



Mémoire de la Ville de Terrebonne

Projet Train de L'Est : Lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny

Avant-propos

La Ville de Terrebonne est la 10^e ville en importance au Québec et la 4^e dans la grande région métropolitaine. Avec quelque 100 000 habitants sur un territoire d'environ 154,5 km², Terrebonne constitue un pôle majeur de la Rive-Nord de Montréal. Sa position géographique et la qualité de vie qui y est offerte ont contribué à un important accroissement démographique au cours des dernières années.

Depuis quelques années, Terrebonne a résolument entrepris un virage environnemental, qui se traduit notamment par l'adoption d'une politique environnementale et d'un ambitieux Plan Vert contenant plus de 150 mesures. Comme en témoigne nos nombreuses actions et gestes concrets, le développement durable est dorénavant la pierre angulaire de notre gestion courante et de notre vision d'avenir.

En positionnant ainsi l'environnement au cœur de ses priorités et de son action, la Ville de Terrebonne reflète sans contredit les préoccupations environnementales de ses citoyennes et citoyens.

Par la présentation de ce mémoire, la Ville de Terrebonne réitère son appui à l'implantation du train de l'Est tel que présenté par l'AMT lors de la première

partie de l'audience. Nous estimons que le temps des discussions est terminé et il est maintenant temps de passer à l'action. Nous devons aller de l'avant avec le projet qui nous a été présenté. Nous appuyons donc sans réserve le tracé actuel, qui constitue, selon nous, la meilleure option pour notre population et pour notre administration.

Un projet essentiel au développement durable de Terrebonne

Historique

Depuis près d'une dizaine d'années, plusieurs intervenants de la région ont travaillé afin d'établir un lien ferroviaire entre le nord-est de la région métropolitaine et le centre-ville de Montréal. En 2004, la Ville de Terrebonne et sa population ont intensifié leurs démarches afin de sensibiliser le gouvernement à l'importance de corriger cette iniquité et d'établir une nouvelle ligne de train de banlieue pour desservir notre région.

Outre le dépôt d'une pétition de plus de 10 000 noms recueillis en 10 jours en mai 2005, la Ville a participé à la création d'un regroupement pour le train de l'Est constitué de 8 autres partenaires en 2006. Un sondage Léger Marketing (en annexe du présent document) publié en février 2006 démontrait que l'appui au train se chiffrait à 96 % chez les populations qui seraient desservies. Plus de 62 % des citoyens qui se rendent dans la région métropolitaine pour leur travail ou leurs études espéraient compter sur ce moyen de transport.

En 2006, le gouvernement a finalement annoncé la réalisation du projet pour 2010 et l'AMT a présenté un projet détaillé à notre population par le biais de séances d'information largement médiatisées. La Ville de Terrebonne a collaboré étroitement avec l'AMT pour que ce projet réponde à nos attentes ainsi qu'à celles de nos citoyennes et citoyens. Il est de notre devoir d'élus municipaux de s'assurer que divers aspects, notamment environnementaux, soient respectés par les promoteurs et c'est ce que nous avons fait.

Nous travaillons ce dossier depuis de nombreuses années et nous souhaitons ardemment qu'il se réalise selon l'échéancier prévu. La population de

Terrebonne a déjà trop attendu et ce projet, tel que présenté par l'AMT, doit être réalisé le plus rapidement possible.

Les besoins actuels de notre population

De par la croissance soutenue de notre municipalité, les besoins en transport collectif s'intensifient considérablement. Au cours des cinq dernières années, il s'est construit plus de 10 000 unités de logement pour la MRC des Moulins, ce qui représente environ 30 000 nouveaux arrivants. Nous devons tout mettre en oeuvre pour répondre à cette demande qui poursuit de nobles objectifs, dont celui de réduire les émissions de gaz à effet de serre en offrant à nos citoyens un moyen de transport alternatif durable et fiable.

L'offre de service en transport collectif serait grandement améliorée par l'ajout d'une infrastructure lourde de transport, compte tenu de notre densité urbaine. Il est plus que temps de rétablir l'équilibre avec les citoyens des autres régions de la métropole qui bénéficient d'un réseau de transports en commun généralement plus développé, notamment grâce à l'apport d'un lien ferroviaire.

De plus, les secteurs industriel et commercial de notre ville se portent très bien avec nos cinq parcs industriels. Nous estimons important d'offrir la possibilité aux gens habitant à l'extérieur de Terrebonne de venir travailler ici.

Le tracé actuel a déjà fait l'objet de nombreuses discussions, non seulement avec les autorités municipales mais également avec les citoyennes et citoyens qui ont été en mesure de s'exprimer sur le projet proposé. Nous croyons fermement que le tracé actuel présente des avantages indéniables. À maintes occasions, l'AMT a été en mesure d'expliquer son choix et de démontrer les nombreux objectifs reliés à ce projet. Il serait redondant ici de reprendre en détails les mêmes éléments.

Nous souscrivons entièrement aux objectifs poursuivis par ce nouveau lien ferroviaire tel que présenté, que ce soit pour une question environnementale ou encore pour réduire les coûts engendrés par la congestion urbaine. Beaucoup de familles profiteront de ces économies et, en ces temps d'insécurité économique, il s'agit d'un facteur à ne pas négliger.

De plus, l'implantation d'une nouvelle ligne de train permet à nos familles terrebonniennes une meilleure conciliation famille-travail. Il s'agit d'ailleurs d'un des objectifs poursuivis par notre politique familiale qui a été adoptée en 2005 et qui vise à améliorer la qualité de vie des familles et à favoriser leur épanouissement.

De plus, ce lien ferroviaire et les infrastructures qui y sont reliées répondent à nos objectifs inhérents à la gestion du territoire. Nous serons, par exemple en mesure de consolider notre cadre de développement axé sur les transports actifs, s'inscrivant ainsi dans une perspective de développement durable.

En ce qui a trait à la protection des terres agricoles, la Ville de Terrebonne s'est engagée par le biais de son Plan Vert à protéger et mettre en valeur le territoire agricole, notamment en restreignant les usages non agricoles dans la zone agricole. Le tracé actuel qui emprunte le terre-plein au centre de la 640 répond à cet engagement et reflète ainsi nos préoccupations à ce niveau.

L'établissement de ce lien, d'une gare régionale Mascouche-Terrebonne et de la gare de Terrebonne contribueront également à bonifier la revitalisation des quartiers concernés et nous permettra de nous orienter davantage vers le développement de projets de type TOD (Transit oriented development). Une orientation qui nous est chère ici, à la ville de Terrebonne.

Un tracé qui répond à nos besoins

Depuis les premiers balbutiements de ce projet, la municipalité, de concert avec divers partenaires, que ce soit l'AMT, la MRC et les autres villes concernées ont mis l'épaule à la roue pour que se réalise cette nouvelle ligne de train. Tous les intervenants ont déployé une énergie hors du commun pour livrer un projet bien ficelé qui répond aux attentes des contribuables. De considérables ressources humaines et matérielles ont été investies jusqu'à ce jour pour mettre littéralement ce projet sur les rails. Ces partenaires ont tous consciencieusement fait leurs devoirs en examinant l'ensemble des tenants et aboutissements de ce futur lien ferroviaire.

Ces résultats ont été présentés à la population lors de diverses séances d'information publique. L'AMT a présenté en toute transparence l'étude d'impact environnemental qui a démontré que le projet porte une attention particulière aux éléments sensibles du milieu, notamment les boisés, les milieux humides, les secteurs agricoles et résidentiels.

Les promoteurs du projet ont fait état des impacts positifs qui découleront du tracé proposé. Que ce soit d'un point de vue économique, d'un point de vue environnemental ou au niveau d'une offre bonifiée de transport collectif qui améliorera les conditions de transports et de circulation.

L'AMT s'est engagée à limiter le déboisement sur les sites de travaux, à protéger les arbres, à conserver une zone tampon de végétation à proximité des secteurs résidentiels. De plus, diverses mesures seront mises en place afin d'assurer la protection de l'intégrité des milieux humides adjacents les zones de travaux. Nous croyons que l'ensemble des mesures d'atténuation mises en place

répondent aux préoccupations environnementales qui ont été soulevées jusqu'ici.

En ce qui concerne plus particulièrement la Ville de Terrebonne, nous endossons donc le tracé actuel pour plusieurs raisons plus spécifique à notre territoire :

- L'utilisation du terre-plein de la 640 permet de regrouper les infrastructures de transport dans une même zone;
- Contrairement aux autres scénarios proposés, l'emplacement prévue de la gare de Terrebonne se situe dans le secteur Lachenaie, ce qui permettra de desservir l'est de notre municipalité. Il s'agit d'un secteur en plein développement qui comprend déjà le Centre hospitalier Legardeur et où poursuivrons plusieurs grands projets dont le Ruisseau de feu;
- Notre économie locale bénéficiera de toutes les phases de la construction;
- Le tracé proposé permet plus de départ à l'heure de ponte donc un meilleur service pour notre population.

Conclusion

En terminant, permettez-moi de réitérer toute l'importance que revêt ce projet pour la population de Terrebonne. Depuis des années, de nombreux partenaires se mobilisent pour qu'enfin cette nouvelle ligne de train voit le jour. Les bénéfices sont indéniables, principalement pour nos citoyens qui attendent déjà depuis trop longtemps. Il est maintenant temps de corriger le déséquilibre inhérent à l'offre en transport collectif pour le nord-est de la grande région métropolitaine.

Je ne vous cacherais pas que l'annonce de la tenue d'audiences publiques sur ce projet nous est difficilement explicable et nous fait craindre un report de l'échéancier initial. Tout au long du processus, le bien-être des gens concernés a été pris en considération par l'AMT et nous estimons que nous devons aller de l'avant avec le tracé actuel. Ce dernier répond à nos attentes, que ce soit au chapitre environnemental ou au niveau de notre plan d'urbanisme. De plus, il s'inscrit dans les objectifs poursuivis par notre politique familiale.

Nous souscrivons également au Plan triennal d'immobilisations de l'AMT qui prévoit, lors d'une deuxième phase, la desserte du secteur de l'Assomption.

Nous espérons vivement que ces audiences ne retarderont pas le début des travaux. Les besoins en transport collectif, maintes fois exprimés par les citoyens et citoyennes que je représente, sont criants. Les Terrebonniennes et Terrebonniens sont en droit de bénéficier équitablement des retombées de leurs taxes et impôts. Nous attendons depuis plus de dix ans.

Il s'agit d'un projet vital pour l'épanouissement de notre collectivité et qui respecte en tous points les principes de développement durable auxquels nous adhérons en tant qu'administration publique.

Merci d'avoir pris le temps de nous écouter

Regroupement du train de l'est de Montréal

**Projet d'implantation d'un train de banlieue
dans l'est de Montréal**

**Résultats d'un sondage
Février 2006**

**Opinion des citoyens de l'est de Montréal à l'égard du projet
d'implantation d'un train de banlieue dans leur région**

Février 2006
13384-002



MEMBER/MEMBRE **GALLUP**
INTERNATIONAL ASSOCIATION

Table des matières

Rappel méthodologique	3
1. Un appui quasi unanime à l'égard du projet d'implantation d'un train de banlieue dans l'est de Montréal	4
2. S'il y avait un train de banlieue dans l'est de Montréal, 40% des répondants envisageraient de le prendre chaque semaine	5
3. Selon deux répondants sur trois, le gouvernement du Québec doit procéder dans les meilleurs délais	6

Rappel méthodologique

Ce sondage a été effectué par Léger Marketing au moyen d'entrevues téléphoniques auprès d'un échantillon représentatif de 400 citoyens demeurant dans l'est de l'Île de Montréal et dans la banlieue est de Montréal, âgés de 18 ans ou plus, pouvant s'exprimer en français ou en anglais.

Les entrevues ont été réalisées à partir de notre centre d'appels de Montréal du 16 au 19 février 2006. Nous avons la possibilité d'effectuer jusqu'à 10 appels dans les cas de non-réponse.

Selon les données de Statistique Canada, les résultats ont été pondérés selon le sexe, les secteurs à l'étude et l'âge, afin de rendre l'échantillon représentatif de l'ensemble de la population adulte à l'étude. Finalement, nous obtenons, avec les 400 personnes sondées, une marge d'erreur maximale de $\pm 4,9\%$, et ce, 19 fois sur 20.

À titre d'information, les secteurs dans lesquels nous avons sondé étaient les suivants :

Secteurs à l'étude	Codes postaux débutant par :
Ahuntsic	H2C
Secteur du Boulevard Pie-IX	H1Z
Rivière-des-Prairies	H1E
Anjou	H1K
Saint-Léonard	H1R
Pointe-aux-Trembles	H1B
Repentigny	J6A
Terrebonne	J6W
Mascouche	J7K

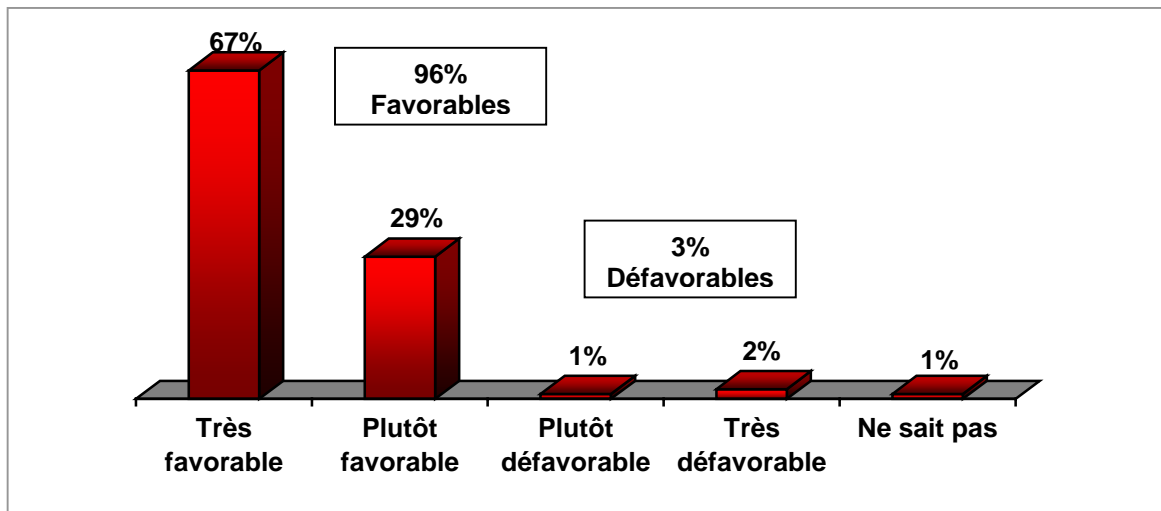
Le masculin est utilisé afin d'alléger le texte.

1. Un appui quasi unanime à l'égard du projet d'implantation d'un train de banlieue dans l'est de Montréal

- À l'heure actuelle dans l'est de Montréal, **96% des citoyens interrogés** affirment être **favorables au projet d'implantation d'un train de banlieue** qui reliera le centre-ville de Montréal à l'est du Grand Montréal et qui desservira les populations situées près du Mont-Royal, dans les secteurs de l'Acadie, Saint-Léonard, Montréal-Nord, en passant par Anjou, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Charlemagne, Repentigny, Terrebonne et Mascouche. De ce pourcentage, 67% sont très favorables au projet et 29% sont plutôt favorables.

Graphique 1

Comme vous le savez peut-être, il y a un projet d'implantation d'un train de banlieue qui reliera le centre-ville de Montréal à l'est du Grand Montréal et qui desservira les populations situées près du Mont-Royal dans les secteurs de l'Acadie, St-Léonard, Montréal-Nord, en passant par Anjou, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Charlemagne, Repentigny, Terrebonne et Mascouche. De façon générale, diriez-vous que vous êtes...à ce projet de train de banlieue dans l'est de Montréal ?
(n=400)

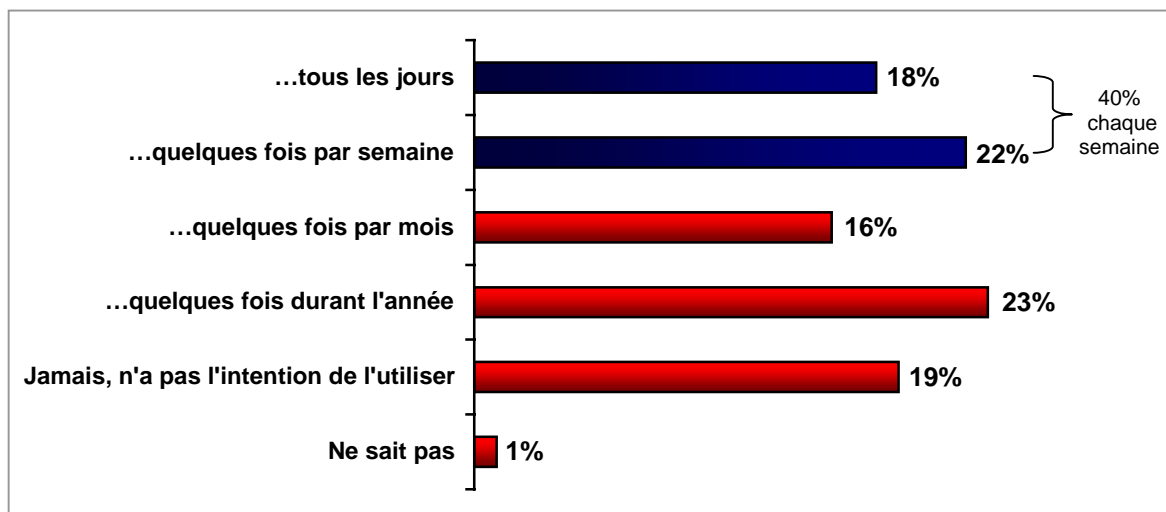


2. S'il y avait un train de banlieue dans l'est de Montréal, 40% des répondants envisageraient de le prendre chaque semaine

- S'il y avait un train de banlieue dans l'est de Montréal qui reliait le centre-ville de Montréal à l'est du Grand Montréal, **40% des répondants** affirment **qu'ils envisageraient probablement de le prendre chaque semaine**, dont 18% tous les jours et 22% quelques fois par semaine. De plus, soulignons que 16% des répondants disent qu'ils seraient intéressés à prendre ce moyen de transport quelques fois par mois, 23% quelques fois durant l'année alors que 19% avouent qu'ils ne le prendraient jamais.
- **L'intérêt** à prendre le train de banlieue **tous les jours** s'avère plus marqué chez les hommes (23%), les 35 à 44 ans (28%), les citoyens qui travaillent (27%), les citoyens qui travaillent au centre-ville de Montréal (62%), les diplômés universitaires (25%) et les personnes dont le revenu familial se situe entre 40 000 \$ et 79 999 \$.

Graphique 2

S'il y avait un train de banlieue dans l'est de Montréal qui reliait le centre-ville de Montréal à l'est du Grand Montréal, est-il probable que vous le preniez...?
(n=400)



3. Selon deux répondants sur trois, le gouvernement du Québec doit procéder dans les meilleurs délais

- Selon **64% des citoyens interrogés**, le gouvernement du Québec doit **procéder dans les meilleurs délais** dès l'annonce du projet d'implantation du train de banlieue dans l'est de Montréal, et ce, avec son propre financement. Toutefois, 27% des répondants croient plutôt qu'il doit attendre avant de procéder à l'implantation du projet pour pouvoir compter sur une aide financière additionnelle, incluant celle du gouvernement fédéral.

Graphique 3
Toujours dans le projet d'implantation d'un train de banlieue dans l'est de Montréal, selon vous, le gouvernement du Québec doit-il...?
(n=400)

