

Une nouvelle option
pour le train de l'Est

Mémoire

présenté au

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

par

Micheline Bouchard
François Falardeau
Jacques Gagné

le 13 janvier 2009

Une nouvelle option

Depuis de nombreuses années, l'arrivée du train de l'Est dans la MRC de L'Assomption fait partie de l'imaginaire collectif de nombreux citoyens de Charlemagne, de Repentigny et de L'Assomption . Est-il possible que ce projet devienne réalité?

Sous-développement chronique

L'Est de Montréal et la MRC de L'Assomption sont depuis très longtemps négligées sur le plan du Transport en commun. Contrairement à l'Ouest, une grande partie du développement économique de l'Est s'est faite dans l'anarchie et surtout au mépris de l'humain et de l'environnement : les raffineries, le méga-dépotoir de Lachenaie, la pollution de nos cours d'eau, la vue sur le fleuve réservée aux mieux nantis, etc. Il est temps de sortir quelque peu de cette situation plutôt inconfortable en mettant en place des infrastructures pour un transport en commun efficace, qui pourra aussi répondre aux besoins des générations futures.

Le contexte économique actuel

Les données recensées par l'AMT (Agence Métropolitaine de Transport) datent déjà de quelques années et l'Étude de justification du projet du train de l'Est a été publiée en avril 2008. Depuis cette date, l'économie mondiale a vacillé et nous commençons déjà, au Québec, à en subir les contrecoups. Et ce n'est pas fini. 2009 et 2010 seront difficiles. Nous demandons donc au BAPE d'ajouter cet élément à ses réflexions (la crise économique actuelle) avant de faire quelque recommandation que ce soit au Gouvernement. Notons que l'AMT ne pouvait prévoir l'ampleur de la crise économique au moment où elle a publié son document Étude de justification.

Les prochains budgets d'Ottawa et de Québec.

Nous n'avons pas besoin d'être grands sorciers pour prévoir que dans les budgets des deux gouvernements respectifs, des milliards de dollars seront prévus pour accélérer la mise en œuvre de nombreux projets d'infrastructure un peu partout sur le territoire du Québec. Nous invitons donc les commissaires du BAPE à prendre en compte cet élément que l'on retrouvera dans les budgets canadiens et québécois qui seront dévoilés sous peu avant de remettre leur rapport final au Gouvernement.

Les objectifs qui doivent guider le BAPE relativement au tracé du train de banlieue

- 1- Desservir la population de l'Est de Montréal et de la MRC de L'Assomption par un train de banlieue
- 2- Privilégier la notion de développement durable
- 3- protéger coûte que coûte l'environnement sous toutes ses facettes (pollution, marécages, GES, etc.)
- 4- tenir compte des investissements nécessaires pour réaliser l'option choisie, ceci dans le contexte économique de 2009 et des prévisions pour 2010-2011
- 5- tenir compte des besoins des générations futures sur le plan du transport en commun
- 6- électrifier les rails
- 7- prévoir des mesures d'atténuation du bruit résultant d'un achalandage de voitures à proximité de toutes les gares.

Notre option : deux trains

Pour répondre de façon la plus complète possible aux objectifs que nous venons d'énumérer, une seule option s'offre à nous : construire deux (2) trains de banlieue. Dans le contexte actuel, le train de l'Est que nous revendiquons depuis plusieurs années n'est pas suffisant. Il faut aussi un train pour le Nord-Est de la région métropolitaine, un train qui desservira la MRC des Moulins, l'est et le centre de l'Île de Laval.

Donc, pour nous, membres des Séminaires de l'UTA MRC de L'Assomption, notre choix est fait : un premier train partira de l'Assomption (voie du CN déjà existante) passera par Repentigny (secteur Le Gardeur) et Charlemagne avant de se rendre à Montréal en longeant le sud de la Rivière-des-Prairies; un second train partira de Mascouche-Terrebonne (voie du CP déjà existante) passera par l'Île de Laval au nord de la Rivière-des-Prairies, traversera Saint-François, Duvernay / St-Vincent-de-Paul et bifurquera vers Montréal en traversant le secteur de Pont-Viau / Laval-des-Rapides entre l'autoroute 19 et l'autoroute 15.

Qui dit mieux?

Quand elle a fait toutes ses études, très complètes d'ailleurs, l'AMT ne pouvait imaginer une situation économique aussi difficile pour 2009-2010. C'est pourquoi la solution C (2 trains) qu'elle a analysée à la page 100 de l'Étude de justification), elle l'a rejetée parce qu'elle coûtait trop cher. Cette option devient la seule à privilégier dans le contexte économique actuel.

L'option des deux trains : qui dit mieux? Pas de nouvelles voies ferrées à construire, pas de pollution sonore ou visuelle pour les quartiers résidentiels, pas de destruction de milieux humides, pas de croisement avec un gazoduc, pas de problèmes complexes d'ingénierie pour traverser marécages, routes, rues, ruisseaux, lacs, pas de problèmes non plus pour traverser deux fois l'autoroute 640 et quatre lignes d'électricité, pas de nuisances pour la faune locale, etc.

Ces problèmes surgiraient à coup sûr lors de la construction d'une nouvelle voie ferrée entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny.

C'est la meilleure option sur le plan de l'acceptabilité sociale. C'est aussi une option où l'on privilégie le long terme. En effet, dans l'option retenue par l'AMT, on ne dessert pas l'Assomption, on ne dessert pas l'est et le centre de Laval. De plus, on crée une multitude de problèmes environnementaux en construisant une nouvelle ligne Mascouche /Terrebonne/ Repentigny. Il est donc temps de construire deux voies ferrées différentes en direction du centre- ville de Montréal.

Et enfin, dans le contexte économique actuel, c'est le temps d'investir tout de suite dans des infrastructures qui répondront à nos besoins de transport collectifs actuels, mais aussi, nous en sommes convaincus, aux besoins de plusieurs générations futures.

Qui dit mieux?

Jacques Gagné
Pour les Séminaires de l'UTA MRC de L'Assomption