

TRANSPORT 2000 QUÉBEC

6211-14-008

TRAIN DE L'EST : UN CHANTIER PRIORITAIRE MAIS ÉVOLUTIF...**Avis à la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

La controverse entourant le train de l'est devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ne doit pas faire oublier la nécessité de sa réalisation. Les considérations évoquées quant aux coûts croissants, à la sécurité et à l'achalandage projeté sont essentiellement reliées à l'extrémité nord-est du tronçon, soit le segment Mascouche-Repentigny. Celui-ci constituera la seule «patate chaude» dans la liste des conclusions et des recommandations du BAPE au gouvernement du Québec.

Or, bien que Transport 2000 Québec appuie fermement ce projet déposé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), il constitue surtout une variante de la proposition globale dévoilée publiquement en février 2004 par l'Association, laquelle a été appuyée par une large coalition de regroupements d'usagers locaux (les Accès) de la Région métropolitaine de Montréal.

Mettre fin au sous-développement du réseau des trains

Contrairement aux agglomérations relativement voisines de Boston et de Toronto, la région de Montréal s'est longtemps trouvée mal pourvue en matière de desserte métropolitaine par train. C'est la raison pour laquelle Transport 2000 en a fait son cheval de bataille historique. Ce n'est pas tant pour un parti pris en faveur du train que pour favoriser une mobilité efficace et durable sur l'ensemble du territoire de la métropole. Les gens continueront évidemment de choisir l'autobus ou la voiture personnelle pour un certain nombre de déplacements, mais le train doit trouver une place de choix si la Métropole devait aspirer à devenir une région prospère de classe mondiale sinon continentale, accessible dans les déplacements quotidiens plus particulièrement.

Le premier choix de Transport 2000 était donc de ressusciter le lien du centre-ville de Montréal avec Repentigny sur la voie du Canadien National (CN) d'une part, tel que prévu dans le plan de transport du ministre des Transports (MTQ) et du gouvernement du Québec dès 1981 d'ailleurs ! D'autre part, un autre aurait pu voir le jour en parallèle entre Mascouche et le centre-ville de Montréal sur la voie du Canadien Pacifique (CP), en passant par l'est de Laval ou de l'île Jésus. Or, les objections de Ville de Laval et de son maire semblent avoir eu raison de ce scénario, sans compter des négociations parallèles avec le CP qui s'annonçaient relativement ardues. À notre avis, la formule de financement actuelle liée à l'exploitation des trains de banlieue entraîne de toute manière certainement un frein sinon un blocage dans le développement du réseau, un problème auquel on devra s'attaquer si on ne veut pas paralyser le développement; l'AMT nous semble menottée par ce handicap institutionnel qui provoque des frictions permanentes avec les municipalités.

Solutions de compromis

Dans le contexte des considérations qui précèdent, les conditions actuelles ont dû faire en sorte que l'AMT se tourne vers un seul tracé, soit celui de Mascouche-Repentigny-Montréal. Or, malgré nos réserves, nous avons décidé d'appuyer ce projet pour éviter qu'il se retrouve sur une voie de garage, d'autant plus qu'il a reçu l'assentiment du Premier ministre du Québec ! Le projet fut annoncé publiquement le 17 mars 2006. Nous nous inquiétons des délais que pourraient provoquer d'autres obstacles susceptibles de survenir dans la réalisation de ce projet, que ce soit au niveau des coûts, de la sécurité pour la population de la rive nord ou encore de sa seule faisabilité sur le plan de la fréquentation attendue. Bref, il n'est pas assuré que le plein potentiel d'achalandage des deux lignes puisse être assuré avec une seule, bien que l'expérience en cours depuis 1996 dans le développement du réseau nous révèle incontestablement l'attrait du service auprès de la population !

Dans les conditions actuelles, nous demanderons donc au Gouvernement de maintenir le cap et d'appuyer ce projet, en tenant compte des recommandations du BAPE bien entendu. D'abord, le Gouvernement doit assurer dès que possible l'implantation du lien Repentigny-Montréal en priorité absolue. Il en va de l'amélioration de la mobilité dans l'île de Montréal, d'une part, et de la mobilité entre l'Île et la couronne nord-est d'autre part. Il y a carrément urgence dans ce cas et il ne faut pas reculer. Les nombreux appuis en faveur du train de l'est (Ville de Montréal, regroupements d'usagers, chambres de commerce, etc.) sont assez nombreux et éloquents.

Par ailleurs, le Gouvernement ne peut écarter la jonction entre L'Assomption et Repentigny, voire même un lien éventuel à plus long terme vers Joliette, principal pôle dans la région de Lanaudière. Dans le même ordre d'idées, nous ne faisons pas le deuil du lien entre Mascouche et le centre-ville de Montréal. Quant à savoir s'il passera par Laval ou par Repentigny, dans l'hypothèse où les informations qui circulent actuellement s'avèrent fondées par le BAPE, il faudra choisir le meilleur scénario en termes de rapport avantages/coûts. Bref, c'est un ingrédient de plus à considérer dans la résolution de cette crise qui touche non pas tant les niveaux de juridiction que le cadre de financement du transport en commun dans la Région métropolitaine. Mais c'est un autre débat...

Transport 2000 Québec
Comité exécutif
Le 14 janvier 2009