

Projet de train de l'est : lien ferroviaire entre
Mascouche, Terrebonne, Repentigny

Intervention personnelle

par

Me Maude Delangis
avocate

Présenté dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences Publiques
sur l'environnement

Janvier 2009

Monsieur le Président,

Lors de l'intervention du Parti vert du Québec auditionnée le 13 janvier dernier, nous avons mis en lumière l'élément nettement concurrentiel du temps de transport de notre solution C soit une ligne Mascouche, Terrebonne, l'Est de Laval, à la station de la Concorde (Laval) et une ligne Repentigny vers Montréal versus la solution A retenue par le MTQ et l'AMT.

Aujourd'hui, à titre personnel, je désire compléter certaines données suite aux déclarations énoncées le 14 janvier dernier par certains intervenants.

Je porte à votre attention le fait que la ligne Mascouche, Terrebonne, Laval, Montréal décrite à de la solution C de l'AMT est de 52,5 km alors que la solution C privilégiée par le Parti vert du Québec est de 26 km.

Cette modification à la solution C de l'AMT par le PVQ implique nécessairement une réduction importante du coût initial de 480 millions attribué par l'AMT dans son étude d'impact. En plus d'amputer à la solution C de l'AMT la moitié du trajet, il faut aussi soustraire l'implantation de nouvelles gares entre Laval (centre) et Lucien-L'Allier, lesquelles font partie du calcul initial de 480 millions. Cette double amputation à la solution C de l'AMT permet une économie important et assure l'équivalence de coûts entre la solution C préconisée par le PVQ et la solution A retenue par l'AMT et le MTQ.

Parmi les autres avantages de la solution présentée par le PVQ, il y a lieu de noter qu'elle ne comporte aucune construction d'une voie nouvelle, ni nécessite de construire des infrastructures routières tel que pont d'étagement ou passages à niveau, ni acquisitions de terrain, ni détournements de voie rapide, ni impacts sur l'environnement. Dans l'étude d'impact soumise par l'AMT (page 230), l'ensemble des coûts imputés à ces activités sont de l'ordre de 67 millions de dollars, somme qui peut très avantageusement être attribuée à la solution C du PVQ sans que cela n'affecte les coûts déjà prévus pour la ligne Repentigny vers Montréal.

Au surplus, cette solution ne met aucunement en danger la sécurité publique (voir page 334 de l'étude d'impact « Aveuglement des automobilistes par les trains »).

Enfin, je réfute vigoureusement l'argument à l'effet que la station de la Concorde ne suffirait pas à la demande. Au contraire, l'unique raison de la construction de cette station est d'assurer la jonction intermodale train-métro et d'harmoniser un lien rapide et efficace avec les trains de banlieue. En effet, il est de notoriété publique que cette station a été ajoutée aux plans initiaux du prolongement du métro à Laval afin de permettre aux usagers du train de banlieue de l'AMT de se rendre directement au centre-ville via la ligne orange. Cette station est d'ailleurs principalement utilisée par les usagers du train de banlieue. Au soutien de cet argumentaire, j'ajoute que l'AMT en date du 11 janvier 2009 annonçait de nouveaux espaces de stationnement aux stations Vimont et de la Concorde (qui n'en possède aucun à ce jour) ce qui permettra à cette dernière d'accueillir un plus grand nombre d'usagers. Il y a donc de

l'espace pour une demande accrue et ce contrairement aux déclarations qui vous ont été soumises le 14 janvier dernier et ce, sans étude à l'appui

Quant au volet de l'acquisition du matériel roulant, dans un communiqué daté du 14 mai 2007, l'AMT annonçait qu'elle s'est jointe à la New Jersey Transit Corporation pour un appel de propositions afin d'acquérir 31 locomotives bi-mode avec options d'achat de 48 locomotives supplémentaires. Par communiqué daté du 18 décembre 2007, le gouvernement du Québec et l'AMT annonçaient la signature d'un contrat de 386 millions de dollars avec Bombardier pour la construction de 160 voitures de train de banlieue à deux étages. L'AMT annonçait par la même occasion pouvoir accueillir 43 000 passagers de plus par jours avec ces nouveaux trains. L'AMT n'a donc aucune contrainte de matériel roulant pour effectuer la mise en service de la solution C privilégiée par le PVQ.

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à ces commentaires qui, je l'espère, engendrera un éclairage nouveau à votre recherche de recommandations tenant compte de l'équilibre fragile entre les besoins économiques et le respect de notre environnement, l'essence du développement durable.

Maude Delangis
Avocate