

Mémoire sur le projet d'implantation du train de l'Est soumis par l'Agence métropolitaine de transport

Déposé et présenté devant le Bureau des audiences publiques sur
l'environnement (BAPE)

Par

Ville de L'Assomption
399, rue Dorval
L'Assomption (Québec) J5W 1A1
Tél. : 450 589-5671

Le 9 janvier 2009

Remerciements

- ❖ M. Qussai Samak, président de la commission
- ❖ M. Jean-François Longpré, commissaire
- ❖ La MRC de L'Assomption
- ❖ La Chambre de commerce de L'Assomption
- ❖ Tous les autres partenaires

Table des matières

INTRODUCTION 5

1. VILLE DE L’ASSOMPTION : EN BREF 6

1.1 Situation géographique6

1.2 Population6

1.3 Historique de la gare et acquis6

1.4 L’Assomption est prête pour accueillir le train de l’Est (gare stationnement, garage).7

1.5 L’est de la Communauté métropolitaine de Montréal en déséquilibre de service7

1.6 Appui au projet.....8

1.7 Mobilisation du milieu8

2. LA SOLUTION PROPOSÉE PAR L’AMT 9

2.1 Bref historique des solutions de l’AMT9

2.2 Appui aux variantes nord du projet9

2.3 Simultanéité des deux phases du projet.....10

3. LES DEUX PHASES DU TRAIN DE L’EST : UNE SOLUTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 11

3.1 Environnement11

3.2 Qualité de vie12

3.3 Emploi12

3.4 Économie12

3.5 Urbanisme13

3.6 Agriculture.....13

CONCLUSION..... 14

ANNEXE..... 15

Figure 1 : Choix du scénario.....15

Figure 2 : Concept d'aménagement (gare, terminus et stationnement) – Site L'Assomption....	16
Figure 3 : Concept d'aménagement garage – Site L'Assomption	17
Figure 4 : Débit actuel de la circulation du réseau routier	18
Figure 5 : Achalandage des trains de banlieue.....	19

INTRODUCTION

La Ville de L'Assomption, par la présentation de ce mémoire, souhaite faire part de sa position aux commissaires du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en regard de l'implantation du train de banlieue visant à desservir le secteur nord-est de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

L'Assomption privilégiait le train de banlieue avant même la création de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Bien que le projet du train de l'Est, tel que présenté lors de cette audience, soit situé à l'extérieur du territoire de la municipalité, la Ville de L'Assomption favorise le tracé de la variante nord et ce pour des raisons d'efficacité et d'accessibilité.

Dans un souci de maximiser les performances environnementales du projet, la Ville de L'Assomption invite l'AMT à profiter de l'opportunité de la mise en place du train de l'Est pour prolonger le tronçon est sur la voie ferroviaire existante du CN jusqu'à L'Assomption alors que celle-ci offre toutes les possibilités pour ce faire. Nous tenons à ajouter au bénéfice du BAPE que le tronçon est ne soulève aucune problématique environnementale.

1. VILLE DE L’ASSOMPTION : EN BREF

1.1 Situation géographique

Porte d’entrée en provenance de Québec, par l’autoroute 40, ville la plus à l’est de la Communauté métropolitaine de Montréal, la ville de L’Assomption occupe un territoire de 100 km² s’étendant de Repentigny à la région de Joliette. La ville de L’Assomption est limitrophe aux MRC de Joliette, de D’Autray et Montcalm.

Nommée récemment *Ville culturelle de la région de Lanaudière*, L’Assomption est réputée pour la qualité de ses institutions scolaires, ses salles de spectacles, sa gastronomie. Elle offre une qualité de vie incomparable et se démarque par ses milieux naturels exceptionnels. L’abondance de zones naturelles de conservation, boisés d’intérêts métropolitains protégés, boisés écologiques, parcs de conservation, parcs riverains et autres espaces verts contribue à cet environnement qui attire et charme les nouveaux arrivants qui privilégient un décor champêtre et motive le succès que connaît la municipalité.

1.2 Population

Au cours des cinq dernières années, de 2004 à 2008 inclusivement, il s’est construit plus de 1 600 logements portant la population de L’Assomption à 18 000 habitants. Cette croissance de 30 % s’est réalisée à l’intérieur du périmètre d’urbanisation et avec une densité plus élevée que la moyenne des municipalités de banlieue de la 3^e couronne. L’espace disponible permet d’accueillir encore facilement plus de 2 000 logements, à l’intérieur du périmètre d’urbanisation, sans pression induite sur l’agriculture et la ceinture verte de L’Assomption.

1.3 Historique de la gare et acquis

Avant 1960, la gare de L’Assomption accueillait quotidiennement passagers et marchandises de toute la région à titre de chef-lieu. La progression du parc de véhicules automobile et camion associée à la construction de l’autoroute 40 a provoqué le déclin pour ce mode de locomotion. Ce n’est que vingt plus tard que la desserte de L’Assomption, par un train de banlieue, revient d’actualité.

L’Assomption privilégie le train de banlieue depuis plus de vingt-cinq ans. Le train de banlieue apparaissait, et cela est encore plus vrai aujourd’hui, comme un moyen complémentaire efficace de se rendre à Montréal étant donné la distance pour accéder au centre-ville, de même que par l’opportunité offerte par la présence des deux axes ferroviaires du CN et du CP sur son territoire.

À l'époque, sur le réseau du CN, le principal problème était l'acquisition de locomotives. À ce problème, s'ajoutait celui de développer une locomotive bimode (électricité/diesel) dont le voltage serait compatible avec le tronçon électrifié du tunnel sous le mont Royal.

1.4 L'Assomption est prête pour accueillir le train de l'Est (gare stationnement, garage)

La gare de L'Assomption est inscrite au schéma d'aménagement de la MRC ainsi que dans le plan d'urbanisme. Elle fait aussi partie des objectifs stratégiques et opérationnels du plan d'action de la municipalité. Actuellement, le zonage municipal permet l'ensemble des aménagements pour recevoir le train de banlieue.

Le terrain ayant été identifié par l'Agence métropolitaine de transport pour recevoir le stationnement incitatif, le débarcadère, le quai, etc. est déjà propriété de la Ville de L'Assomption et est entièrement desservi par les services (réseau d'aqueduc, d'égouts sanitaire et pluvial, réseau électrique, conduite de gaz, etc.). Selon les études de l'AMT réalisées en avril 2006, même les plans du stationnement et de la gare ont été produits. (Réf. : figure 2 – Concept d'aménagement gare, terminus et stationnement, site L'Assomption et figure 3 – Concept d'aménagement d'un garage, site L'Assomption)

De plus, des études de circulation sur les voies d'accès prévues au stationnement incitatif ont déjà été réalisées par les firmes TecSult, GENIVAR et Trafrix, soit pour le compte de l'AMT ou de la Ville et celles-ci ne recommandent aucune modification majeure.

1.5 L'est de la Communauté métropolitaine de Montréal en déséquilibre de service

La seule région de tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal non desservie par un train de banlieue est le sud de Lanaudière. Le besoin n'a plus à être étudié, même que le gouvernement du Québec a reconnu cette déficience en endossant le projet du train de l'Est avec ses cinq départs. Sa réalisation est donc urgente pour notre population afin de rétablir l'équité entre tous les citoyens de la CMM.

Le parcours proposé pour le train de l'Est répondra assurément aux besoins, à court terme, des usagers de la région de Lanaudière qui connaîtra une des plus fortes croissances démographiques ces prochaines années, soit 17,5 % d'ici 2026 ce qui représente environ 78 000 personnes supplémentaires¹. Nous disons « à court

¹ Institut de la statistique, gouvernement du Québec

terme », étant donné que nous sommes bien informés que les trains de banlieue sont victimes de leur succès partout ailleurs dans la CMM.

1.6 Appui au projet

Bien que la construction de cette nouvelle infrastructure soit à l'extérieure de notre territoire, nous favorisons le tracé du train de l'Est de la phase 1 qui épouse une des variantes nord pour des raisons d'efficacité et d'accessibilité.

L'Assomption appuie le projet dans son ensemble, mais afin d'assurer une efficacité et une desserte optimale, la Ville insiste sur l'importance de réaliser de façon **simultanée** la phase 2 du projet, soit la mise en service du tronçon est-L'Assomption avec deux départs.

1.7 Mobilisation du milieu

Socialement à L'Assomption, le train n'est pas seulement accepté, mais depuis longtemps grandement désiré. Des organismes tels que la Chambre de commerce, Accès-L'Assomption ainsi que plusieurs citoyens participent activement à la promotion du train de banlieue, et ce, depuis de nombreuses années.

2. LA SOLUTION PROPOSÉE PAR L'AMT

2.1 Bref historique des solutions de l'AMT

En 2005, l'AMT proposait l'utilisation de deux lignes ferroviaires pour desservir la région de Lanaudière.

En avril 2006, le gouvernement du Québec et l'AMT annonçaient le projet du train de l'Est. Ce projet, au lieu d'utiliser exclusivement les voies ferrées existantes, prévoyait la construction d'un nouveau tronçon situé entre Repentigny et Mascouche.

À la suite d'analyses, l'AMT a élaboré cette nouvelle proposition de relier en une seule ligne le plus grand bassin de population pour éviter les coûts d'exploitation d'une deuxième ligne. De cette façon, tout le sud de Lanaudière serait rejoint par le train de l'Est, soit une population de plus de 240 000 habitants, répartie dans les MRC de L'Assomption et Les Moulins. Ces deux MRC représentent environ 50 % de la population de la région de Lanaudière qui est de 435 911 habitants². Nous ne pouvons qu'abonder dans ce sens. Par contre, cette proposition mettait en veilleuse l'arrivée du train de banlieue à L'Assomption.

Lors de discussions subséquentes avec l'AMT, ce prolongement devenait la phase 2 du projet du train de l'Est avec ses deux départs additionnels qui rejoindraient les cinq départs de Mascouche à la jonction des deux voies ferroviaires à Repentigny.

Dès 2006, cette phase 2 du projet a fait l'objet d'études par l'AMT en ce qui a trait à l'aménagement d'une gare à L'Assomption comprenant un stationnement incitatif d'une capacité de 650 espaces, un débarcadère, un quai d'embarquement, un stationnement de vélos, un terminus d'autobus et dans la zone industrielle, un garage avec des voies supplémentaires pour garer les trains.

2.2 Appui aux variantes nord du projet

La Ville de L'Assomption privilégie les variantes nord en raison que la gare de Le Gardeur située à Repentigny offrira une meilleure accessibilité pour nos citoyens tant et aussi longtemps que la phase 2 du projet ne sera pas implantée.

La gare de Le Gardeur permettra d'éviter, pour les usagers de l'autoroute 40 en direction ouest à l'heure de pointe matinale, la congestion quotidienne présente au nœud autoroutier A-40/A-640 et dont le ralentissement débute à la hauteur de la route 341. Vous remarquerez à la figure de l'annexe 1 que trois gares (Lachenaie,

² Décret de population pour 2008 – MAMR

Le Gardeur et Charlemagne) occupent trois des quatre côtés de cette intersection dans un court rayon, ce qui confirme les problématiques liées à ce carrefour.

La localisation de la gare de Le Gardeur, sur le côté nord de l'autoroute 40 et à l'est de l'autoroute 640, est desservie par un réseau routier de collectrices locales offrant ainsi aux usagers une alternative aux autoroutes et routes régionales lors de congestions ou de situations perturbantes (conditions météorologiques, travaux routiers, accidents, etc.).

Quant aux cinq choix offerts pour la variante nord, plusieurs facteurs environnementaux doivent être considérés, mais la Ville de L'Assomption ne favorise pas une variante nord plutôt qu'une autre. Nous laissons ce choix aux intervenants concernés.

2.3 Simultanéité des deux phases du projet

Toutefois, il est important de mentionner qu'à l'est de la jonction de l'autoroute 40 et de la route 341, l'achalandage routier est d'environ 40 000 véhicules par jour. Cette affluence passe à plus de 70 000 véhicules à l'ouest de l'intersection de la route 341. **Notre secteur représente donc l'amorce de la congestion.** Le train de l'Est constitue un pas majeur pour résoudre une partie du problème de congestion de l'autoroute 40. Sans l'implantation de la phase 2, les usagers potentiels utilisant la route 341 devront compter environ 20 minutes pour se rendre à la gare la plus proche (Le Gardeur), et ce, en dehors des heures de pointe. (Réf. : figure 4 – Débit actuel de la circulation du réseau routier)

L'implantation d'une gare à L'Assomption aurait pour effet de drainer une grande partie de la population repentinoise (à l'est du boulevard Industriel) qui chercherait à éviter la congestion sur l'autoroute 40 en direction ouest pour joindre les gares prévues dans la phase 1 du projet.

Donc, cet important bassin du secteur est de Repentigny ajouté à celui de L'Assomption/L'Épiphanie, et des autres villes avoisinantes (Saint-Sulpice, Lavaltrie, Lanoraie) représente 45 000 habitants³, sans compter la région de Joliette. Basé sur le ratio de déplacement par habitant utilisé par l'AMT (0,017 dép/hab), on peut s'attendre à un minimum de 700 voyageurs/jour à L'Assomption. Il faut noter que ce ratio est excessivement conservateur.

Il est réaliste que le train puisse atteindre un ratio de 0,030 dép/hab, soit environ 1 350 voyageurs/jour. (Réf. : figure 5 – Achalandage des trains de banlieue)

À titre de référence, le ratio de la ligne de Montréal/ Blainville/Saint-Jérôme est de 0,032 dép/hab et celui de la ligne Montréal/Mont Saint-Hilaire est de 0,065 dép/hab.

³ Basé sur l'étude de la desserte ferroviaire de la MRC de L'Assomption, GENIVAR, juin 2007

Ces arguments justifient de façon non équivoque, la nécessité de la simultanéité d'implantation des deux phases du projet du train de l'Est.

3. LES DEUX PHASES DU TRAIN DE L'EST : UNE SOLUTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La justification d'un train pour desservir l'est de la Communauté métropolitaine de Montréal a été amplement démontrée depuis nombre d'années. Toutes les données démographiques révèlent que le bassin de population à être desservi confirme un potentiel et un besoin pour la mise en place de ce projet. Le train constitue LA solution de développement durable selon chacun des éléments qui suivront.

3.1 Environnement

Au niveau environnemental, la venue du train de l'Est constitue un grand pas pour la qualité de vie de nos citoyens. En premier lieu, en augmentant l'offre de transport collectif, ce qui aura pour effet de diminuer la consommation d'énergie par citoyen, et ce, en considérant une baisse du nombre de véhicules sur la route conduisant à une réduction des effets reliés au gaz à effet de serre et au réchauffement de la planète.

On doit aussi considérer une baisse non négligeable des effets négatifs sur l'environnement par l'utilisation de l'électricité comme source d'énergie d'un train bimode, même si seulement un tronçon est électrifié actuellement.

Pour les métropoles, le train de banlieue constitue la colonne vertébrale du réseau de transport en commun. Les gares pourront servir de rabattement aux différentes lignes d'autobus de notre réseau de transport collectif, consolidant et favorisant l'accroissement de l'utilisation de ces modes de transport. Malgré l'absence de voies réservées et des durées élevées de parcours, le nombre de déplacements de notre réseau de transport collectif indique assurément une clientèle fiable au train de banlieue.

Il va sans dire que les effets positifs sur l'environnement seront maximisés par la simultanéité de l'implantation des deux phases du projet. Que l'on parle de la qualité de l'air par une plus grande réduction de véhicules ou de distance à parcourir pour atteindre les gares de la phase 1 ou l'absence d'effet sur l'environnement du prolongement du service de train de l'Est vers L'Assomption sur une voie ferroviaire déjà existante.

3.2 Qualité de vie

De nombreux résidants de L'Assomption et des villes avoisinantes se lèvent quotidiennement à 4 h pour se rendre au travail à Montréal, et ce, combiné au stress imaginable d'une durée de trajet pouvant aller jusqu'à 1 heure 30 minutes. La possibilité d'effectuer ce même trajet en moins de temps dans des conditions de confort, de sécurité et de fiabilité confirme bien que le train de banlieue est le système qui saura charmer plusieurs de nos citoyens. Assurément, la présence d'un train signifiera une amélioration de leur qualité de vie au quotidien. D'ailleurs, le confort offert par le train de banlieue est l'une des principales causes de son succès. De plus, l'attrait des villes de banlieues pour les familles continue d'entraîner une croissance de la migration vers notre région.

3.3 Emploi

Malgré l'éclatement des noyaux d'emplois dans la région, le nombre de déplacements vers Montréal demeure en nette progression, car la concentration d'emplois tertiaires demeure importante au centre-ville. Le train de banlieue ne pourra qu'améliorer la possibilité pour nos citoyens de combler ces emplois.

La mobilité de la main-d'œuvre est un sujet souvent noté par nos employeurs locaux. L'Assomption accueille, chaque jour, une population flottante d'environ 4 000 personnes qui viennent enseigner ou étudier au Cégep ou travailler dans nos différentes usines ou entreprises. Le site proposé pour la gare à L'Assomption répondra aussi à cette population entrante, car plusieurs entreprises sont situées à proximité (Electrolux - la plus importante avec ses 1 500 employés, Stageline - première entreprise industrielle certifiée LEED au Québec, etc.).

La fiabilité d'un tel mode de transport est privilégiée en termes de respect des horaires des employeurs, surtout lorsque ceux-ci sont situés à proximité de la gare.

3.4 Économie

L'accroissement de l'utilisation des transports en commun engendre des économies collectives que ce soit directement par la consommation de carburant et l'usure prématurée de nos infrastructures routières, mais aussi indirectement par l'amélioration de la qualité de l'environnement pour nos citoyens qui influe sur la santé.

Dans un ordre plus mercantile, pour la phase 2 qui prolongerait le train de l'Est vers L'Assomption, nous sommes convaincus que les coûts des travaux pour les modifications du tronçon existant du CN, d'une longueur de 9 km, et les aménagements nécessaires sont très négligeables par rapport aux coûts de construction de la phase 1, soit une nouvelle voie ferrée de 12 km et les

infrastructures nécessaires à son implantation dans un carrefour routier déjà très achalandé.

Le contexte de crise économique actuel conduit nos gouvernements à investir des sommes colossales dans les infrastructures, qu'elles soient vieillissantes ou simplement absentes, afin de rehausser la vigueur de notre économie. Il serait donc opportun d'investir rapidement dans ce projet avec les deux phases simultanément, d'abord pour rattraper le retard que nous accusons par rapport aux autres membres de la CMM et collectivement nous y gagnerons à moyen terme.

3.5 Urbanisme

Actuellement, l'ensemble des développements résidentiels ainsi que les secteurs à plus forte densité qui se retrouvent à proximité de la gare sont vacants ou faiblement utilisés. L'implantation de la gare de L'Assomption favorisera un développement économique et urbain dans son voisinage immédiat. D'ailleurs, la Ville de L'Assomption a déjà élaboré un projet de TOD (Transit Oriented Development) pour ce secteur.

3.6 Agriculture

La zone agricole couvre 90 % de la superficie de la ville de L'Assomption. Cette zone prend la forme d'une ceinture verte autour des méandres de la rivière L'Assomption. La Ville favorise la reconnaissance et l'importance de l'agriculture et travaille activement au développement de nouveaux marchés potentiels, dont l'agrotourisme.

La venue du train de l'Est et des développements s'y rattachant n'engendrera pas de pression indue sur notre milieu agricole. Tous les aménagements sont actuellement prévus à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et ne nécessitent aucune autorisation de la part de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Le fait que le train soit implanté sur une voie ferrée existante ne limitera pas les accès aux terres cultivées par l'ajout de passages à niveau

CONCLUSION

1. Depuis de nombreuses années, la Ville de L'Assomption et ses citoyens attendent avec impatience un service de train de banlieue, et ce, pour les raisons suivantes :

- ❖ pour combler le déséquilibre métropolitain dans l'offre de service de trains de banlieue;
- ❖ pour améliorer l'offre de service de transport collectif dans notre ville, surtout en termes de fiabilité, de sécurité et de confort;
- ❖ pour réduire les heures improductives consacrées aux déplacements reliés au travail;
- ❖ pour améliorer la qualité de notre environnement;
- ❖ pour améliorer notre qualité de vie.

2. La Ville de L'Assomption appuie le projet d'implantation du train de l'Est soumis par l'AMT. Si nous voulons que les effets sur l'environnement soient maximisés, les deux phases doivent être réalisées de façon simultanée pour les raisons suivantes :

- ❖ l'infrastructure ferroviaire est existante;
- ❖ le terrain où se situerait la gare et le stationnement sont déjà la propriété de la Ville et le terrain pour aménager les voies de garage est disponible et prévu;
- ❖ les plans de toutes ces infrastructures sont déjà faits.

Il est à noter que la phase 2 ne possède que des effets positifs sur l'environnement.

ANNEXE

Figure 1 : Choix du scénario

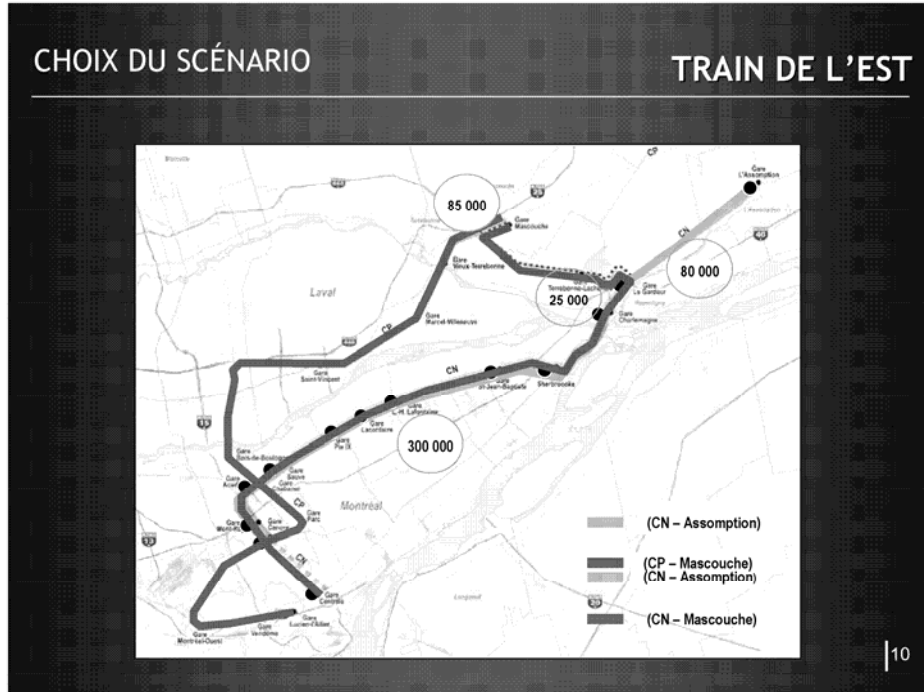


Figure 2 : Concept d'aménagement (gare, terminus et stationnement) – Site L'Assomption

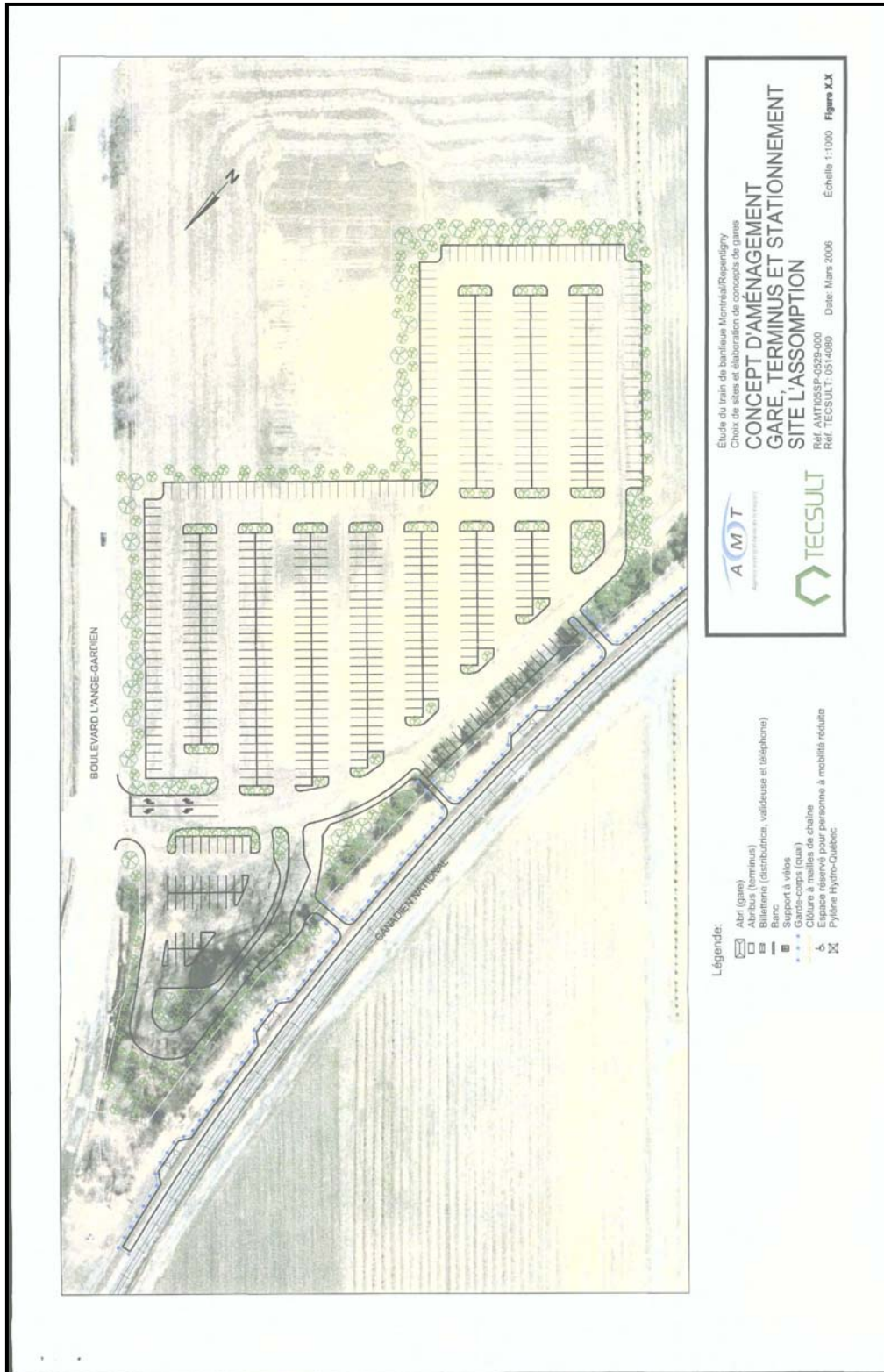


Figure 3 : Concept d'aménagement garage – Site L'Assomption



Figure 4 : Débit actuel de la circulation du réseau routier

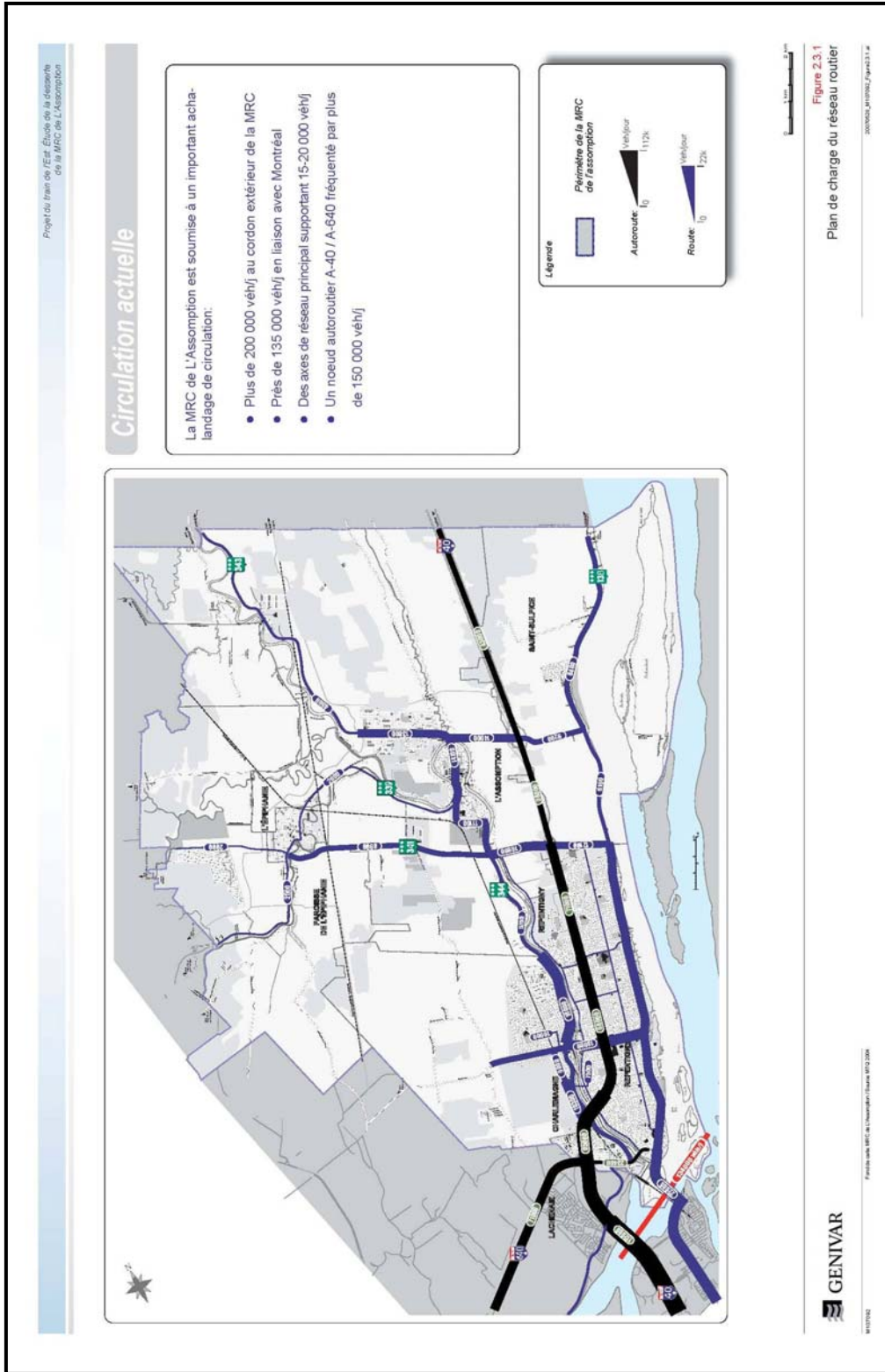


Figure 5 : Achalandage des trains de banlieue

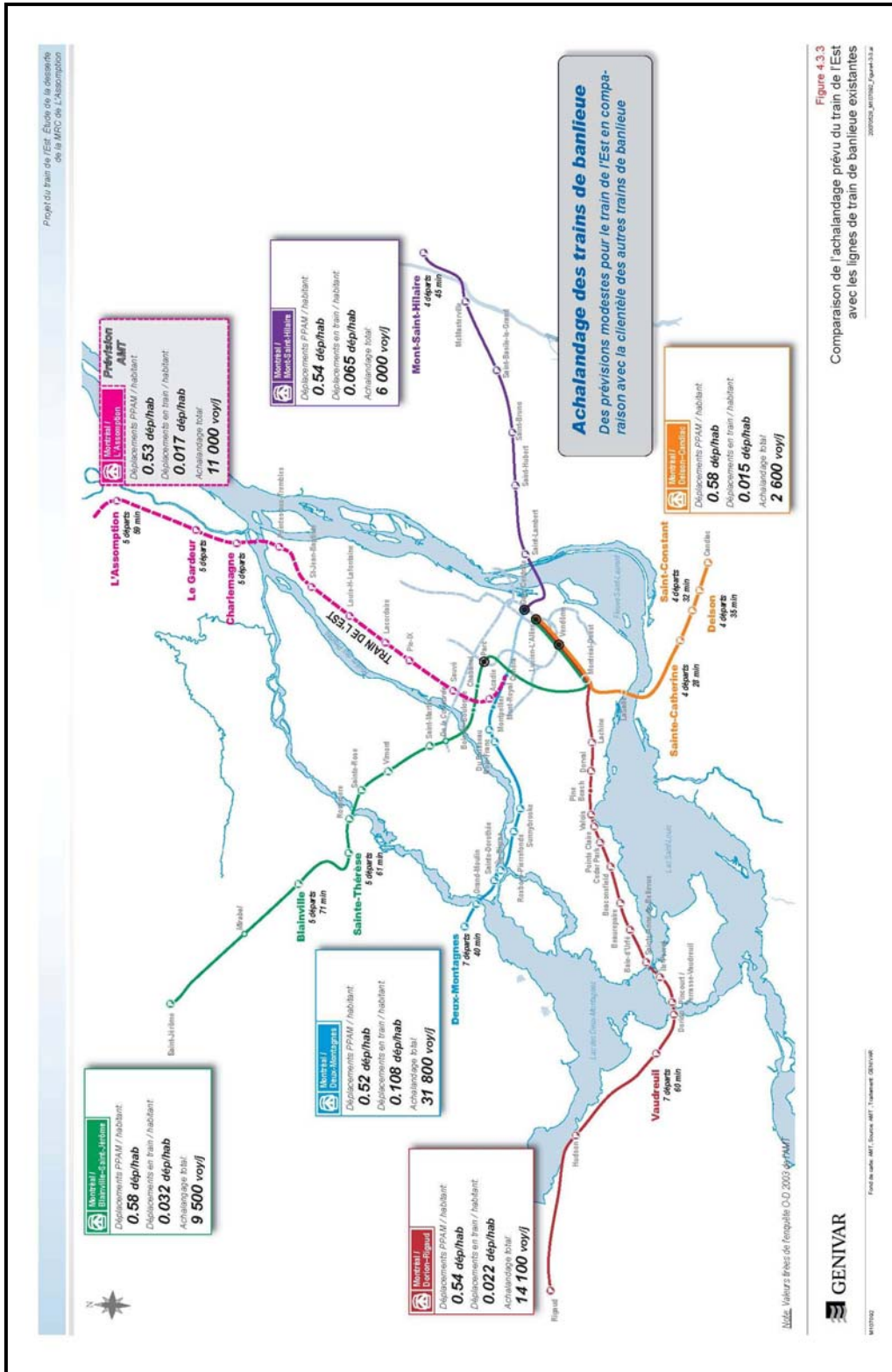


Figure 4.3.3
Comparaison de l'achalandage prévu du train de l'Est en comparaison avec les lignes de train de banlieue existantes