



MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BUREAU D'AUDIENCES
PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)
RELATIVEMENT AU PROJET DU TRAIN DE L'EST

Décembre 2008

PRÉSENTATION

Exclusive sur le territoire de Repentigny et de Charlemagne, la Chambre de commerce Pierre-Le Gardeur De Repentigny constitue un levier de développement économique et social important, puisqu'elle représente le plus grand nombre de gens d'affaires de sa communauté.

Avec quelque 530 membres à son actif, et provenant de toute la MRC de L'Assomption, la Chambre de commerce Pierre-Le Gardeur est maintenant considérée comme une *Grande Chambre de commerce* et est ainsi accréditée au sein de la Fédération des Chambres de commerce du Québec.

Notre Chambre représente les intérêts des membres et joue un rôle important auprès des différentes instances municipales, gouvernementales de même que du milieu économique en participant à certains dossiers stratégiques.

La Chambre de commerce Pierre-Le Gardeur De Repentigny et son conseil d'administration s'accordent à défendre les intérêts économiques de la région et à influencer les autorités locales et gouvernementales lorsque le besoin s'en fait sentir. N'étant aucunement politisée et complètement autonome, la Chambre de commerce se doit de préserver sa grande crédibilité afin de poursuivre son rôle de leader.

MÉMOIRE PRÉCÉDENT

En 2005, la Chambre de commerce Pierre-Le Gardeur De Repentigny avait déposé un mémoire concernant le *Projet de schéma d'aménagement et de développement métropolitain de la CMM* dans lequel elle apportait son appui inconditionnel à tout projet de train de banlieue desservant la MRC de L'Assomption.

On parlait déjà, à cette époque, d'un réseau routier saturé aux heures de pointe, de l'absence de voie réservée et d'un réseau de transport en commun nettement insuffisant.

INTÉRÊT PORTÉ AU PROJET

Le projet du Train de l'Est est un projet structurant pour toute la MRC de l'Assomption, mais également pour toutes les clientèles captives résidant dans le sud de Lanaudière. Il s'agit d'un outil essentiel pour le désengorgement routier puisqu'il permettra un transport de masse, un complément essentiel à l'intermodalité du transport. Les sites des différentes gares seront des pôles d'attraction (TOD) pour de futurs développements résidentiels et commerciaux qui stimuleront notre économie régionale, tout en revitalisant les quartiers avoisinants.

UN BESOIN CRIANT

Notre région attend depuis fort longtemps ce projet de train de banlieue. Aujourd'hui, il n'est pas rare de prendre plus de deux heures pour se rendre au Centre-ville de Montréal et en sortir en périodes de pointe. Il n'y a aucunes voies réservées sur l'autoroute 40, alors que plus de 7 000 travailleurs régionaux transitent vers la CMM tous les jours. On enregistre 200 000 passages quotidiens sur l'autoroute 40 en direction de Montréal.

Le train représente une alternative à l'automobile et un palliatif important face à la crise de l'énergie. De plus, il contribue à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (G.E.S).

Il est impératif d'améliorer les liens de transport collectif vers Montréal si nous voulons demeurer une banlieue attrayante pour de nouveaux citoyens et de nouvelles entreprises. Il s'agit d'un projet demandé par les instances municipales et attendu des citoyens.

...POUR L'ÉQUITÉ

Ce projet doit voir le jour sans aucun autre délai, la banlieue Est de la Métropole est la seule à ne pas être desservie par un train de banlieue. Il s'agit là d'un déséquilibre de service qui a un impact direct sur notre croissance régionale et notre pouvoir d'attractivité. Il devient plus difficile, pour notre région, d'attirer de jeunes familles qui font le choix de n'avoir qu'une seule voiture et d'utiliser le train de banlieue pour aller au travail.

...POUR DIMINUER LA CONGESTION AUTOROUTIÈRE

Nous vivons actuellement des périodes de pointe extrêmement pénibles. Lorsque l'autoroute 40 est congestionnée, il y a débordement sur la rue Notre-Dame et les autres artères principales. Les répercussions sur les déplacements locaux sont considérables, mais pourront diminuées, entre autre, en offrant le service de train de banlieue. Actuellement, les coûts de transport et la pollution (GES) ne cessent d'augmenter pour les citoyens de notre région qui travaillent à Montréal et pour les entreprises dont les camions doivent se rendre, ou passer par la métropole.

Exemple : Récemment, une entreprise de Repentigny a préféré construire sa nouvelle usine à St-Jean-sur-Richelieu, une région mieux desservie par le réseau de transport. Ses camions évitent ainsi les congestions quotidiennes que nous subissons sur l'autoroute 40, pour entrer et traverser Montréal.

Il devient urgent de proposer des alternatives comme le train de banlieue. Ce projet permettra de diminuer la pression sur l'autoroute 40 : on prévoit 5 500 passagers dont 30% utilisent actuellement leur voiture pour se rendre au Centre-ville.

...POUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

Le projet rétablira l'équilibre de service de l'AMT pour la couronne Nord-Est de la CMM. Il viendra combler le manque d'infrastructures lourdes (train) pour le transport collectif. Les gares de Charlemagne et Repentigny, permettront plus de 1 000 nouveaux logements sans compter qu'elles deviendront des pôles d'attraction et de consolidation pour des services d'appoint ; commerces et restaurants.

Les retombées économiques, pour notre région, sont nombreuses : création d'emploi durant la construction et après, approvisionnement en bien et services et re-développement urbain aux abords des gares.

De plus, sachant que nous connaissons une situation de rareté de la main-d'œuvre dans les prochaines années, le train de banlieue permettra une disponibilité accrue de la main-d'œuvre autant vers Montréal, que de Montréal vers la région. Certaines personnes pourraient même être tentées de prolonger leur carrière compte tenu de la facilité de se rendre au Centre-ville.

CONCLUSION

Compte tenu du fait que les citoyens de la couronne Nord-Est ont droit au même niveau de service que les autres banlieues desservies par l'AMT, ce projet doit voir le jour dans les délais prévus.

Le train de banlieue constitue une solution attendue et planifiée par les instances municipales. Il contribuera à diminuer les congestions autoroutières en améliorant le réseau de transport collectif.