



Mémoire
présenté aux commissaires du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

PROJET DU «TRAIN DE L'EST»

Monsieur Ronald Gadbois, président
Accès-L'Assomption
255, rue Saint-Étienne • L'Assomption (Québec) • J5W 1W7

L'Assomption, vendredi 9 janvier 2009



TABLE DES MATIÈRES

Mission de l'organisme	p. 3
Historique du projet d'un train de banlieue à L'Assomption	p. 4
Constats des membres du comité Accès-L'Assomption	p. 6
Options proposées par l'AMT	p. 9
Impacts positifs du train de banlieue à L'Assomption	p. 10
En résumé	p. 12
Annexe	p. 13
<ul style="list-style-type: none">• Les articles de journaux• Les cartes• Les statistiques	



MISSION DE L'ORGANISME

Organisme sans but lucratif qui a comme mission de faire la promotion du transport en commun dans la MRC de L'Assomption, de recueillir les commentaires des usagers et de proposer des solutions.

Train de banlieue L'Assomption/Montréal

Depuis quelques années, l'organisme revendique haut et fort un train de banlieue pour les villes du Nord-Est de Montréal. Enfin, le train arrivera sous peu dans notre région, mais malheureusement pas à L'Assomption. Accès-L'Assomption suit de près ce dossier en analysant les raisons derrière le retrait de L'Assomption du trajet de train de banlieue (Train de l'Est) et essayant de trouver des alternatives pour remettre la ville sur les rails.

Transport en commun par autobus

La MRC de L'Assomption est le seul secteur de la banlieue de Montréal sans voie réservée vers Montréal : Accès-L'Assomption agit pour la réalisation de ce projet important. L'organisme recueille les commentaires des usagers au sujet de la qualité du service d'autobus et analyse les décisions du Réseau de transport collectif (RTC) de la MRC de L'Assomption, en se demandant si elles répondent ou non aux besoins des usagers (l'état des autobus et des minibus, les horaires, les trajets, etc.).

Accès-L'Assomption revendique et prend position pour les citoyens sur les enjeux du transport en commun. L'organisme s'implique envers ceux qui sont intéressés au développement du transport ou ceux qui veulent représenter les usagers du transport en commun pour amener les suggestions auprès des autorités concernées. Ensemble, la situation pour les citoyens de la MRC de L'Assomption peut s'améliorer.

Les activités de l'organisme se déroulent en partie au Vieux Palais de Justice de L'Assomption, situé au 255 rue Saint-Étienne dans le Vieux-L'Assomption.



Historique du projet d'un train de banlieue à L'Assomption

Depuis 1976, la ligne de train proposée L'Assomption/Repentigny/Montréal a toujours fait l'objet des plans de transport du Ministre des transports du Québec.

En 1980, cette ligne a fait l'objet d'études d'avant projet pour un service appelé à l'époque «métro de surface». **Entre 1980 et 2002**, plusieurs études ont été réalisées pour la faisabilité d'une gare à L'Assomption. Toutes ces études arrivent à la conclusion de la nécessité d'implanter un train de banlieue dans la municipalité. Durant toutes ces années, le projet a été défendu par plusieurs citoyens désireux de trouver une solution au problème de congestion routière entre L'Assomption et Montréal.

En 1993, une première rencontre a eu lieu entre les dirigeants de la ville de L'Assomption et les représentants du CN pour parler de la possibilité qu'un train puisse desservir L'Assomption.

Le 13 juin 2002, le projet du train de banlieue L'Assomption/Repentigny/Montréal a été analysé par le **Conseil ferroviaire des trains de banlieue** et mis à jour par **Montrain**, une division du CN.

En 2002, on relate que la ligne L'Assomption/Montréal aura son origine à L'Assomption : très bon potentiel de gare régionale, une voie ferrée en très bonne condition et on ajoute qu'un **service de train serait possible dans un délai de 12 à 24 mois**, selon les approbations des budgets et la disponibilité du matériel roulant.

En 2003, l'AMT avait proposé 2 tracés de train de banlieue :

- **L'Assomption**-Montréal, en passant par Repentigny et Charlemagne ;
- Mascouche-Montréal, en passant par Terrebonne et **Laval**.

Le 2 octobre 2003 et le 25 sept 2005, un train promotionnel a quitté L'Assomption en direction du centre-ville de Montréal, en passant par le nord de la métropole. Tous les passagers à bord (citoyens, maires et conseillers municipaux) ont pu constater que ce trajet est réalisable.



Fin octobre 2005, l'AMT informait que le projet du train de banlieue comprenait les caractéristiques générales suivantes :

- Un parcours de **47.3 km** entre L'Assomption et la Gare Centrale en **58 minutes** ;
- **12 gares** entre L'Assomption et le centre-ville de Montréal (L'Assomption, Repentigny, Charlemagne et 9 sur l'île de Montréal) ;
- **4 ou 5 départs** matin et soir ;
- Ces villes sont reliées actuellement entre elles par la **voie ferrée du CN**.

Le 9 mars 2006, l'organisme Accès-L'Assomption a été créé. **Le 17 mars 2006**, l'AMT a changé le projet pour le nommer le «Train de l'Est» : le tracé proposé est Mascouche-Montréal en passant par Terrebonne, Repentigny et Charlemagne, **en évitant L'Assomption et Laval**.

En février 2007, en vue d'activer le dossier du train de banlieue à L'Assomption, les membres du comité ont déposé une pétition de plus de **8000 noms** adressée à M. Michel Després, Ministre des Transports du Québec; M. Joël Gauthier, président de l'Agence métropolitaine de Transport; M. David Whissel, député d'Argenteuil et responsable de la région de Lanaudière; Madame Chantal Deschamps, mairesse de Repentigny et préfète de la MRC de L'Assomption; M. Pierre Gour, maire de L'Assomption et M. Jean Léveillé, président de Transport 2000.

Le 8 février 2007, cette pétition a été remise à M. Jean-Claude St-André, député de L'Assomption et à son homologue M. Luc Thériault, député de Masson. Le comité Accès-L'Assomption a fait parvenir cette pétition par la poste à l'Assemblée Nationale.



Constats des membres du comité Accès-L'Assomption

Considérant que L'Assomption figurait dans le **projet initial** du train de banlieue avant mars 2006.

Considérant que les terrains sont déjà disponibles pour recevoir une **gare**, un stationnement d'au moins **600 places** pour les usagers, un espace pour les **trains** et même un **garage**.

Considérant que le chemin de fer du CN est en **très bonne condition**.

Considérant qu' il y a déjà une **voie de contournement** fonctionnelle (pour laisser passer les trains de marchandises).

Considérant qu' on peut déjà prendre le train avec **VIA Rail Canada**, sur le site de la future gare de L'Assomption.

Considérant que L'Assomption pourrait desservir un **bassin de plus de 100 000 personnes** ;

- Joliette et sa banlieue : 58 000 h.
- **L'Assomption** : **18 000 h.**
- Lavaltrie : 13 000 h.
- L'Épiphanie (V+P) : 8 000 h.
- Saint-Sulpice : 3 500 h.
- Sans compter l'Est de Repentigny (à l'Est de la rue Valmont).

En attendant la venue du train de banlieue à Joliette, la MRC de Joliette voudrait relier le centre-ville de la capitale de Lanaudière à L'Assomption par un service d'autobus express.

Considérant que L'Assomption connaît depuis quelques années un fort taux de croissance démographique. **Depuis 1996**, la ville a connu une augmentation de sa population de **plus de 12%**. **Depuis 2002**, le développement s'est accéléré avec **5 quartiers résidentiels**, représentant près de **3500 nouvelles habitations**. Avec ses 18 000 citoyens, elle est la 5^e plus grande ville de la région de Lanaudière et au 48^e rang au Québec.



Considérant qu' un train qui partirait de L'Assomption permettrait **suffisamment de places assises** pour tous les usagers subséquents de la MRC de L'Assomption et de l'Est de Montréal. Si le train part uniquement de Mascouche, ce ne sera pas le cas.

Considérant que la future gare serait facilement accessible :

- À 5 minutes de l'**autoroute 40**, sortie 108 ;
- **Route 339** pour les citoyens de L'Épiphanie (rang L'Achigan) ;
- **Route 341** pour les citoyens de L'Épiphanie et de l'Est de Repentigny ;
- **Route 343** pour les citoyens du Haut-L'Assomption (St-Gérard) et de Saint-Sulpice ;
- **Route 344**, l'endroit où sera la gare (boul. L'Ange-Gardien).

Considérant que la gare serait à côté de l'usine **Electrolux Canada**, qui est la plus grande usine de la région de Lanaudière avec ses 1300 employés environ. Elle serait aussi tout près de la 2^e usine de **Stageline** (en opération depuis le 1^{er} octobre 2008), qui a plus de 100 employés et qui est la première «usine verte» au Québec et la deuxième plus performante au niveau éco-énergétique au Canada. Ce quartier industriel est en expansion.

Considérant qu' une gare à L'Assomption permettrait de **retirer plus de véhicules de la route**, permettant ainsi de **diminuer la pollution de l'air et de l'eau, ainsi que les pertes de temps** sur la route qui nuisent à la productivité au travail (absentéisme, coût supplémentaire pour les employés et les employeurs, etc.).

Les heures de pointe s'étendent maintenant de 15h30 à 18h30 en général. Vu la **forte croissance démographique** dans la MRC de L'Assomption, un nombre important de véhicules se sont ajoutés depuis plusieurs années sur son territoire.

Le nombre de déplacements sur le pont Charles-de-Gaulle, reliant Montréal à Terrebonne (Lachenaie), est passé de 87 000 en 1995 à **plus de 100 000 aujourd'hui**. Ce pont est devenu le 3^e pont le plus important sur la Rive-Nord de Montréal, qui en compte 8 au total.



Avec une gare à L'Assomption, le train contribuerait davantage à **diminuer le trafic** et par le fait même la **pollution de l'air et de l'eau**. Nos cours d'eau seraient tributaires d'un moins grand achalandage sur les ponts, car il ne faut pas oublier les pertes de liquides et les produits apportés par les véhicules, dont les huiles moteurs, lave-vitres, boues industrielles ou autres produits polluants qui se retrouvent inévitablement dans nos rivières par l'eau de ruissellement.

Une gare à L'Assomption aurait une incidence directe et non négligeable sur le nombre de véhicules empruntant les ponts : **plus de 25 000 personnes** partent quotidiennement des MRC de L'Assomption et de Montcalm, à destination de Montréal, pour y travailler ou y étudier, dont près de **75 % se déplacent en voiture**.

Considérant que moins de 2 km seulement séparent les gares de Repentigny (Le Gardeur) et de Charlemagne. Une gare à L'Assomption permettrait de couvrir un **tout autre bassin de population**, dont une partie des MRC de L'Assomption (L'Assomption, L'Épiphanie, Saint-Sulpice), d'Autray (Lavaltrie) et de Joliette. Fait à signaler, dans le projet actuel, le train éviterait complètement le comté de L'Assomption (ex ville de Repentigny, ex ville de L'Assomption et Saint-Sulpice).

Considérant que la voie ferrée du CN est **fonctionnelle et sécuritaire**. Elle est en bonne condition, car en décembre 2007, le président de l'AMT, Monsieur Joël Gauthier, avait envisagé la possibilité de **devancer le premier départ du «Train de l'Est» dès l'automne 2009** et qu'il était envisageable que ce départ s'effectue dans la MRC de L'Assomption, puisque cette ligne de train de banlieue **peut déjà utiliser la ligne ferroviaire du CN**. Une autre preuve que la voie ferrée du CN est sécuritaire, la **vitesse des trains : 120 km/h** pour les trains de passagers et **80 km/h** pour les trains de marchandises.

Considérant qu' il ne manque que la **signalisation** (ce qui est facilement réalisable et peu coûteux).

Pour toutes ces raisons, L'Assomption doit faire partie du «Train de l'Est» pour le bénéfice de la population de la région de Lanaudière et de l'Est de Montréal.



Options proposées par l'AMT

1. 1 trajet : **Mascouche/Montréal (projet proposé par l'AMT depuis 2006)**
 - En passant par Terrebonne (Lachenaie), Repentigny et Charlemagne
 - En évitant Laval et L'Assomption
 - Nouveau chemin de fer entre Terrebonne et Repentigny

2. 1 trajet : **L'Assomption/Montréal**
 - En passant par Repentigny et Charlemagne
 - En évitant Mascouche et Terrebonne
 - Chemin de fer existant du CN

3. 2 trajets : **L'Assomption/Montréal (projet en 2003)**
 - En passant par Repentigny et Charlemagne
 - Chemin de fer existant du CN**Mascouche/Montréal**
 - En passant par Terrebonne et Laval
 - Chemin de fer existant du CP

Option 1

La 1^{re} option serait **la plus néfaste** au niveau de l'environnement, la moins économique et la plus complexe à réaliser, à cause de la construction d'un nouveau chemin de fer :

- Éviter les **piliers** de plusieurs viaducs sur l'autoroute 640 ;
- Éviter un **milieu humide** à Lachenaie, protégé par **Canards Illimités Canada** ;
- Éviter l'usine d'armement **General Dynamics** à Repentigny (Le Gardeur) ;
- **Exproprier** un ou plusieurs terrains privés (dont à Charlemagne), etc.

Option 2

La 2^e option serait **la plus simple** et **la plus économique**, vu que ce tracé emprunterait uniquement le chemin de fer du CN et qu'une seule MRC (L'Assomption) serait desservie par le train pour se rendre à Montréal.

Option 3

Parmi ces choix, **la 3^e option est la meilleure** pour plusieurs raisons : c'est l'option la plus environnementale et la plus logique, car il n'y aurait **pas de chemin de fer à construire** et toutes les villes importantes du sud de la région de Lanaudière (en plus de Laval) seraient desservies par le train. Cela permettrait de **couvrir un plus grand bassin de population** et de **retirer plus de véhicules** de la circulation sur la Rive-Nord.



Impacts positifs du train de banlieue à L'Assomption

La venue du train de banlieue aura un impact positif pour L'Assomption, car il y aura des rentrées fiscales importantes dû à de nouvelles constructions, tant au niveau industriel que résidentiel. Le train aura un impact majeur sur l'environnement (avec moins de circulation sur les routes, donc moins de pollution), ainsi que sur le développement économique et social de la ville.

Voici l'environnement du site de la future gare

En face et à gauche ... **Quartier industriel en expansion :**

- Electrolux, Stageline, etc.

À droite ...

Zone commerciale :

- Coopérative agricole de L'Assomption, Coupal, etc.

Tout près de là ...

Institutions :

- Bureau rég., centre de recherche et laboratoire du MAPAQ (Ministère de l'Agriculture, Pêcheries et Alimentation du Qc)
- École secondaire Paul-Arseneau, garderie
- Services Québec, etc.

Secteur résidentiel :

- Nouveau projet Les Cours du Patrimoine
- Plusieurs édifices à logements

Autres industries :

- Plastiques Anchor
- Carrefour industriel et expérimental de Lanaudière (CIEL)
- Ipex

Contrairement à Charlemagne ou à Repentigny, où le développement tire à sa fin (elles sont presque totalement urbanisées), L'Assomption a encore un grand potentiel de développement, qui a la plus grande superficie de son comté avec plus de 100 km² (environ 40% de sa MRC). C'est donc dans cette ville où le train apportera le plus d'effets positifs dans la MRC de L'Assomption.



L'Assomption, qui est la plus vieille ville à l'intérieur des terres du Québec (fondé en 1717), n'est pas une simple ville dortoir : depuis l'an 2000 environ, elle est devenue une véritable **cité culturelle et patrimoniale** avec ses 5 salles de spectacle (dont un théâtre régional de 660 places), 40 cafés et restaurants (dont une vingtaine avec terrasse), 5 gîtes, 3 clubs de golf (dont un semi-privé), 2 centres de santé renommés, plusieurs attraits agrotouristiques (dont une chocolaterie, fabrique de desserts maison, micro-brasserie), quelques sites historiques concentrés dans le quartier du Vieux-L'Assomption, etc. Seulement 3 villes dans la région de Lanaudière possèdent un quartier patrimonial : Terrebonne, Joliette et L'Assomption. Ce sont aussi ces trois villes qui ont un cégep et un grand théâtre.

Elle est aussi une **ville institutionnelle** avec 6 écoles primaires, 3 écoles secondaires (dont une privée), une des 3 composantes du Cégep régional de Lanaudière, un campus universitaire de l'UQÀM, le bureau de la MRC de L'Assomption, un centre culturel, un centre régional d'archives, un nouveau complexe sportif, une maison de la culture, etc.

La ville peut compter aussi sur les **nombreuses industries** sur son territoire, dont Electrolux qui est la plus importante usine de la région de Lanaudière, plusieurs autres usines qui emploient plus de 50 employés et quelques laboratoires de recherche.

Comme on peut le voir, L'Assomption est une **ville importante** pour sa région, grâce à tous les services qu'on peut y retrouver. C'est une **ville champêtre** qui a trouvé un équilibre entre son côté rural et urbain.

Un train de banlieue à L'Assomption permettrait de confirmer son statut de **capitale de comté** et qui pourrait desservir en même temps la capitale régionale qui est Joliette, surtout que Saint-Jérôme, la capitale des Laurentides, a maintenant son train. Tout comme Joliette, Saint-Jérôme est une ville-centre en périphérie du Grand Montréal (à l'extérieur de la CMM).

Un minimum de logique serait d'amener le train au moins jusqu'à L'Assomption pour pouvoir **couvrir toute la MRC de L'Assomption** et en même temps la **MRC de Joliette** . En ayant un terminal de train ici et en accueillant les citoyens des autres MRC environnantes (Autray et Joliette), L'Assomption serait une plaque tournante au niveau du transport en commun et **augmenterait son pouvoir d'attraction** au niveau commercial, industriel et résidentiel.



En résumé

Comparativement au projet de 2003, **le projet actuel coûtera plus cher pour desservir moins de monde**, évitant un bassin de près de 150 000 personnes (la région de L'Assomption et l'Est de Laval). Depuis mars 2006, le coût du projet est passé de 300 millions \$ à près de **400 millions \$**. D'autres imprévus ou problèmes techniques pourraient survenir d'ici la réalisation du projet, tellement le dossier est complexe.

Si l'ancienne ville de Terrebonne et L'Assomption ont été retirées du projet du «Train de l'Est», c'est dû supposément à l'impossibilité de faire passer le train de Mascouche par Laval. Il faut demander la liste des problèmes techniques (s'il y en a), connaître les moyens de les régler et à quel coût. Il sera sûrement **plus simple et plus écologique** de faire passer le train à Laval, où il y a déjà le **chemin de fer du CP**, que de surmonter tous les problèmes reliés au nouveau tracé, qui passera dans le terre-plein de l'autoroute 640 entre Terrebonne et Repentigny.

Dans le **PTI** (programme triennal d'immobilisations) **2006** de l'AMT, l'ancienne ville de Terrebonne et L'Assomption faisaient encore partie du tracé du train de banlieue. Les deux villes auraient eu leur train si le tracé avait passé par Laval. Que le train de Mascouche passe par Laval ou Repentigny, L'Assomption peut recevoir **dès maintenant** le train et ainsi desservir les usagers de sa région, vu que tout est prêt ici pour l'accueillir. Peu importe le tracé retenu, un **deuxième terminal** dans la région pourrait être créé à L'Assomption, puisque l'espace est déjà disponible pour l'accueillir.

Comme le prévoyait l'AMT en décembre 2007, il serait possible de **devancer le premier départ du «Train de l'Est» dans la MRC de L'Assomption dès l'automne 2009**, car notre ligne de train de banlieue **peut déjà utiliser la ligne ferroviaire du CN**, mais cette proposition n'a pas fait long feu pour des raisons inconnues.

Pour terminer, l'idéal serait de revenir au projet de 2003 qui est d'implanter 2 services de train de banlieue : **L'Assomption/Montréal** (via Repentigny) et **Mascouche/Montréal** (via Laval). Pour un service optimal, il pourrait y avoir 5 départs matin et soir, à partir de L'Assomption et de Mascouche et cela, à moindre coût que le projet proposé actuellement par l'AMT.



ANNEXE

Les articles de journaux




Les cartes

Les statistiques

Couronne NORD-EST



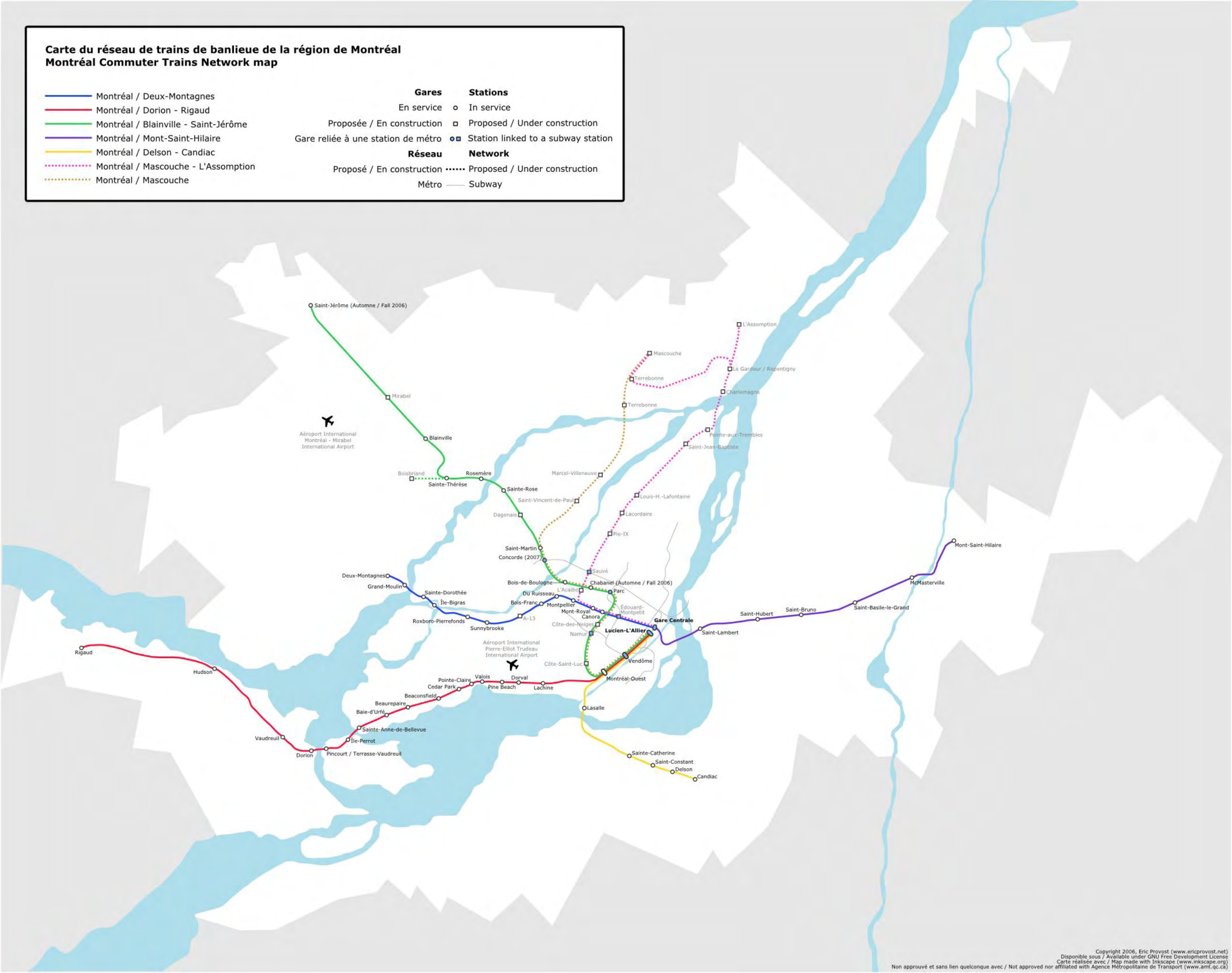
Légende

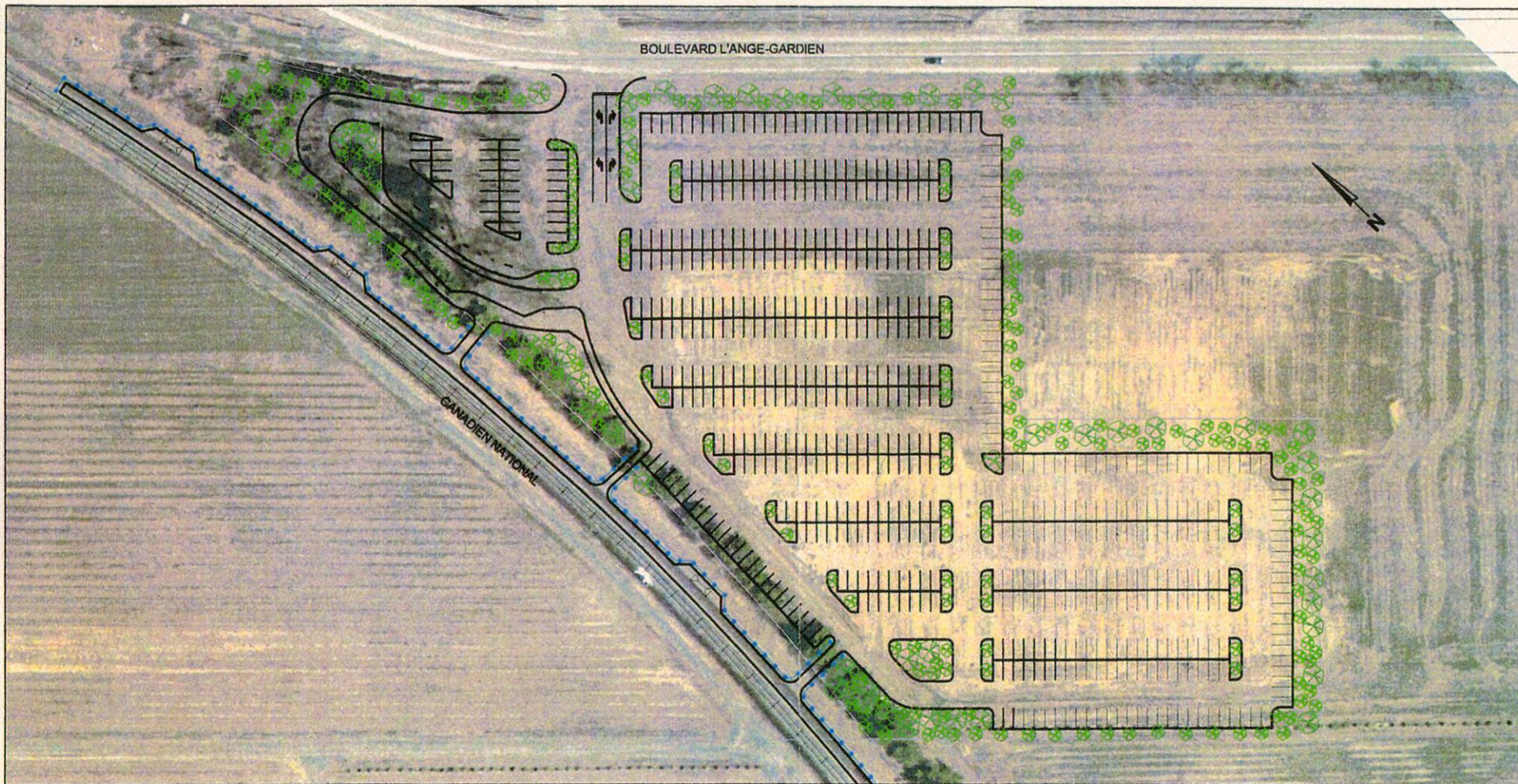
-  Ligne existante
-  Ligne projeté
-  Gare Projeté

Carte du réseau de trains de banlieue de la région de Montréal
Montréal Commuter Trains Network map










- Montréal / Deux-Montagnes
- Montréal / Dorion - Rigaud
- Montréal / Blainville - Saint-Jérôme
- Montréal / Mont-Saint-Hilaire
- Montréal / Delson - Candiac
- ⋯ Montréal / Mascouche - L'Assomption
- ⋯ Montréal / Mascouche

Gares	Stations
En service	○ In service
Proposée / En construction	□ Proposed / Under construction
Gare reliée à une station de métro	■ Station linked to a subway station
Réseau	Network
Proposé / En construction	⋯ Proposed / Under construction
Métro	— Subway





Légende:

-  Abri (gare)
-  Abribus (terminus)
-  Billetterie (distributrice, valideuse et téléphone)
-  Banc
-  Support à vélos
-  Garde-corps (quai)
-  Clôture à mailles de chaîne
-  Espace réservé pour personne à mobilité réduite
-  Pylône Hydro-Québec



Étude du train de banlieue Montréal/Repentigny
Choix de sites et élaboration de concepts de gares

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT GARE, TERMINUS ET STATIONNEMENT SITE L'ASSOMPTION

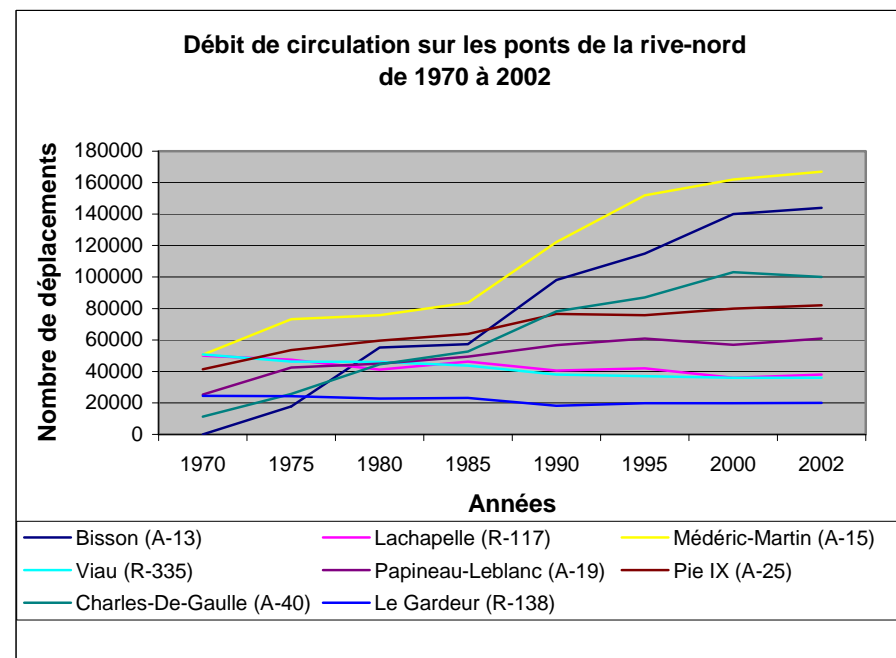
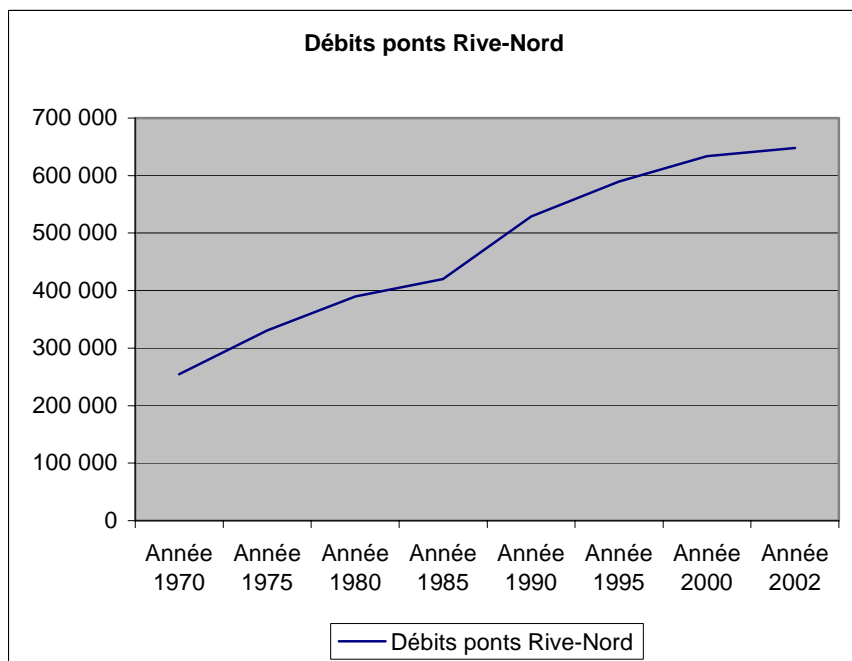
Réf. AMTI05SP-0529-000

Réf. TECSULT: 0514080

Date: Mars 2006

Échelle 1:1000 **Figure X.X**

Évolution des débits de circulation entre la Rive-Nord et Montréal entre 1970 et 2002



Ponts/Année	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2002
Bisson (A-13)	Avant const.	17 812	55 200	57 410	98 140	115 000	140000	144000
Lachapelle (R-117)	50 114	47 432	41 150	46 340	40 580	42 000	36000	38000
Médéric-Martin (A-15)	50 539	73 244	75 800	83 600	122 240	152 000	162000	167000
Viau (R-335)	50 920	46 286	46 090	43 660	38 000	37 000	36000	36000
Papineau-Leblanc (A-19)	25 336	42 440	45 000	49 360	56 820	61 000	57000	61000
Pie IX (A-25)	41 400	53 572	59 500	63 860	76 580	75 820	80000	82000
Charles-De-Gaulle (A-40)	11 307	25 648	44 500	52 580	78 080	87 000	103000	100000
Le Gardeur (R-138)	24 606	24 356	22 710	23 140	18 260	19 700	19700	20000
SOUS-TOTAL	254 222	330 790	389 950	419 950	528 700	589 520	633700	648000
Variation							7,5 %	

Train de banlieue Lanaudière/Montréal

	Mascouche-Terrebonne-Repentigny-Montréal	Mascouche-Terrebonne-Laval-Montréal	L'Assomption-Repentigny-Montréal	2 services de train Lanaudière/MTL
Coût :	Près de 400 millions \$ (300 millions \$ au départ)	130 millions \$ (neuf) 50 millions \$ (usagé)	195 millions \$ (neuf) 80 millions \$ (usagé)	Total : 325 M \$ Total : 130 M \$
Départs :	5 (max. 8)	3 départs	5 départs	Total : 6200 usag.
Usagers :	5500 usagers	1200 usagers	5000 usagers	
Distance :	51 km <i>(12 km : Terrebonne/Repentigny)</i>	43 km	47 km	
Temps :	61 min. de Mascouche 58 min. de Terrebonne	35 min. de Mascouche 32 min. de Terrebonne	58 min. de L'Assomption 50 min. de Repentigny	
Gares :	14 (11 nouvelles)	9 (4 nouvelles)	12 (9 nouvelles)	
Locomotives :	5 neuves bi-modes	4 bi-modes	4 bi-modes	
Voitures :	30 neuves à 2 étages	20 à 2 étages	30 à 2 étages	
Mise en service :	En 2010 (annoncé en 2006)	En 2003	En 2003	
Partage des coûts :	AMT : 10% Villes : 40% Usagers : 50%			Zone des usagers : Est de MTL : 70% Rive-Nord : 30%
Gares à bâtir :	Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Charlemagne Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Lacordaire (Saint-Léonard), Pie-IX (Montréal-Nord), Sauvé (Ahuntsic) et Acadie			
Gares existantes :	Mont-Royal, Canora, Gare centrale (centre-ville de Montréal)			
Gares évitées :	L'Assomption : bassin de 100 000 personnes <ul style="list-style-type: none"> • L'Épiphanie, Saint-Sulpice, Est de Repentigny, Lavaltrie, MRC de Joliette Laval (2 gares) : bassin de 50 000 personnes <ul style="list-style-type: none"> • Trois quartiers dans l'Est de Laval (Duvernay, Saint-François et Saint-Vincent-de-Paul) 			

Estimation de la population des municipalités du Québec • 1^{er} juillet 1996 à 2007, selon le découpage géographique au 1^{er} janvier 2008

Nom de la municipalité ou du territoire	Statut juridique ¹	Population						Code MRC	Code région	Code CM	Var. % 96-07	Var. % 06-07
		1996	2001	2004 ^r	2005 ^r	2006 ^r	2007 ^p					
n												
Ensemble du Québec		7 246 876	7 396 973	7 548 969	7 598 018	7 651 019	7 700 793					
Terrebonne	V	76 186	82 154	90 572	94 227	97 166	99 864	64	14	CMM	23,7%	2,8%
Repentigny	V	71 703	73 634	75 373	76 569	78 271	80 264	60	14	CMM	10,7%	2,5%
Mascouche	V	28 495	30 153	31 943	33 162	34 607	36 259	64	14	CMM	21,4%	4,8%
Joliette	V	17 811	18 185	18 942	19 230	19 326	19 276	61	14		7,6%	-0,3%
L'Assomption	V	15 786	15 932	16 332	16 737	17 209	17 859	60	14	CMM	11,6%	3,8%
Saint-Lin—Laurentides	V	12 241	12 626	13 176	13 838	14 497	15 162	63	14		19,3%	4,6%
Lavaltrie	V	10 383	11 380	11 700	11 909	12 243	12 490	52	14		16,9%	2,0%
Saint-Charles-Borromée	M	10 162	10 877	11 604	11 974	12 205	12 471	61	14		18,5%	2,2%
Rawdon	M	8 370	8 813	9 404	9 538	9 647	9 782	62	14		14,4%	1,4%
Notre-Dame-des-Prairies	V	6 915	7 460	7 935	8 187	8 335	8 452	61	14		18,2%	1,4%
Sainte-Julienne	M	6 881	7 322	7 542	7 872	8 147	8 408	63	14		18,2%	3,2%
Saint-Calixte	M	4 741	5 007	5 522	5 691	5 806	5 896	63	14		19,6%	1,6%
Charlemagne	V	5 805	5 773	5 769	5 750	5 767	5 851	60	14	CMM	0,8%	1,5%
Saint-Félix-de-Valois	M	5 519	5 570	5 463	5 464	5 539	5 544	62	14		0,5%	0,1%
L'Épiphanie	V	4 204	4 291	4 495	4 603	4 707	4 780	60	14		12,1%	1,6%
Chertsey	M	3 909	4 190	4 715	4 802	4 782	4 734	62	14		17,4%	-1,0%
Saint-Roch-de-l'Achigan	M	4 404	4 245	4 353	4 532	4 550	4 709	63	14		6,5%	3,5%
Lanoraie	M	3 806	3 944	3 985	4 030	4 116	4 247	52	14		10,4%	3,2%
Saint-Donat	M	3 303	3 510	3 885	3 988	4 094	4 178	62	14		20,9%	2,1%
Saint-Paul	M	3 688	3 676	3 917	4 002	4 070	4 120	61	14		10,5%	1,2%
Saint-Jean-de-Matha	M	3 675	3 671	3 797	3 848	3 989	4 062	62	14		9,5%	1,8%
Berthierville	V	4 014	4 015	3 973	3 960	4 039	4 004	52	14		-0,2%	-0,9%
Saint-Jacques	M	3 855	3 765	3 651	3 710	3 752	3 791	63	14		-1,7%	1,0%
Crabtree	M	3 534	3 396	3 412	3 421	3 503	3 555	61	14		0,6%	1,5%
Saint-Ambroise-de-Kildare	P	3 441	3 450	3 485	3 528	3 559	3 542	61	14		2,9%	-0,5%
Saint-Sulpice	P	3 341	3 409	3 410	3 448	3 416	3 408	60	14	CMM	2,0%	-0,2%
L'Épiphanie	P	2 768	2 989	3 084	3 142	3 238	3 297	60	14		16,0%	1,8%
Saint-Alphonse-Rodriguez	M	2 493	2 743	3 006	3 019	3 023	3 050	62	14		18,3%	0,9%
Saint-Thomas	M	3 021	2 972	2 895	2 903	2 922	2 907	61	14		-3,9%	-0,5%
Sainte-Mélanie	M	2 498	2 685	2 836	2 853	2 824	2 850	61	14		12,4%	0,9%
Saint-Gabriel	V	2 896	2 830	2 886	2 867	2 827	2 826	52	14		-2,5%	0,0%
Saint-Gabriel-de-Brandon	P	2 638	2 641	2 820	2 846	2 809	2 808	52	14		6,1%	0,0%
Saint-Michel-des-Saints	M	2 376	2 461	2 559	2 575	2 601	2 549	62	14		6,8%	-2,0%
Mandeville	M	1 903	1 982	2 165	2 243	2 305	2 333	52	14		18,4%	1,2%
Sainte-Geneviève-de-Berthier	P	2 434	2 433	2 326	2 291	2 339	2 319	52	14		-5,0%	-0,9%
Notre-Dame-de-Lourdes	M	2 108	2 219	2 256	2 231	2 227	2 281	61	14		7,6%	2,4%
Saint-Côme	P	1 948	1 960	2 033	2 074	2 077	2 089	62	14		6,7%	0,6%

Saint-Barthélemy	P	2 101	2 039	1 965	2 048	2 060	2 054	52	14	-2,3%	-0,3%
Saint-Damien	P	1 740	1 953	2 004	1 990	2 018	2 014	62	14	13,6%	-0,2%
Saint-Cuthbert	M	1 943	1 936	1 887	1 942	1 954	1 988	52	14	2,3%	1,7%
Saint-Ignace-de-Loyola	P	1 909	1 916	1 931	1 954	1 949	1 977	52	14	3,4%	1,4%
Saint-Liguori	P	1 743	1 828	1 888	1 950	1 955	1 960	63	14	11,1%	0,3%
Saint-Esprit	M	1 929	1 886	1 894	1 874	1 890	1 912	63	14	-0,9%	1,2%
Manawan	R	1 441	1 678	1 727	1 764	1 792	1 823	62	14	21,0%	1,7%
Sainte-Béatrix	M	1 637	1 639	1 677	1 686	1 698	1 728	62	14	5,3%	1,8%
Sainte-Émélie-de-l'Énergie	M	1 448	1 529	1 585	1 597	1 616	1 597	62	14	9,3%	-1,2%
Sainte-Élisabeth	P	1 577	1 503	1 493	1 474	1 460	1 467	52	14	-7,5%	0,5%
Sainte-Marcelline-de-Kildare	M	1 233	1 304	1 319	1 326	1 345	1 379	62	14	10,6%	2,5%
Saint-Zénon	M	1 155	1 203	1 310	1 305	1 313	1 309	62	14	11,8%	-0,3%
Sainte-Marie-Salomé	P	1 202	1 189	1 245	1 287	1 281	1 276	63	14	5,8%	-0,4%
Saint-Norbert	P	1 080	1 066	1 091	1 115	1 091	1 068	52	14	-1,1%	-2,1%
Notre-Dame-de-la-Merci	M	730	827	960	1 032	1 013	1 039	62	14	29,7%	2,6%
Entrelacs	M	736	813	908	914	910	900	62	14	18,2%	-1,1%
Saint-Alexis	P	757	772	745	718	740	746	63	14	-1,5%	0,8%
Saint-Didace	P	586	600	667	684	685	713	52	14	17,8%	4,1%
La Visitation-de-l'Île-Dupas	M	566	584	601	612	610	618	52	14	8,4%	1,3%
Saint-Alexis	VL	504	540	566	561	576	581	63	14	13,3%	0,9%
Saint-Pierre	VL	357	299	293	297	309	320	61	14	-11,6%	3,6%
Saint-Roch-Ouest	M	313	316	296	285	287	297	63	14	-5,4%	3,5%
Saint-Cléophas-de-Brandon	M	284	291	288	293	287	290	52	14	2,1%	1,0%
Saint-Guillaume-Nord	NO	72	59	93	102	104	101	62	14	28,7%	-2,9%

r : Donnée révisée.

p : Donnée provisoire.

1. CT = Canton

CU = Cantons unis

EI = Établissement indien

M = Municipalité

NO = Territoire non organisé

P = Paroisse

R = Réserve indienne

TC = Terre réservée aux Cris

TI = Terre de la catégorie 1 pour les Inuits

TK = Terre réservée aux Naskapis

V = Ville

VC = Village cri

VK = Village Naskapi

VL = Village

VN = Village nordique

19 février 2008

Navettage pour les résidents de L'Assomption

Navettage - Subdivisions de recensement : sexe (3) pour la population active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail, pour les subdivisions de recensement, flux supérieur ou égal à 20, recensement de 2006 - Données-échantillon (20 %).

Lieu de résidence / Lieu de travail ¹	Sexe		
	Total	Masculin	Féminin
Population active occupée totale de 15 ans et plus	9 040	4 755	4 285
En dehors du Canada	10	0	10
Sans adresse de travail fixe	860	670	190
A domicile et lieu habituel de travail	8 175	4 080	4 090
Dans la CMM (estimé)	7 706	3 839	3 852
En %	94,3	94,1	94,2
Travail dans la ville de Montréal	2 110	1 150	960
En %	25,8	28,2	23,5
À domicile	500	205	295
Lieu habituel de travail	7 675	3 875	3 795
Non répartis (car < 20 par municipalité)	310	170	120
Dans la RMR de Montréal	6 980	3 510	3 480
L'Assomption (V) / L'Épiphanie (PE)	35	25	10
L'Assomption (V) / L'Épiphanie (V)	30	10	25
Dans la CMM	6 915	3 475	3 445
L'Assomption (V) / L'Assomption (V)	2 130	1 090	1 040
L'Assomption (V) / Montréal (V)	2 110	1 150	960
L'Assomption (V) / Repentigny (V)	1 410	580	830
L'Assomption (V) / Terrebonne (V)	390	145	250
L'Assomption (V) / Laval (V)	265	155	110
L'Assomption (V) / Montréal-Est (V)	150	125	25
L'Assomption (V) / Mascouche (V)	85	30	60
L'Assomption (V) / Lavaltrie (V)	70	15	55
L'Assomption (V) / Mont-Royal (V)	55	30	20
L'Assomption (V) / Dorval (CÉ)	50	40	10
L'Assomption (V) / Longueuil (V)	50	35	15
L'Assomption (V) / Charlemagne (V)	40	10	30
L'Assomption (V) / Boucherville (V)	35	20	15
L'Assomption (V) / Saint-Sulpice (PE)	35	15	15
L'Assomption (V) / Saint-Eustache (V)	20	15	10
L'Assomption (V) / Deux-Montagnes (V)	20	20	0
Hors RMR de Montréal	385	195	195
L'Assomption (V) / Joliette (V)	195	100	95
L'Assomption (V) / Saint-Charles-Borromée (MÉ)	50	15	35
L'Assomption (V) / Saint-Félix-de-Valois (MÉ)	30	10	20
L'Assomption (V) / Québec (V)	25	15	10
L'Assomption (V) / Berthierville (V)	25	10	15
L'Assomption (V) / Saint-Paul (MÉ)	20	15	10
L'Assomption (V) / Saint-Jacques (MÉ)	20	10	0
L'Assomption (V) / Saint-Lin--Laurentides (V)	20	20	10

1. Montre les mouvements entre les subdivisions de recensement pour les personnes occupées ayant un lieu habituel de travail. La dimension géographique identifie premièrement le lieu de résidence, suivi du lieu de travail.
Source : Statistique Canada, recensement de la population de 2006, produit no 97-561-X2006011.

Navettage pour les personnes travaillant à L'Assomption

Navettage - Subdivisions de recensement : sexe (3) pour la population active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail, pour les subdivisions de recensement, flux supérieur ou égal à 20, recensement de 2006 - Données-échantillon (20 %) (97-561-X2006011).

Lieu de résidence / Lieu de travail ¹	Sexe		
	Total	Masculin	Féminin
A domicile et lieu habituel de travail	6 200		
À domicile	500	205	295
Lieu habituel de travail	5 700		
Lieu de résidence / Lieu de travail ¹			
Dans la RMR de Montréal			
L'Épiphanie (V) / L'Assomption (V)	255	130	125
L'Épiphanie (PE) / L'Assomption (V)	85	55	25
Dans la CMM			
L'Assomption (V) / L'Assomption (V)	2 130	1 090	1 040
Repentigny (V) / L'Assomption (V)	815	475	340
Montréal (V) / L'Assomption (V)	335	250	85
Lavaltrie (V) / L'Assomption (V)	290	170	115
Terrebonne (V) / L'Assomption (V)	225	110	110
Saint-Sulpice (PE) / L'Assomption (V)	120	60	60
Mascouche (V) / L'Assomption (V)	115	75	40
Charlemagne (V) / L'Assomption (V)	55	30	25
Laval (V) / L'Assomption (V)	40	35	0
Longueuil (V) / L'Assomption (V)	35	35	0
Sainte-Thérèse (V) / L'Assomption (V)	25	20	10
Hors RMR de Montréal			
Joliette (V) / L'Assomption (V)	135	105	25
Saint-Paul (MÉ) / L'Assomption (V)	100	65	35
Saint-Jacques (MÉ) / L'Assomption (V)	85	35	50
Saint-Roch-de-l'Achigan (PE) / L'Assomption (V)	80	55	20
Sainte-Julienne (MÉ) / L'Assomption (V)	55	50	10
Notre-Dame-des-Prairies (V) / L'Assomption (V)	50	25	20
Lanoraie (MÉ) / L'Assomption (V)	45	10	35
Saint-Charles-Borromée (MÉ) / L'Assomption (V)	45	45	0
Sainte-Marie-Salomé (PE) / L'Assomption (V)	30	25	10
Berthierville (V) / L'Assomption (V)	30	20	10
Saint-Ignace-de-Loyola (PE) / L'Assomption (V)	25	20	10
Saint-Jean-de-Matha (MÉ) / L'Assomption (V)	20	20	0
Rawdon (MÉ) / L'Assomption (V)	20	15	0
Saint-Cuthbert (MÉ) / L'Assomption (V)	20	10	15

1. Montre les mouvements entre les subdivisions de recensement pour les personnes occupées ayant un lieu habituel de travail. La dimension géographique identifie premièrement le lieu de résidence, suivi du lieu de travail.
Source : Statistique Canada, recensement de la population de 2006, produit no 97-561-X2006011.

Population active occupée totale de 15 ans et plus	779 045	405 925	373 115
À domicile	46 060	24 885	21 175
En dehors du Canada	3 750	2 515	1 235
Sans adresse de travail fixe	59 420	42 675	16 745
Lieu habituel de travail	669 815	335 850	333 965
A travaillé dans la subdivision de recensement (municipalité) de résidence	551 720	267 200	284 525



ACCÈS L'ASSOMPTION

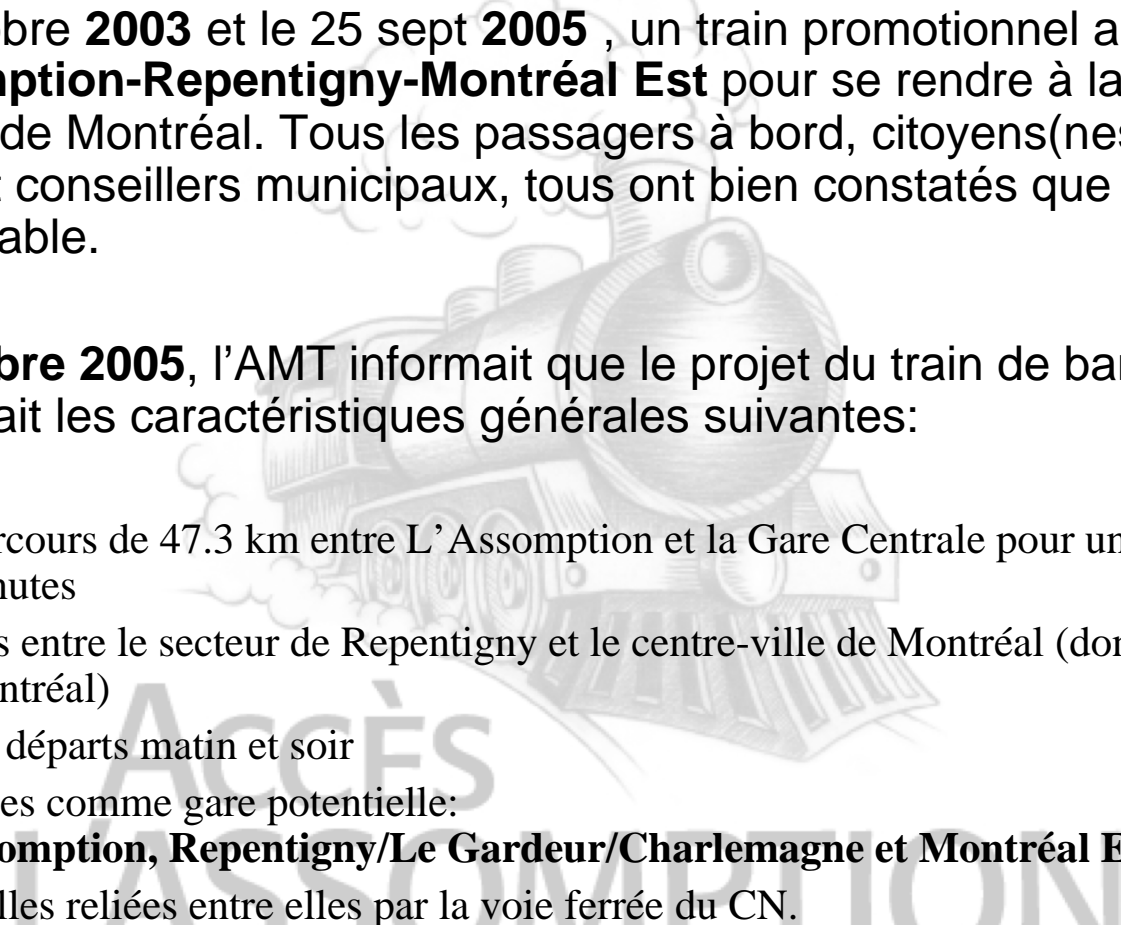
LE TRAIN DE BANLIEUE C'EST L'AFFAIRE DE TOUT LE MONDE !

Voici la mise en situation du projet du train de banlieue: L'Assomption/Repentigny/Montréal

⇒ Réalisé par le Conseil Ferroviaire des trains de banlieue et mis à jour par Montrain - Une division du CN, le 13 juin 2002

- Depuis **1976**, la ligne de train de banlieue proposée Montréal/Repentigny/L'Assomption a toujours fait l'objet des plans de transport du Ministre des transports du Québec.
- En **1980**, cette ligne a fait l'objet d'études d'avant projet pour un service appelé à l'époque «métro de surface»
- En **2002**, on relate que la ligne Repentigny/L'Assomption aura son origine à L'Assomption : très bon potentiel de gare régionale, une voie ferrée en très bonne condition et on ajoute qu'un service de **train serait possible dans un délai de 12 à 24 mois**, selon les approbations des budgets et la disponibilité du matériel roulant.

Le projet du train de banlieue (suite)

- 
- ⇒ Le 2 octobre **2003** et le 25 sept **2005** , un train promotionnel a quitté **L'Assomption-Repentigny-Montréal Est** pour se rendre à la Gare Centrale de Montréal. Tous les passagers à bord, citoyens(nes), Maires et conseillers municipaux, tous ont bien constatés que ce trajet est réalisable.

 - ⇒ **Fin octobre 2005**, l'AMT informait que le projet du train de banlieue comprenait les caractéristiques générales suivantes:
 - Un parcours de 47.3 km entre L'Assomption et la Gare Centrale pour un temps de 58 minutes
 - 2 gares entre le secteur de Repentigny et le centre-ville de Montréal (dont 9 sur l'île de Montréal)
 - 4 ou 5 départs matin et soir
 - Étudiées comme gare potentielle:
L'Assomption, Repentigny/Le Gardeur/Charlemagne et Montréal Est.
 - Ces villes reliées entre elles par la voie ferrée du CN.

Jusque là tout allait bon train !

Un train pour tous !!

⇒ Janvier 2006

- Le 24 janvier dernier, nous apprenons via une entrevue radiophonique que le Ministre des Transports Michel Després étudie un nouveau trajet: Terrebonne-Mascouche-Repentigny-Montréal. Selon l'AMT, ce trajet était étudié depuis quelques temps. Aujourd'hui, auprès du Ministre et de la CMM (Communauté Métropolitaine de Montréal), il passe en priorité.
- Nous comprenons que les autorités veulent desservir une plus grande partie de la Couronne Nord Est.
- Le Ministre des Transports attend le nouveau budget pour le développement en matière de transport. Le dossier du train est dans l'ordre de ses priorités.

Le comité provisoire Accès L'Assomption

⇒ Qui est accès L'Assomption?

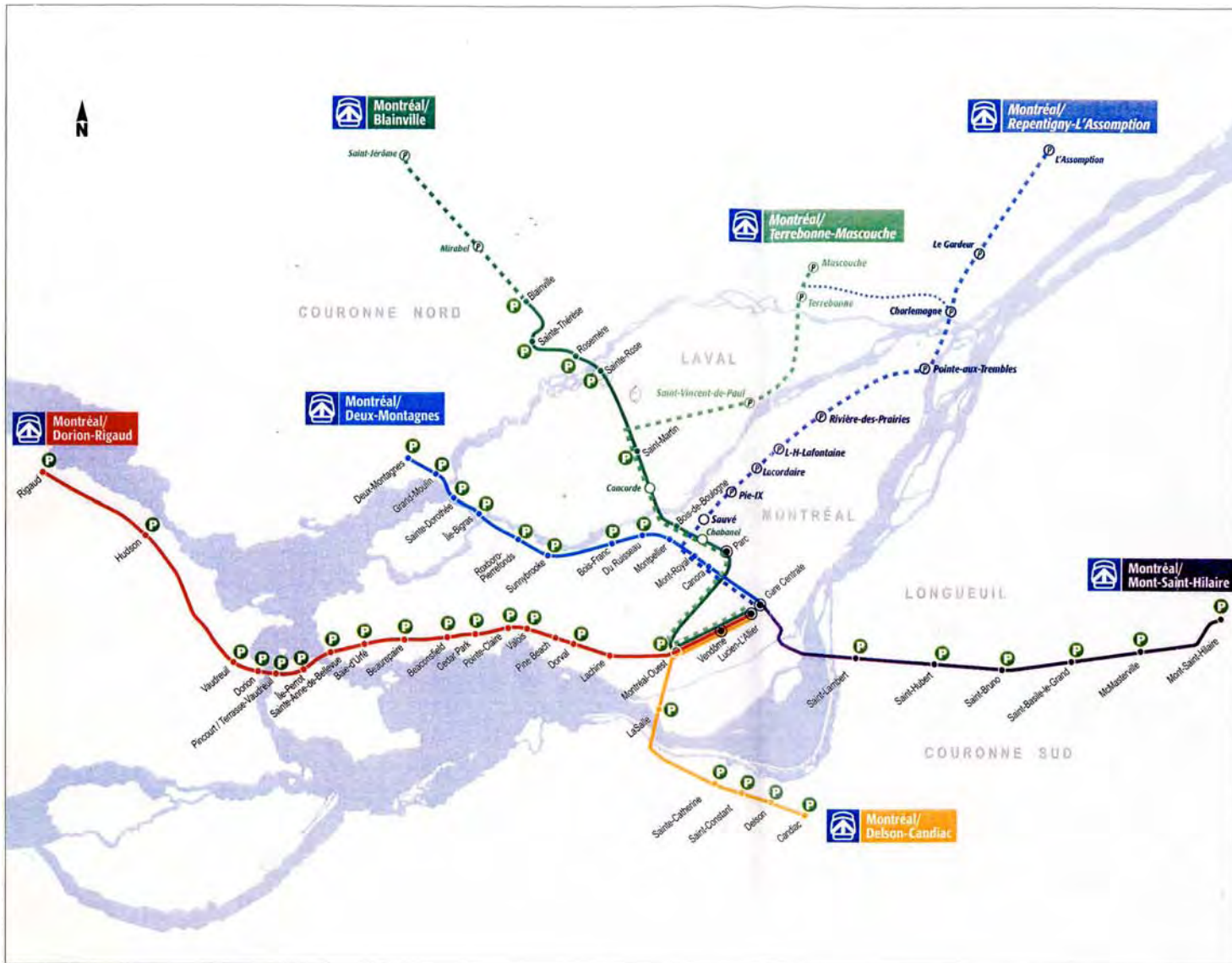
Nous sommes un comité à but non lucratif qui a comme principal objectif:

- La venue du train de banlieue à l'Assomption pour desservir la MRC de L'Assomption.

⇒ Nos buts:

- Nous voulons appuyer les élus municipaux dans leur démarche pour la venue du train dans la région,
- Nous voulons informer les futurs usagers du train de la situation actuelle au niveau du développement du train de banlieue dans la région,
- Nous voulons représenter les usagers auprès des autorités (Ministre des transports, AMT (Agence Métropolitaine de Transport) afin de les sensibiliser à valoriser le projet initial du train de banlieue (B37), soit: L'Assomption/Repentigny/Montréal.

Réseau de trains de banlieue, 2005

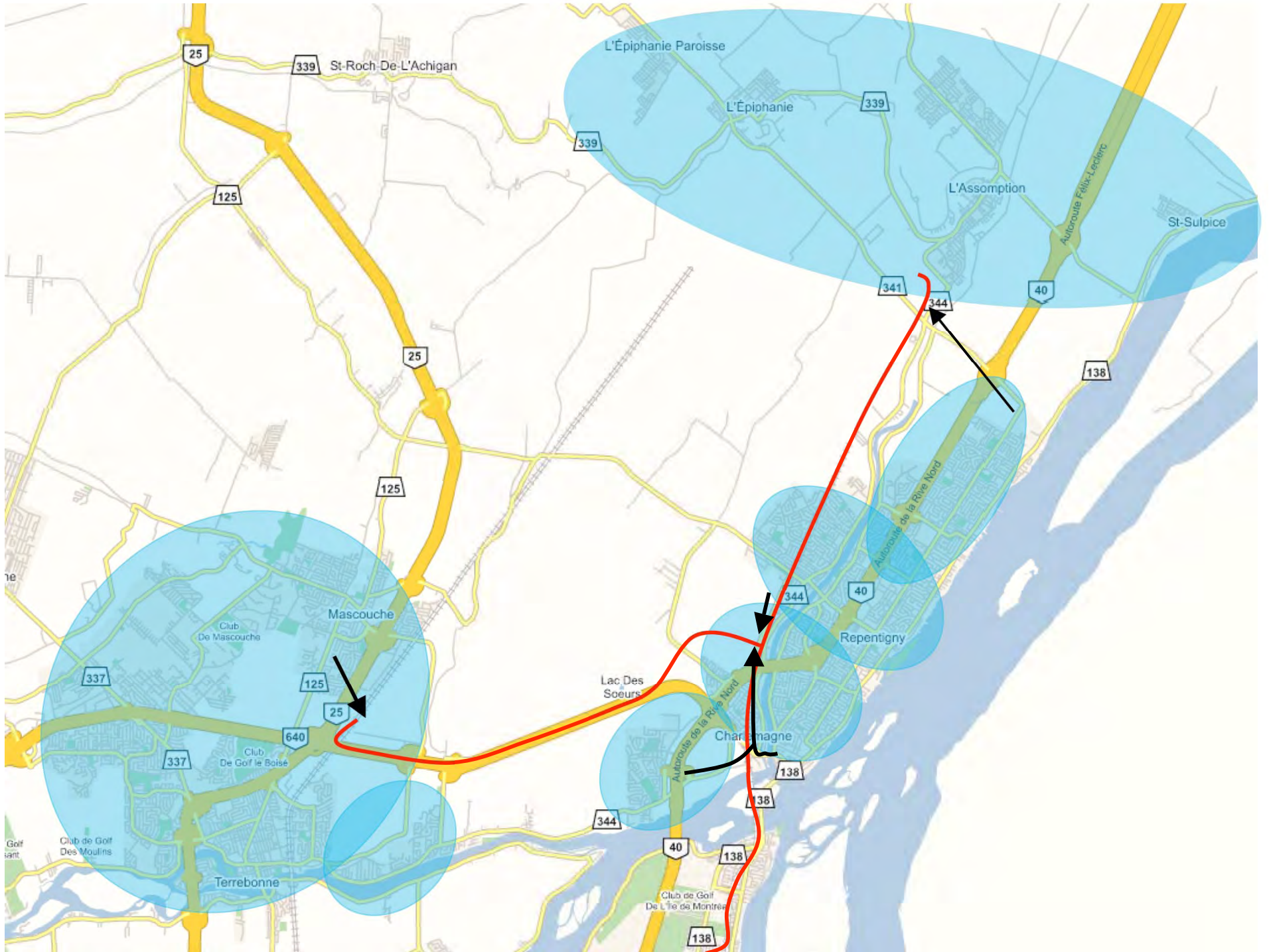


Légende

-  Lignes de trains de banlieue
-  Lignes de trains de banlieue projetées
-  Étude de faisabilité
-  Gare
-  Gare et stationnement incitatif
-  Gare projetée
-  Gare projetée et stationnement incitatif

Plan agrandi





Les communiqués de presse

- ⇒ Tirés du site internet de l'hôtel de ville de Repentigny
- Extrait d'un communiqué (22 avril 2005)

Dépôt d'une pétition de 15 000 signatures

LE PROJET DE TRAIN DE BANLIEUE DE LA MRC DE L'ASSOMPTION:

Le Ministre Marcoux fait montre d'une grande ouverture d'esprit. Le dossier du train de banlieue de la MRC de L'Assomption a franchi une étape importante au cours des derniers jours, alors que le ministre des Transports du Québec, Yvon Marcoux, a rencontré la préfète de la MRC de L'Assomption Chantal Deschamps. Le dossier du train de banlieue de la MRC de L'Assomption est un projet rassembleur. Profitant de cette rencontre, la préfète de la MRC de L'Assomption a de plus présenté un scénario de desserte ferroviaire qui fait la démonstration indiscutable que l'implantation du train de banlieue est réalisable rapidement et ce, à des coûts inférieurs à 30 M\$. Ce scénario, réalisé en partenariat avec Montrain, une division du Canadien National, prévoit l'implantation de cinq gares à L'Assomption, Repentigny, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies et Montréal-Nord. Il propose trois départs le matin et trois retours en fin de journée avec l'utilisation de deux rames et d'une quinzaine de voitures de passagers au total. Le trajet reliant L'Assomption à la Gare centrale de Montréal pourra s'effectuer en seulement 55 minutes.

Les communiqués de presse (suite)

- Extrait d'un communiqué daté du 13 avril 2005

Madame Deschamps, Préfète de la MRC de L'Assomption informe de l'importance d'un train de banlieue pour desservir la MRC de L'Assomption et l'Est de Montréal;

Fort potentiel de clientèle, près de 10,000 par jour, tant sur le territoire de la MRC de L'Assomption que dans l'Est de Montréal,

La qualité du réseau ferroviaire du CN,

Coût du matériel roulant raisonnable,

Faible coût de réaménagement de la signalisation,

La disponibilité des terrains pour garer les rames en dehors des heures de pointe,

J'ai demandé à Québec, à quelques reprises, d'inscrire le train de banlieue de **L'Assomption-Montréal** dans un échéancier de réalisation, le Ministre nous dit, qu'il s'engage à donner le feu vert à notre projet au cours de la prochaine année, pour reprendre ses propres paroles», a déclaré Madame Chantal Deschamps.

Les communiqués de presse (suite)

- Repentigny, le mardi 27 septembre 2005:

Près de 800 personnes de l'Est de Montréal et de la MRC de L'Assomption ont fait le trajet L'Assomption-Gare de Montréal le dimanche 25 septembre pour, une fois de plus, revendiquer haut et fort l'implantation d'un service de train de banlieue pour la région.

- Les villes de L'Assomption (décembre 2005) et Saint-Sulpice (février 2006) ont signé une résolution en faveur du projet du Train de banlieue L'Assomption-Repentigny-Montréal.

ACCES
L'ASSOMPTION

Les avantages de la Gare à L'Assomption

⇒ La gare de L'Assomption est un incontournable;

- Stationnement incitatif de 600 voitures et plus (terrain déjà réservé),
- L'espace requis pour la gare dormante (tel que prévue),
- Déjà en place la voie ferrée du CN qui relie L'Assomption-Repentigny-Montréal Est et la Gare Centrale,
- Facile d'accès par la route **341, 343 et 344**, la gare de L'Assomption pourra bien desservir les usagers de **L'EST DE REPENTIGNY, ST-SULPICE, L'ÉPIPHANIE et L'ASSOMPTION** et ainsi, assurera un embarquement plus efficace,
- Les véhicules automobiles seront mieux répartie entre les deux stationnements incitatifs (L'Assomption et Le Gardeur),
- Un projet sensé et réaliste.

⇒ Avantages considérables pour bien desservir la MRC de L'Assomption

ACCÈS
L'ASSOMPTION

Le comité provisoire Accès L'Assomption (Action!)

⇒ Voici le plan d'actions à venir :

- Nous allons créer un site internet : afin de vous tenir informer des développements
- Nous allons publier des communiqués par le biais des journaux,
- Nous remettons la pétition à l'AMT et au Ministre des Transports

⇒ Notre raison d'être à moyen et long terme

- **Promouvoir le train chez nous**
- Nous voulons suivre le dossier de près, déceler les problèmes et intervenir à temps.

ACCES
L'ASSOMPTION

Conclusion

- Le 13 avril 2005, Madame Chantal Deschamps préfète de la MRC de L'Assomption, termine son communiqué comme suit:
« nous affirmons qu'il est plus que temps que les gens de notre MRC et de L'Est de Montréal puissent bénéficier d'une desserte de transport collectif, nous continuons à proclamer que la mise en place du train de banlieue constitue un projet réaliste, réalisable rapidement et à peu de frais!
- Les besoins de la MRC de L'Assomption sont tout aussi pressants que ceux de la MRC des Moulins, c'est pourquoi Accès L'Assomption demande au Ministère de considérer le projet dans son ensemble: L'Assomption-Repentigny-Montréal et Terrebonne-Mascouche-Repentigny-Montréal, puisque l'un ne va pas sans l'autre!
- Montréal Est, la MRC de L'Assomption et la MRC des Moulins seront bien desservis. Les problèmes connus sur les autres lignes de train déjà existantes pourront ainsi être évités dès la mise en place de ce projet.

Le mot de la fin

⇒ Le train de banlieue :

- L'accès facile aux lieux de travail,
- L'accès facile aux écoles de Montréal,
- L'accès à notre Collège et Cégep,
- Pour la santé économique de toute la région,
- Pour réduire la pollution,
(une réduction de 7000 à 8000 automobiles par jour est estimée)
- Amélioration de la qualité de vie,
(réduire le stress de la conduite, réduire les risques d'accident, les retards reliés au trafic sur les ponts)

⇒ Nous vous invitons à signer notre pétition,

⇒ Nous vous invitons à vous joindre à nous,

⇒ Nous vous invitons à communiquer avec nous par courriel:

acceslassomption@hotmail.com

Remerciements

- ⇒ La Ville de L'Assomption:
pour son accueil
- ⇒ Député Jean-Claude St-André:
pour son appui et son aide financière
- ⇒ Député Benoit Sauvageau:
pour son appui et les photocopies
- ⇒ La Chambre de Commerce de L'Assomption:
pour son appui et l'envoi des lettres aux entreprises de la région
- ⇒ Monsieur Jean Léveillé de Transport 2000:
pour le partage de son expérience et soutien financier de la Charte du Comité
- ⇒ Jean-Pierre Bourgeois graphiste professionnel:
pour le Logo d'Accès L'Assomption
- ⇒ IGA L'Assomption et Repentigny (rue Iberville), le Marché de l'alimentation St-Sulpice, les commerçants du boulevard de l'Ange Gardien et Les centres de la Petite Enfance:
pour la distribution des communiqués.

???

Questions

???



ACCÈS
L'ASSOMPTION



Merci!

**ACCÈS
L'ASSOMPTION**