable ?

Pour que le transfert entre l'automobile vers le transport collectif se fasse efficacement, il faut que ce dernier soit à la fois confortable, efficace et abordable.

Sans ces conditions, le Québec est condamné à voir ses centres-villes envahis par de plus en plus d'automobilistes. Un changement d'attitude est urgent afin de mettre en place le plus vite possible de réelles alternatives de transport.

4. Analyse des différentes alternatives

L'AMT a proposé au gouvernement trois scénarios de lignes : la ligne Mascouche/Terrebonne vers Montréal par Laval, la ligne Assomption/Repentigny vers Montréal et la ligne Mascouche/Terrebonne Montréal par Repentigny. Nous analyserons ces scénarios en seulement deux projets : (solution C) celui de deux lignes de train (Mascouche-Montréal par Laval et Assomption-Montréal) et celui d'une seule ligne (solution A) (Mascouche-Repentigny-Montréal). Les différentes lignes sont illustrées à la Figure 1.

¹ Enquête origine-destination 2003, la mobilité des personnes dans la région Montréal, AMT

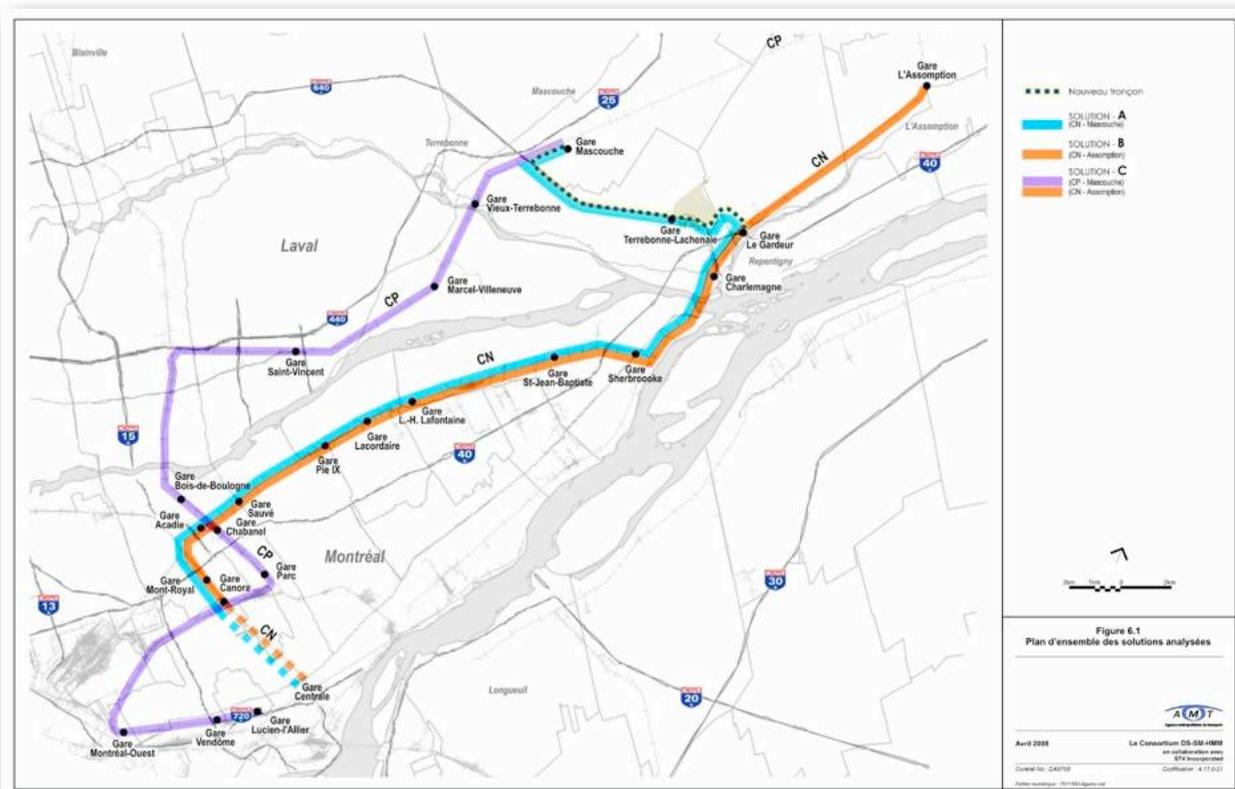


Figure 1 : Plan d'ensemble des solutions analysées par l'AMT.

4.1. Alternative d'une seule ligne (solution A)

C'est cette alternative qui est privilégiée par le Gouvernement et l'AMT. Cette solution utiliserait la voie du CN. Le coût du projet est d'environ 300 M\$ (+ variation de 30% et excluant tous les coûts reliés aux différentes expropriations indispensables à la réalisation du projet) dont environ 55 M\$ pour la construction d'une nouvelle ligne entre Mascouche et Repentigny. Le montant de 55 M\$ correspond, à peu de chose près, au coût évalué pour une électrification totale de la ligne.

Selon les prévisions d'achalandage à court terme de l'AMT, il y aurait une différence de seulement 213 personnes en période de pointe entre la solution A et celle de la ligne de l'Assomption-Montréal, soit une différence de 6% d'achalandage pour une différence de coût de 17%. 55 millions de dollars pour 213 personnes de plus.

Cette faible différence d'achalandage s'explique par le fait que même si le train n'ira pas à Mascouche, beaucoup d'usagers de cette région iront en automobile vers Repentigny pour y prendre le train.

Par cette solution, le temps total de parcours de Mascouche à la gare centrale sera de 62 minutes. Selon l'AMT, cette ligne pourrait être prête fin 2010.

4.2. Alternative de deux lignes (solution C)

Dans ce scénario, deux lignes de train sont utilisées. La première ligne est en grande partie la même que pour la solution A, moins le raccord entre Mascouche et Repentigny. L'AMT envisageait, même avec cette alternative, d'aller rejoindre la clientèle de l'Assomption et de sa région.

Il y a à l'Assomption le Cégep régional de Lanaudière, offrant des études collégiales ainsi que certains programmes de certificats de l'UQAM. Cette ligne reliant l'Assomption et Montréal pourrait apporter une nouvelle clientèle au Cégep, considérant que l'est de l'île de Montréal est très mal desservi en transport collectif spécialement vers des institutions d'enseignement postsecondaires ou universitaires. Il est à noter que la part du transport collectif comme mode de transport à l'Assomption est un maigre 1,7 %.

La deuxième ligne de train est celle du CP passant par Laval et desservira, comme nous le verrons, une énorme future clientèle. Le projet de ces deux lignes coûtera environ 480 M\$, soit 60% de plus que la solution A (sans considération des coûts cachés). Selon l'étude d'impact de l'AMT, l'achalandage à court terme de la solution C serait de 19 % supérieur à celui de la solution A et la réduction des automobiles sur les ponts serait de 24 % supérieure.

Ces chiffres ne tiennent compte que des demandes actuelles et ne considèrent absolument pas les développements domiciliaires futurs, principalement à Laval avec la construction du Pont de l'autoroute 25. Selon un article du Courrier Laval², avec l'avènement de ce pont, entre 6 000 et 8 000 nouvelles unités d'habitation écloront dans l'est de Laval, plus précisément au sud de la voie ferrée du Canadien Pacifique.

Selon un article du Journal de Montréal³, l'ensemble des terrains aux abords de l'autoroute 25 à Laval verra l'évaluation foncière monter jusqu'à plus de 140 M\$, dont 33 M\$ pour Monit International, dont le propriétaire est un proche du parti libéral et dont lui et sa famille ont contribué, selon le Courrier Laval, pas moins de 23 000 \$ à la caisse du PLQ. Avec ce développement domiciliaire, c'est probablement entre 10 000 et 12 000 déplacements supplémentaires qui se feront en automobile.

² « Alex Kotler, l'homme derrière Monit International, Portrait du plus important propriétaire foncier à Laval », Stéphane St-Amour, Courrier Laval du 10 février 2007, <http://www.courrierlaval.com/article-214084-Alex-Kotler-lhomme-derriere-span-classRiMonit-Internationalspan.html>.

³ « Millionnaires grâce au pont de la 25 », Jean-Maurice Duddin, Journal de Montréal, 18 novembre 2005.



Figure 2 : Article du Journal de Montréal du 18 novembre 2005.

La Figure 3 montre clairement que ces terrains ne sont pas encore construits et que la plupart sont encore cultivés. La construction ne tardera pas avec l'avènement du pont de l'autoroute 25 vers Montréal. Comme on peut le voir sur les figures 2 et 3, la ligne de train du CP passe en plein milieu du futur développement. Si cette ligne était exploitée, l'achalandage de celle-ci augmenterait considérablement avec le développement de cette partie de Laval.

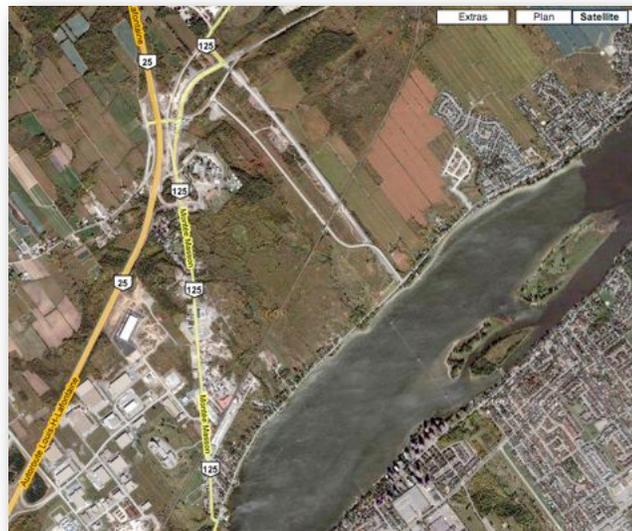


Figure 3 : Photo de Google maps montrant la partie de Laval de la Figure 1.

Pour ce qui est des impacts sur les milieux naturels, ceux de la solution C seraient mineurs alors qu'ils seraient moyens pour la solution A. Lorsque l'on sait que la région du Montréal métropolitain est en manque de milieux naturels, cela devrait avoir un poids plus important.

Le temps total de trajet prévu à la solution C (trajet Laval) par cette solution est évalué à 69 minutes, soit 7 minutes de plus que la solution A. Mais la ligne de Laval passerait par la station

de métro de la Concorde qui n'est étrangement pas indiquée sur la Figure 1. Selon le site de la STM, le temps de parcours en métro de la station de la Concorde vers la station Bonaventure est de 28 min. En estimant à 23 minutes⁴ le temps de parcours de Mascouche au métro de la Concorde de Laval, le temps total serait de 51 minutes en utilisant le métro, soit 18 minutes de moins que le temps tout train de l'étude sur cette solution et 11 minutes de moins qu'avec celui de la solution A. Un usager de St-François-de-Laval voulant se rendre à la place Bonaventure mettra actuellement environ 72 minutes en transport collectif et si la solution C était mise en oeuvre, il ne mettrait qu'environ 41 minutes, soit 31 minutes de moins. Avec 62 minutes pour le projet solution A, l'usager de Mascouche et Laval préférera certainement utiliser son automobile, alors qu'avec 51 minutes avec la solution C, le gain de temps devient un incitatif important vers l'usage du transport collectif.

De plus, cette solution permettrait de diversifier l'offre de trajets. Comme autre exemple, un étudiant de l'Université de Montréal résidant à Mascouche pourrait s'y rendre en 45 minutes, avec la solution C contre 65 minutes avec la solution A. Si ce même étudiant allait à UQAM, il mettrait 46 minutes pour s'y rendre avec la solution C, contre 70 minutes avec la solution A. N'oublions pas que la fréquentation des institutions scolaires constitue 30% des motifs de déplacement¹ et qu'entre 1999 et 2004, le nombre d'étudiants utilisant leur automobile pour aller aux institutions scolaires a augmenté de 50% et par conséquent, une augmentation d'émission de GES que nous pouvons facilement réduire par l'incitation à l'usage du transport collectif chez les étudiants. Sans parler, de l'amélioration de la santé financière de ceux-ci.

Selon l'AMT, la mise en œuvre de la ligne Assomption-Montréal peut être mise en service à la fin 2010 alors que celle de Mascouche-Montréal ne le serait qu'en 2012. Rien n'empêche d'aller de l'avant avec la première ligne et de mettre en service la deuxième un peu plus tard.

Si on tient compte des développements futurs de Laval, il n'y a que des avantages d'aller de l'avant avec la solution combinée.

⁴ En regardant l'horaire du train Blainville-Montréal sur le site de l'AMT.

5. Réflexions

Les conséquences de l'effondrement du viaduc de la Concorde à Laval doivent nous servir de leçon. En 48 heures, l'AMT et la Société de Transport de Laval ont organisé de nouvelles offres de transport collectif de telle sorte que les autres ponts n'ont pas été congestionnés plus qu'à l'habitude (et peut-être même moins). Une nouvelle gare à Vimont et deux nouveaux départs ont été ajoutés sur la ligne Blainville/Montréal afin de répondre à la demande de transport due à la fermeture temporaire de l'autoroute 19 que 60 000 automobiles utilisent. La population a répondu très favorablement et le fort achalandage en a surpris plus d'un. Ce plan d'urgence a même été récompensé par deux prix prestigieux.

« Beaucoup moins chaotique qu'on l'avait prédit, la circulation entre Montréal et Laval depuis lundi est pour certains la preuve que le transport en commun est plus efficace que la voiture »

Malorie Beauchemin et Bruno Bisson, *La Presse*, 7 octobre 2006

Il est malheureux de constater qu'il faut des morts pour finir par se rendre compte qu'un changement d'attitude en transport est possible. Il semble cependant que cinq morts ne soient pas encore suffisants car lors de la réouverture de l'autoroute 19, plusieurs de ces services ont été retirés. Ce qui montre clairement le manque de vision collective.

Année après année, les congestions routières à Montréal et à Laval s'empirent et la durée de l'heure de pointe ne fait qu'augmenter. Lors des tempêtes de neige et les jours qui s'en suivent, les congestions y sont monstrueuses. Les autobus sont pris dans les congestions et dans ces circonstances, s'ils n'ont pas de voies réservées, ils ne sont pas plus efficaces en terme de temps que les automobiles. Les congestions routières à Montréal nous coûtent un milliard de dollars par année.

D'un point de vue d'économie globale, le transport collectif est rentable. Selon une étude de la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain⁵, il génère de 4 à 20 fois moins d'effets néfastes que le transport privé en automobile et une augmentation de la part modale du TC de 1% signifie des bénéfices économiques de plus de 150 M\$ pour la région de Montréal. Les retombées économiques sont deux fois plus importantes pour le transport collectif que pour l'automobile. Rappelons qu'il n'y a aucun constructeur automobile au Québec alors qu'il y a en a pour le transport collectif et de réputation mondiale. Ne pas investir massivement en transport collectif, c'est financer l'Ontario et les pays étrangers. Et c'est également ne pas croire en les entreprises québécoises. C'est en fait irresponsable !

⁵ Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal, CCMM, 2004

Selon un étude de Richard Bergeron, chaque année le Québec dépense environ 47 milliards de dollars pour l'industrie automobile. Selon l'Institut des Statistiques du Québec, le Québec importe pour près de 6,5 G\$ en matériel automobile et pour plus de 13 G\$ en pétrole. La somme de ces deux montants correspond au budget du ministère de la santé ! Investir dans le transport autoroutier occasionne des importations (et donc des fuites de capitaux) très importantes comparativement au transport collectif.

Cas du pont de l'autoroute 25

Des solutions proposées par l'AMT, le gouvernement actuel a choisi celle qui enlèverait le moins de clientèle à son partenaire privé pour le pont de l'autoroute 25. Fait troublant, lors des audiences publiques du BAPE sur le pont de la 25, il était clair que le train de l'est comportait deux lignes. Toutes les prévisions d'achalandage et d'émission ont été faites avec cette hypothèse (voir plus bas). Puis, sans raison claire, la ligne de Laval passant à côté de la future autoroute 25 disparaissait. Les véritables raisons de ce revirement de position sont-elles dans les termes du partenariat public privé ? Voici ce que l'on peut lire sur l'entente entre le gouvernement et le partenaire privé⁶.

Remise liée au revenu de péage

Le Ministre verse ensuite au Partenaire privé les revenus provenant des véhicules routiers empruntant le pont de la rivière des Prairies.

La remise liée au revenu de péage inclut une garantie en faveur de Concession A-25, S.E.C. d'environ 60 % des revenus estimés par le conseiller en achalandages et revenus du Ministère.

Toutefois, lorsque les revenus liés au péage dépassent environ 120 % des revenus estimés par le conseiller en achalandages et revenus du Ministère, ces revenus sont partagés en parts égales entre Concession A-25 et le Gouvernement.

Les revenus estimés par le conseiller en achalandages et revenus du Ministère sont d'environ 16 M \$ (en dollars 2002) par année basé sur les achalandages horaire (pointe/hors pointe) et journalier (jour ouvrable/non-ouvrable).

Dans un autre document sur la valeur ajoutée reliée à l'exploitation du pont⁷, on peut lire :

« Dans le cadre de ce projet, les risques les plus onéreux sont les risques de dépassement de coûts et les risques reliés aux revenus de péage. »

⁶ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/salle_presse/2007/a25/a25_fiches_final_20070924.pdf

⁷ « Rapport de l'analyse de la valeur ajoutée : Pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25 dans la région Métropolitaine de Montréal », Transport Québec, 2007
(http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/centre_affaire/partenerariat/A-25/a25_rap_ana_valeur071116.pdf)

On peut y lire également ceci :

« Achalandage et Revenus

Une étude a été réalisée pour le compte du MTQ afin d'estimer l'achalandage et les revenus de péage qui pourraient être générés par l'utilisation du pont. L'étude a démontré que la demande pour la nouvelle autoroute 25 est particulièrement importante pendant les périodes de pointe des jours ouvrables. Les évaluations d'achalandage et de revenus prévoient qu'après la période de démarrage, le débit de circulation quotidien moyen dans l'axe du projet serait d'environ 40 000 véhicules. »

On voit que le gouvernement a tout intérêt à maximiser le nombre de véhicules passant par le pont et donc de miner l'offre de transport collectif de la région qui ne lui rapporte directement rien et qui lui occasionnera des pertes de revenus.

Lors des audiences publiques du BAPE sur le projet du pont de l'autoroute 25, une analyse du MTQ montrait déjà que l'achalandage régional du transport collectif allait baisser avec la construction de ce pont. Pourtant le scénario 3 utilisé dans cette analyse incluait deux lignes de trains de l'est. La situation sera certainement encore pire avec une seule ligne de train.

Impact du projet A-25 ^{Routier+TC} Laval-Montréal sur l'achalandage régional du TC (PPAM)				
Scénario	Sans projet A-25	Avec projet A-25	Variation	...dont bimodaux?
1 2006	340 270	339 160	-1 110	-1 020
2 2016	331 040	329 300	-1 740	-1 460
3 2016	335 610	333 780	-1 830	-1 470

Figure 4 : Estimation de l'achalandage du transport collectif avec ou sans la construction du pont de la 25.

Horizon de demande	Scénario	Définition et constituantes majeures
2006	1r	Situation de référence pour l'horizon 2006. <ul style="list-style-type: none"> Situation existante en 2004 + Métro L2 à Laval avec stationnement régional et rabattements CRTL et STL. Voie réservée aux autobus à contresens sur Pie-IX exploitée sur l'île de Montréal.
	1	Scénario 1r + projet A-25 : <ul style="list-style-type: none"> Voie réservée aux autobus dans corridor A-25 à Laval et Montréal ; lignes express vers Radisson pour CRTL, STL et STM. Parking incitatif – 400 places - à Laval (angle A-25 – boul. Lévesque).
2016	2r	Scénario 1r + demande 2016 : référence pour l'horizon 2016
	2	Scénario 2r + projet A-25 : <ul style="list-style-type: none"> Voie réservée aux autobus dans corridor A-25 à Laval et Montréal ; lignes express vers Radisson pour CRTL, STL et STM. Parking incitatif – 400 places - à Laval (angle A-25 – boul. Lévesque).
	3r	Scénario 2r + projets majeurs suivants : <ul style="list-style-type: none"> Voie réservée Pie-IX prolongée à Laval (A-440) avec parkings incitatifs à Laval; Train de banlieue Mascouche, vers centre-ville en fusion avec la ligne de Blainville à partir de la gare St-Martin; Train de Repentigny, vers centre-ville, en fusion avec la ligne de Deux-Montagnes à Montpellier, avec correspondance au Métro L2 à Sauvé; Viabus vers centre-ville aménagé dans l'axe Notre-Dame à partir de Repentigny ; Métro L5 prolongée à Anjou, avec parking régional à la rue Jarry.
	3	Scénario 3r + projet A-25 <ul style="list-style-type: none"> Voie réservée aux autobus dans corridor A-25 à Laval et Montréal ; lignes express vers Radisson pour CRTL, STL et STM. Parking incitatif – 400 places - à Laval (angle A-25 – boul. Lévesque).

Figure 5 : Description des scénarios analysés pour le pont de la 25

Le MTQ a également effectué des estimations des émissions polluantes avec ou sans la construction du pont, toujours avec la solution C de deux lignes. Les réductions des émissions sont en fait complètement négligeables, même avec la présence de deux lignes de trains de l'est. Avec une seule ligne de train, comme choisie par le gouvernement, cette insignifiante réduction pourrait bien se transformer en une augmentation !

Émissions et consommation : jour ouvrable d'automne							
Composante		Sc. « 1 » - 2006			Sc. « 3 » - 2016		
		Sans A-25	Variation avec A-25	Variation %	Sans A-25	Variation avec A-25	Variation %
CO (kg)	Monoxyde de carbone	614 802	- 778	- 0,1%	464 880	- 8	- 0,0%
HCVOC (kg)	Hydrocarbures	33 025	- 181	- 0,5%	16 817	- 67	- 0,4%
NOx (kg)	Oxydes d'azote	73 251	- 31	- 0,0%	28 191	+ 2	0,0%
GES (ton)	Gaz à effet-de-serre (eq. CO ₂)	24 394	- 98	- 0,4%	26 468	- 74	- 0,3%
SO2 (kg)	Dioxyde de soufre	677	- 1,3	- 0,2%	378	- 0,1	- 0,0%
NH ₃ (kg)	Ammoniac	5 237	- 8,6	- 0,2%	5 688	0,4	0,0%
PM ₁₀ (kg)	Particules matière 10 µm	2 124	- 4,0	- 0,2%	1 710	-0,6	- 0,0%
PM _{2,5} (kg)	Particules matière 2,5 µm	1 279	- 2,5	- 0,2%	847	- 0,4	- 0,1%
BENZ (kg)	Benzène	993	- 5,3	- 0,5%	525	- 1,9	- 0,4%
BUTA (kg)	1,3-Butadiène	130,4	- 0,7	- 0,5%	73,3	-0,3	- 0,3%
FORM (kg)	Formaldéhyde	353,4	- 2,1	- 0,6%	197,9	-0,8	- 0,4%
ACETA (kg)	Acétaldéhyde	118,9	- 0,7	- 0,6%	66,4	-0,3	- 0,4%
ACROL (kg)	Acroléine	18,5	- 0,1	- 0,7%	9,3	-0,05	- 0,5%
Carburant-essence (kl)		8 834	- 36,7	- 0,4%	9 324	- 25,7	- 0,3%
Carburant-diesel (kl)		1 626	- 5,4	- 0,3%	1 877	- 5,8	- 0,3%

Figure 6 : Estimation de la réduction des émissions polluantes avec ou sans la construction du pont de la 25.

Ne pas réaliser cette seconde ligne serait complètement irresponsable et priverait les habitants de Laval d'un service qu'ils demandent.

La différence entre les solutions A et C n'est que de 180 M\$! C'est un montant négligeable comparativement aux projets autoroutiers du MTQ. La reconstruction de l'échangeur Turcot est évaluée à plus de 1,5 milliard de dollars, le coût de la construction du pont de la 25 coûtera 207 M\$ au gouvernement, le coût de la « modernisation » ou plutôt l'« autoroutisation » de la rue Notre-Dame est actuellement évalué à plus de 750 M\$ mais dépassera très certainement le milliard de dollars. Le gouvernement a ici une occasion en or de faire la preuve qu'il désire réellement faire du développement durable.

Selon le Courrier de Laval, M. Gille Vaillancourt réfute l'idée selon laquelle le pont de l'autoroute 25 a mis le train de banlieue dans l'est de Laval sur une voie de garage.

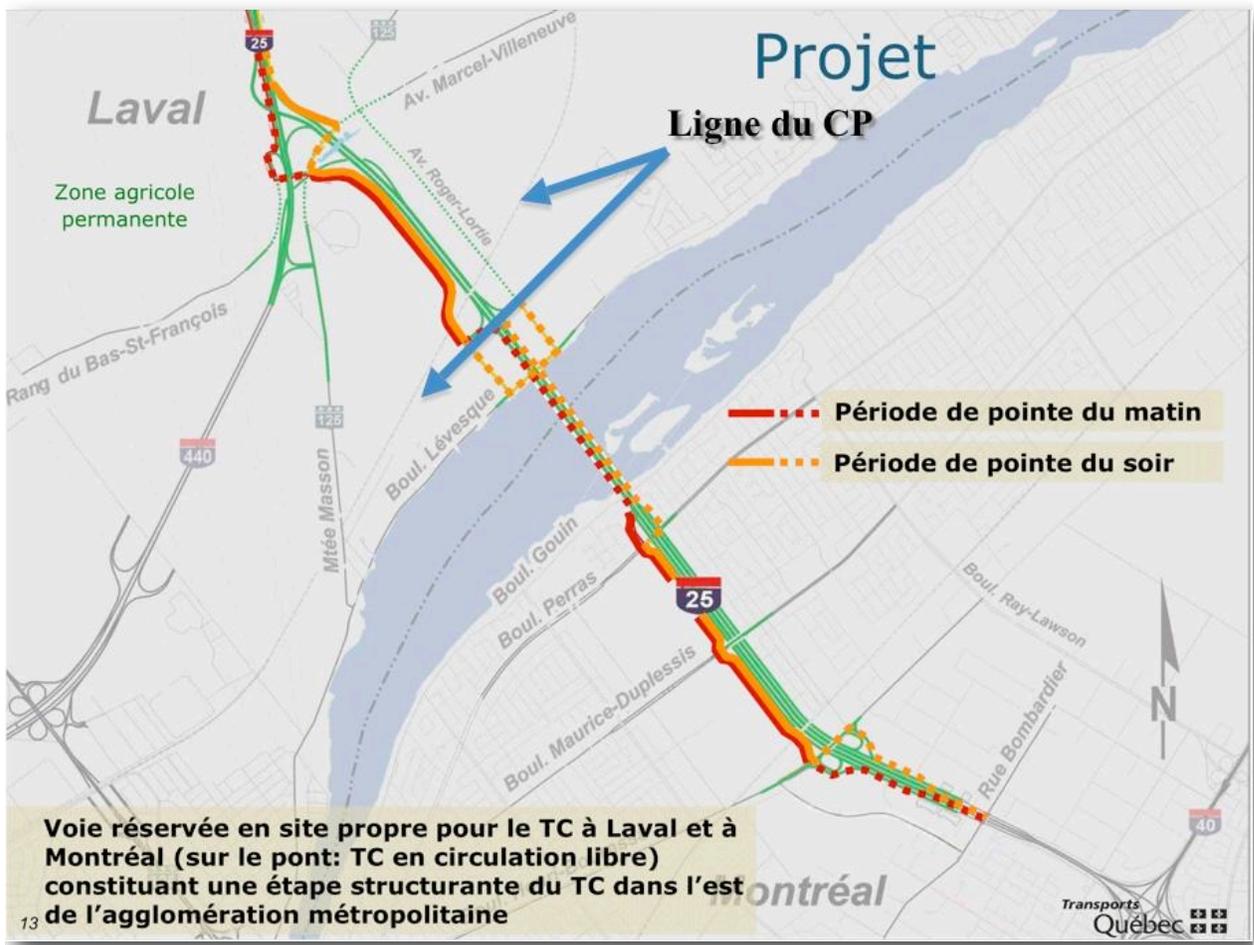
«L'un ne remplace pas l'autre. Je n'ai encore jamais vu un camion prendre le train.»



Nous, oui, ça s'appelle le ferroutage.

Aux yeux de M. Vaillancourt, les besoins en transport collectif de l'est de la municipalité seront comblés par les autobus sur les voies réservées du futur tronçon de l'autoroute 25 et du futur pont. En réalité, une fois à Montréal, ces autobus seront pris dans la congestion ! Car il n'y a pas de voie réservée sur le pont ! La voie réservée recommence après le pont jusqu'à l'échangeur Anjou, puis plus rien. Les stations de métro les plus proches sont le métro Saint-Michel sur la ligne bleu et le métro Honoré-Beaugrand sur la ligne verte. Ces stations ne seront pas reliées par des voies réservées d'autobus. Ce qu'il ne faut pas ignorer dans notre recherche d'une solution durable, c'est que les autobus sont beaucoup moins confortables que le train et que ces premiers ne convaincront aucun automobiliste à changer de moyen de transport.

On remarque sur la figure ci-dessous que la ligne de CP de la solution C passe exactement là où les voies réservées pour les autobus s'arrêtent.



6. Recommandations

Pour que le développement du transport collectif, tant dans l'est de Montréal que dans l'est de Laval, se fasse le plus efficacement possible avec une vision à long terme, le Parti vert du Québec recommande :

- Que la ligne Repentigny-Montréal soit mise en service d'ici la fin 2010 ;
- Que cette ligne rejoigne la ville de l'Assomption ;
- Que cette ligne soit électrifiée ;
- Qu'un service d'autobus reliant Mascouche et Terrebonne à la future gare Repentigny soit mis en œuvre sur voie réservée ;
- Que soit mise de l'avant la rénovation des voies du CP afin de relier Mascouche et Terrebonne à Montréal par Laval ;
- Que cette ligne soit électrifiée ;
- Que les tarifs d'utilisation des trains soient revus à la baisse afin de rendre le train accessible à tous ;
- Que les aires d'attente pour les usagers soient entièrement recouvertes ;
- Qu'une gare avec divers services publics soit construite dans l'Est de Laval, plus spécifiquement à Saint-Vincent-de-Paul.
- Mettre en place des départs également les fins de semaine.