



RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

**Pour le développement du transport collectif de personnes dans un esprit de
développement durable et de respect de l'environnement**

**Mémoire de la Commission de transport de
la Municipalité Régionale de Comté de L'Assomption
à présenter au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
pour le projet de la mise en service du train de l'est
de l'Agence Métropolitaine de Montréal**

**déposé le
13 janvier 2009**

Table des matières

1.	Introduction	2
2.	Lueur d'espoir pour le « parent pauvre ».	2
3.	Situation actuelle : clientèle et réseaux	3
4.	Prévisions futures, insertion du train de banlieue aux planifications du RTCR	3
5.	Autres considérations et besoins	4
6.	Avantages et impacts de l'implantation du train de l'Est	5
7.	Recommandations	6
8.	Conclusions	7

1.0 Introduction

La Commission de Transport de la MRC de L'Assomption supervise la qualité des services offerts par le Réseau de transport collectif régional de la MRC de L'Assomption (RTCR), et conseille la MRC en cette matière.

Le RTCR de la MRC de L'Assomption opère le service de transport et dessert une population de 110 000 citoyens, répartie dans six (6) municipalités. Le RTCR aura en 2008 assuré 1 300 000 déplacements. Les heures de service du RTCR sont réparties de façon multimodale par l'utilisation de véhicules variés et adaptés, ce qui a pour effet de réduire la consommation de carburant de 50% dans l'exécution de l'offre de service. La venue du train de banlieue améliorerait encore cet objectif économique et écologique. À ce stade-ci, il est important de souligner que le réseau du RTCR a connu depuis les 24 derniers mois, des augmentations de déplacements de l'ordre de 13%.

En raison de la situation économique actuelle et des fluctuations des coûts du carburant, il est évident que le recours au transport en commun augmentera. En ce sens, la Commission de transport de la MRC appuie et réclame le développement du train de l'Est tel que proposé en ses deux phases actuelles, soit d'abord à Charlemagne et Repentigny, et ensuite à L'Assomption.

2.0 Lueur d'espoir pour le « parent pauvre »

La Commission de Transport de la MRC de L'Assomption appuie et félicite le gouvernement qui planifie enfin la mise en service du train de l'est. En effet, la MRC de L'Assomption se situe à l'extrémité ouest du territoire lanauois et il n'existe aucune infrastructure permettant de désengorger les interminables bouchons de circulation que subissent nos citoyens et citoyennes, et ce, de façon constante et structurelle. Il est urgent que soit rétablie l'équité métropolitaine en transport collectif, et que nos résidants reçoivent les mêmes services que ceux des autres MRC de la couronne métropolitaine. Notre mémoire porte donc essentiellement sur l'urgence de fournir des infrastructures permettant de répondre aux besoins du transport collectif de personnes dans notre région, et de créer par cette consultation publique, une sensibilisation à l'ensemble des besoins de notre MRC, devenus urgents et passés dus, en matière d'accessibilité à la région métropolitaine et d'équité dans la distribution de services..

3.0 Situation actuelle : clientèles et réseaux

Le RTCR effectue 1 100 000 déplacements annuellement vers l'île de Montréal ou vers la MRC de L'Assomption, soit 85% de tout le transit du RTCR (1 300 000). Pareilles statistiques expliquent notre intérêt important à la disponibilité du train de banlieue. Ces déplacements sont effectués sur cinq (5) circuits ayant comme destinations et origines les stations de métro Honoré Beaugrand et Radisson. Ces circuits empruntent différents corridors sur le territoire de Montréal : l'autoroute 40, la rue Notre-Dame ainsi que la rue Sherbrooke ; ils représentent 61 départs en direction ouest et 57 en direction est.

Finalement, le RTCR offre une desserte locale comprenant onze (11) circuits, assurant aux usagers l'accessibilité aux circuits en direction de Montréal, par deux rabattements locaux, à Place Repentigny et au stationnement incitatif de la rue Leclerc, tout en répondant en plus aux besoins locaux.

4.0 Prévisions futures, insertion du train de banlieue aux planifications du RTCR

Depuis que la MRC offre du transport collectif local et interurbain, elle a dû le développer sans l'outil essentiel que constitue le train de banlieue, pourtant depuis longtemps rendu disponible aux autres clientèles des périphéries métropolitaines. Elle a donc développé son réseau en appui sur l'autobus et le co-voiturage, maintenant malgré tout une offre de service importante et compétitive. Depuis 2003, le RTCR a plus que doublé son offre de service, passant de 35 000 heures en 2003 à 76 500 heures en 2008. Pour l'année 2009, l'offre de service prévue est de 77 650 heures. Le RTCR dans son plan quinquennal prévoit atteindre 100 000 heures d'ici l'année 2013.

Il est évident que la venue du train améliorera et complètera les planifications du RTCR et qu'elle facilitera une offre de service plus complète dont ne bénéficient pas encore les citoyens et citoyennes de la MRC de L'Assomption. Le RTCR a évidemment planifié la compatibilité et les ajustements nécessaires à la venue du train de banlieue.

Le projet d'instauration du service de train a permis des planifications qui compléteront l'intermodalité de notre réseau local et interurbain . Ainsi , le RTCR sera prêt à modifier ses circuits locaux, prévoir les rabattements vers les gares de la phase 1 (Charlemagne / Repentigny) ou de la phase 2 (L'Assomption) et reconfigurer son offre interurbaine selon les nouvelles attentes des clientèles.

Le réseau du RTCR saura répondre adéquatement aux besoins d'accessibilité aux gares du train prévues en phase 1 à Repentigny ainsi qu'à Charlemagne, et en phase 2 à L'Assomption. En conséquence, en ce qui a trait aux dites gares, le RTCR favorise le tracé nord privilégié par l'AMT, en raison de l'efficacité de sa configuration actuelle au niveau de la desserte locale.

La Commission de transport de la MRC de L'Assomption considère que l'arrivée du train de l'est est un complément majeur au développement du transport collectif de personnes dans la MRC de L'Assomption et dans l'est du territoire métropolitain.

5.0 Autres considérations et besoins

Que ce soit pour la phase 1 ou la phase 2, il faudra également prévoir un stationnement à l'est du territoire de notre MRC, afin de répondre aux besoins des citoyens de l'est de notre MRC, ainsi que ceux des usagers potentiels provenant des autres MRC à l'est de notre territoire.

Cet ajout d'un troisième stationnement incitatif aurait pour effet de réduire le volume d'automobiles à l'ouest de notre territoire, là justement où se créent les interminables bouchons de circulation. De plus, il pourrait également favoriser l'accès au train, à l'autobus ou au covoiturage et ainsi, libérer des places dans les stationnements actuels et futurs, à l'ouest de notre territoire, ainsi que ceux situés sur le territoire de Montréal.

Il faudra prévoir le rabattement autobus conséquent à l'ouverture de ces gares et stationnements, car il y a près de 600 voyageurs/jour sur les lignes du CRTL Lanaudière entre Joliette et Montréal et qu'une grande partie de cette clientèle souhaitera utiliser le train de banlieue.

Il est donc urgent de compléter l'offre de service prévue en phase 2 par l'extension du train de l'est vers L'Assomption. L'agglomération de Joliette offre un bassin potentiel intéressant (40 000 habitants) pour une telle desserte par le train de l'est de L'Assomption vers Montréal.

Afin de ne pas inciter les usagers actuels et futurs à se diriger vers l'ouest de notre territoire ou en direction de Montréal avec leur automobile, il serait nécessaire que l'AMT fasse une réévaluation des zones tarifaires de notre région. Ceci motiverait les automobilistes à utiliser le transport collectif de personnes en amont de la zone problématique de notre territoire (intersection 40 / 640), en utilisant cette gare située plus à l'est.

Finalement, les axes actuels de transport vers Montréal sont congestionnés et nécessitent l'implantation de voies réservées, depuis longtemps réclamées par la MRC, le RTCR et les villes concernées, pour les autobus vers Montréal. Il est impératif, à ce stade-ci, afin d'accélérer notre service d'autobus, de prévoir des voies réservées dans les axes empruntés par le réseau « autobus » sur le territoire de la MRC de L'Assomption, ainsi que sur le territoire métropolitain. Même si ce sujet ne concerne pas directement votre mandat, vous pourrez certainement, dans vos recommandations, y faire une allusion quant à sa pertinence sur l'ensemble du problème envisagé.

6.0 Avantages et impacts de l'implantation du train de l'est

- Le nouveau train offrira une plus grande mobilité aux citoyens de la MRC de L'Assomption.
- Le transport sera rendu plus attrayant et plus efficace pour les usagers actuels, et il attirera une nouvelle clientèle en raison des qualités spécifiques de fiabilité et de sécurité reconnues au transport ferroviaire.
- Ce nouveau mode de transport viendra compléter dans notre MRC le réseau multimodal dont disposent déjà toutes les autres communautés métropolitaines.
- L'impact du train réduira les volumes de circulation automobile et les bouchons de circulation omniprésents sur notre réseau d'accès à la métropole.
- Les usagers bénéficieront d'une réduction du temps consacré au voyage et pourront utiliser autrement le dit temps de parcours, en toute quiétude.

- La venue du train aura aussi un impact sur la pollution actuelle, par ses propres qualités et par l'effet qu'il aura sur les habitudes d'utilisation de l'automobile ou sur les situations de congestion routière.

7.0 Recommandations

S'appuyant sur l'expérience de service du RTCR et sur les attentes de sa clientèle, la Commission recommande aux commissaires du B.A.P.E. de prendre position sur les sujets suivants :

- 7.1 Les clientèles de la MRC de L'Assomption, de la MRC Les Moulins et de l'est de Lanaudière sont desservies de façon inférieure aux autres clientèles de la périphérie métropolitaine.
- 7.2 Ces clientèles sont importantes, suffisantes pour justifier une implantation immédiate du service et son développement ultérieur.
- 7.3 Les problèmes de circulation et d'accès à la métropole, par l'est, sont structurels et liés à l'absence des outils de transport disponibles ailleurs, soit le train de banlieue et les voies réservées ; un réajustement s'impose.
- 7.4 Le RTCR de la MRC de L'Assomption a développé toutes les expertises et les planifications pour accueillir le train de banlieue et assurer son intégration à son réseau de transport multimodal.
- 7.5 Il est urgent de mettre en mode de réalisation les phases 1 et 2 du projet, pour régler les problèmes constatés, améliorer l'offre de service à la clientèle et permettre la concrétisation de certains outils nécessaires au développement durable souhaité par notre MRC.

8. Conclusions

La Commission de transport est tout à fait sensible à la complexité d'un tel projet, mais tient toutefois à rappeler que, suite à l'inaction des autorités en matière d'infrastructures routières, il est devenu urgent d'accélérer tout projet pouvant définitivement éliminer de notre vocabulaire le qualificatif de «parent pauvre» qui caractérise notre région en matière d'infrastructures ferroviaires métropolitaines de transport et de circulation.

Ce projet se justifie par la disponibilité et les attentes de la clientèle, la présence d'infrastructures ferroviaires utiles, la nécessité de pallier aux conditions actuelles de circulation depuis notre région vers la métropole, et finalement notre volonté de faire du développement durable.

Au nom de nos concitoyens et concitoyennes de la MRC de L'Assomption qui appuient fortement nos démarches, acceptez, messieurs les commissaires, mes salutations distinguées.