

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. QUSSAÏ SAMAK, président
M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire

**PROJET TRAIN DE L'EST :
DU LIEN FERROVIAIRE ENTRE
MASCOCHE-TERREBONNE-REPENTIGNY
PAR L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 13 janvier 2009 à 19 h
Au centre Récréatif de Repentigny
Salle de réception
740, rue Pontbriand
Repentigny (Québec)
J6A 8E1

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

SÉANCE DU 13 JANVIER 2009

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT 3

PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS

SYNDICAT UPA PORTAGE ET LAURENTIEN

M. GILBERT MATHIEU, M. MARCEL PAPIN, M. GILLES GOUGER 6

CHAMBRE DE COMMERCE PIERRE-LE GARDEUR DE REPENTIGNY

Mme LINDA MALLETTE, M. PETER FOGARTY 12

M. LOUIS-MARIE KAY 15

CHAMBRE DE COMMERCE DE TERREBONNE

M. STÉPHANE BERTHE 26

SÉMINAIRES DE L'UTA DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

Mme MICHELINE BOUCHARD, M. JACQUES GAGNÉ 28

M. MARIO VALLIÈRES 39

MRC DE L'ASSOMPTION

M. BENOÎT VERSTRAETE, M. DENIS FAFARD 45

CLD DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

Mme MARIE-CLAUDE JULIEN, M. JEANNOT LEMAY, M. JOFFREY BOUCHARD 55

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

M. NORMAND GRENIER, M. MICHEL JULIEN 57

VILLE DE REPENTIGNY

M. JEANNOT LEMAY, M. DANIEL L'ÉCUYER, M. GHISLAIN BÉLANGER 59

VILLE DE CHARLEMAGNE

M. BERNARD BOUDREAU, M. NORMAND GRENIER, M. YVES DESHAIES 68

VILLE DE L'ASSOMPTION

M. PIERRE GOUR, M. JEAN-CHARLES DRAPEAU 74

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LANAUDIÈRE ET CONSEIL RÉGIONAL

DE L'ENVIRONNEMENT DE LAVAL

M. GILLES CÔTÉ 86

PARTI VERT

Mme MAUDE DELANGIS, M. GUY RAINVILLE, M. XAVIER DAXHELET 93

5 L'an deux mille neuf (2009), ce treizième (13^e) jour du mois de janvier :

LE PRÉSIDENT (M. QUSSAÏ SAMAK) :

10 Alors, je vous souhaite la bienvenue à la deuxième partie de l'audience publique consacrée au projet Train de l'Est : lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny, tel que proposé par l'Agence Métropolitaine de Transport.

15 Je m'appelle Qussaï Samak et j'ai le grand plaisir de partager la responsabilité de la Commission avec mon collègue, maître Longpré.

20 Un petit rappel du mandat. Vous savez, le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement a reçu le mandat de tenir une audience publique et enquête à propos de ce projet le dix-sept (17) novembre deux mille huit (2008). Le mandat a commencé le neuf (9) décembre et nous avons un mandat habituel pour des projets comme ça de quatre (4) mois. Donc, nous avons jusqu'au plus tard le neuf (9) avril pour transmettre le rapport à madame la ministre.

25 J'aimerais aussi présenter à vous rapidement, les membres de l'équipe, à part maître Longpré, à ma gauche il y a madame Linda St-Michel qui fait partie de trois (3) analystes qui contribuent au travail analytique de la Commission, monsieur Mathieu St-Onge et madame Marie-Ève Fortin.

30 Et en arrière, nous avons madame Julie Olivier, conseillère en communication qui assure les rapports avec les médias, entre les médias et le public et la Commission et madame Marie-Josée Méthot qui assure la coordination administrative des travaux de la Commission.

35 Nous avons également à remercier monsieur Jean Méthivier, monsieur Daniel Buisson pour l'organisation technique de la salle, le système que nous avons autour qui nous permet de travailler et un grand remerciement aussi à madame Francine Langevin qui consigne tout ce qu'on raconte à des transcriptions qui seront disponibles très rapidement après, les notes sténotypiques de nos échanges.

40 Et les délibérations de ce soir sont transmises à travers le site web du BAPE grâce à la contribution de monsieur Pierre Dufour, notre spécialiste en la matière.

Alors, cette fois-ci, on n'a pas... comme vous voyez, la salle n'est pas pareille. Il y a... je

vous avais promis qu'on va être de retour pour vous entendre et c'est ce qu'on fait ce soir. Il n'y a pas l'Agence Métropolitaine de Transport. Ils sont dans la salle mais pas ici. On n'a pas non plus des personnes ressources et des ministères, etc. J'imagine qu'il y en a qui sont dans la salle.

45 Et on va passer à travers les mémoires et les présentations qui sont inscrites avec nous. L'ordre, c'est l'ordre selon l'inscription, la date d'inscription, mais également la disponibilité des citoyens, évidemment. On n'a pas... ça va de soi.

50 On a en moyenne quinze (15) minutes pour la présentation et l'échange. Évidemment, ce n'est pas... ce n'est pas la dictature chronométrée, c'est en moyenne.

55 Par ailleurs, vos mémoires que vous nous avez envoyés, et c'est vrai qu'il y a toute une foule qui est arrivée à la toute dernière minute, mais on a lu vos mémoires alors vous sentez pas l'obligation d'en faire une lecture intégrale. On a bien pris connaissance des mémoires et dans la mesure où on pourrait se dégager un peu de temps pour pouvoir échanger, ça serait toujours mieux.

60 Suite à ça, j'aimerais vous dire, on a un élément important dans notre travail pour cette partie de l'audience. On accorde un droit à la rectification des faits à quiconque concerné par des propos tenus. Alors, ça pourrait être l'Agence, en tant qu'initiateur de projet, promoteur, ça pourrait être des ministères, ça pourrait être des tierces parties aussi. Alors, s'il y a des propos dont le caractère factuel n'est pas conforme à la réalité selon vous, et vous aimeriez apporter une correction factuelle, alors la Commission aménage du temps à la fin de la séance pour apporter ces corrections factuelles.

65 Je vous rappelle toutefois qu'il ne s'agit pas d'opinion, il ne s'agit pas d'interprétation des faits. Il faut vraiment que ce soit factuel. Et je donne un exemple des faits, la distance entre Trois-Rivières et Montréal tel qu'enregistré par une voiture, bien, c'est un fait et non pas... et non pas les implications de ces faits ou l'interprétation de ces faits. Alors, limitez-vous, si vous voulez apporter des corrections des faits à l'aspect factuel des choses.

70 Alors, évidemment, c'est un droit accessible à l'Agence mais aussi au ministère et au public.

75 Après ce soir, la Commission va être, après la fin de l'audience, de la deuxième partie, donc ce soir, on a prévu également une séance demain après-midi, une fois que c'est terminé, la

Commission est toujours réputée en mode d'enquête. Alors, la Commission va continuer à travailler, ayant terminé la phase de l'audience, en mode d'enquête jusqu'à la fin. Évidemment, nous allons continuer à recevoir de l'information, vos mémoires, de même que toutes
80 correspondances concernant vos documents déposés concernant les travaux de la Commission sont disponibles, sont disponibles pour consultation à distance sur le site web du BAPE et aussi dans des centres de documentations qui sont en arrière de la salle. Et on va pouvoir continuer à... on vous donne jusqu'à, à propos de la rectification des faits, si la rectification des faits exige de consulter d'autres sources, etc., etc., vous avez jusqu'au vingt et un (21) janvier pour nous
85 transmettre les rectifications des faits après les séances d'aujourd'hui et de demain.

Avant de commencer aussi, j'aimerais apporter votre attention au fait que nous avons... le BAPE adhère à une déclaration à propos de la qualité des services aux citoyens et nous avons en arrière de la salle un bulletin d'évaluation qui est sous forme de questionnaire. Alors, ça nous aide
90 énormément à améliorer notre manière de faire. Si vous avez un moment pour remplir ce petit questionnaire, ce n'est pas très complexe, ça va nous aider énormément.

Avant que je commence maintenant, j'aimerais partager avec vous quelques éléments concernant les échos en public des travaux de cette Commission. Nous avons une règle
95 absolument stricte et qui nous a très bien servie, toutes les commissions du BAPE ne commentent jamais ce qui est rapporté dans les journaux à propos de leurs travaux. Cette fois-ci, j'ai un commentaire à faire avec vous qui passe par l'idée d'évoquer ce qui se rapporte dans les journaux mais pas dans l'objectif de les commenter, c'est juste... c'est vraiment la raison pour faire un rattrapage que j'aurais dû faire moi-même la première partie de l'audience. Je pensais pas à
100 l'époque que c'était nécessaire mais je le fais maintenant.

Il arrive, à la lumière de ce qui a été écrit dans les journaux concernant les présumées intentions ou orientations qui semblent se dessiner à travers les questionnements de la Commission, il nous arrive, nous avons, comme Commission du BAPE, une obligation de couvrir
105 tous les terrains, tous, tous, tous les aspects dans la mesure du possible. Alors, il ne faut pas conclure ou spéculer sur ce que la Commission va conclure finalement une fois que son analyse est faite, à travers le genre de questions qu'on pose. Tantôt on va poser des questions qui semblent privilégier option X et puis tantôt on va poser des questions avec – on espère – avec la même rigueur qui semble, cette fois-ci, privilégier option Y ou Z. Il n'en est rien. On a une
110 obligation de tout, tout clarifier.

Et les conclusions, les constats et les avis de la Commission seront transmis, le premier

115 récipiendaire à les recevoir ça serait madame la Ministre, évidemment en passant par monsieur
Renaud, le président du Bureau, qui aura la charge de transmettre le rapport de la Commission,
selon ses analyses à elle. Alors, une invitation cordiale de ne pas nécessairement spéculer sur ce
qui pourrait arriver comme conclusion finale de la Commission à partir de la nature de ses
questions ou la manière dont elle pose ses questions à propos des éléments se rapportant au
projet. Voilà. Alors, la clarification est faite. On passe maintenant à inviter ceux qui se sont
inscrits et celles pour présenter leur mémoire, à venir s'adresser à la Commission.

120

Alors, premier intervenant ce soir, c'est le Syndicat UPA, Union des Producteurs Agricoles
Portage et Laurentien, en l'occurrence monsieur Mathieu, monsieur Gilbert Mathieu, monsieur
Marcel Papin.

125

SYNDICAT UPA PORTAGE ET LAURENTIEN
M. GILBERT MATHIEU, M. MARCEL PAPIN, M. GILLES GOUGER

130 LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Messieurs.

135 M. GILBERT MATHIEU :

S'est rajouté monsieur Gouger qui est aussi administrateur à l'UPA.

140 LE PRÉSIDENT :

Monsieur?

M. GILBERT MATHIEU :

Gilles Gouger.

145

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gouger.

150 M. GILBERT MATHIEU :

Du Syndicat Laurentien.

LE PRÉSIDENT :

155

Très bien. Ça nous fait plaisir.

M. GILBERT MATHIEU :

160

Nous vous remercions de votre accueil. Ça nous permet d'exprimer nos doléances. On anticipait vos propos. On a déjà un extrait de notre mémoire qui est préparé. Est-ce que vous aimeriez en avoir une copie ou si on...

LE PRÉSIDENT :

165

Il suffit de le laisser en arrière avec madame Méthot.

M. GILBERT MATHIEU :

170

On va vous lire l'extrait seulement.

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILBERT MATHIEU :

175

Ici on a des cartes. On peut vous en donner.

LE PRÉSIDENT :

180

Oui.

M. GILBERT MATHIEU :

Ce qui indique les terres cultivables qu'il y a autour du train dans les deux (2) MRC.

185

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILBERT MATHIEU :

190

Vous nous avez fait une petite mise en garde au sujet des journaux. On avait un petit article, je ne sais pas si on peut le lire. Il n'est pas tellement long.

LE PRÉSIDENT :

195

Oui, c'est votre droit. Allez-y.

M. GILBERT MATHIEU :

200

C'est dans le journal La Presse, là, qui a paru hier le douze (12). Je ne lirai pas tout le texte, là, mais il y a juste un paragraphe.

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILBERT MATHIEU :

205

Ça confirme nos craintes.

LECTURE DU MÉMOIRE

210

M. GILBERT MATHIEU :

C'est terminé.

LE PRÉSIDENT :

215

Merci beaucoup, Monsieur Mathieu. Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

220

C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

225 Donc, ce que vous dites, c'est que l'évaluation des impacts aurait dû s'étendre à tenir
compte des impacts et des développements induits ultérieurs qui pourraient être entraînés par ce
qui est le sens des développements axés sur le transport. Et vous dites qu'il va y avoir incursion
sur le territoire agricole à cause de ça?

M. GILBERT MATHIEU :

230

C'est que les gares vont faire dos à la zone verte.

LE PRÉSIDENT :

235

Oui.

M. GILBERT MATHIEU :

240 Ce n'est pas parce que la porte n'ouvre pas dans ce sens-là, dans ce sens-là, qu'on n'y a
pas accès. C'est ce qu'on craint.

LE PRÉSIDENT :

245 C'est trop proche des gares pour qu'on puisse résister. Mais dites-moi une chose, la
Commission responsable de ça, protection des territoires agricoles, elle aura le loisir d'accepter ou
de ne pas accepter de dézoner.

M. GILBERT MATHIEU :

250

Oui, mais quand on voit le prix que des gens ont payé pour les acquérir, c'est trois (3),
quatre (4) fois le prix qu'un producteur peut payer. Ce n'est pas pour faire... ce n'est pas pour
alimenter le monde, là. C'est de la spéculation, point.

LE PRÉSIDENT :

255

Oui.

M. GILBERT MATHIEU :

260 Avec l'espoir, on ne peut pas les blâmer à vouloir accumuler leurs profits, mais nous autres la crainte qu'on a, c'est ça. Et puis si la population veut une ville comme Los Angeles qui part comme de Laval puis qui se rend à Trois-Rivières, ce n'est pas pour demain mais il faut arrêter en quelque part à un moment donné.

265 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Maintenant, si je vous pose la question, si effectivement il n'y a personne qui est contre le projet en soit des trains de banlieue, si vous avez à proposer une autre configuration qui assure les mêmes services et qui risquent moins de créer des pressions ultérieures sur la terre agricole, vous proposeriez quels genres de changements du trajet ou de tracés ou de configurations?

M. GILBERT MATHIEU :

275 Les pressions qu'on a faites à date, on peut dire qu'on a été écouté, parce que le trajet passe dans le milieu de la 640 et puis il y avait déjà des transactions de faites , s'imaginant qu'il passerait de chaque côté, d'un bord ou de l'autre, en pleine zone agricole.

280 On le signale, on est d'accord avec ce trajet-là parce qu'il est de moindre impact et de beaucoup moins. S'il avait fallu qu'il passe plus au sud de la 640, là, puis embarquer sur toutes les terres agricoles tout le long de ça, ça aurait été tragique parce que la terre agricole, là, si on regarde l'image dans la province, il en reste à peine deux pour cent (2 %) de cultivable.

285 LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. GILBERT MATHIEU :

290 À chaque fois qu'on en prend un morceau, c'est fini.

LE PRÉSIDENT :

295 Et par rapport à l'emplacement des gares, est-ce que... si vous avez une proposition à faire à propos de l'emplacement des gares pour réduire les pressions sur les zones vertes, ça serait quoi?

M. GILBERT MATHIEU :

300 On n'a pas été jusque-là.

LE PRÉSIDENT :

305 D'accord.

M. GILBERT MATHIEU :

310 Nous autres la pression on est capable de la prendre la pression, en autant que nos élus, nos dirigeants n'y cèdent pas.

LE PRÉSIDENT :

315 D'accord, très bien.

M. GILBERT MATHIEU :

320 C'est toujours notre crainte à un moment donné, on sait c'est quoi, on le sait c'est quoi la pression. Il n'y a pas bien des façons de la manifester.

LE PRÉSIDENT :

325 D'accord. C'est très clair. Merci beaucoup pour votre contribution, Monsieur Mathieu, Monsieur Papin et Monsieur Gouger. Merci.

M. GILBERT MATHIEU :

Merci beaucoup.

330 LE PRÉSIDENT :

C'est très apprécié.

J'invite maintenant la Chambre de commerce Pierre-Le Gardeur de Repentigny, madame
335 Linda Mallette et monsieur Peter Fogarty.

CHAMBRE DE COMMERCE PIERRE-LE GARDEUR DE REPENTIGNY
Mme LINDA MALLETTE, M. PETER FOGARTY

340 LE PRÉSIDENT :

Madame Mallette, Monsieur Fogarty, bonsoir.

Mme LINDA MALLETTE :

345

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

350

On vous écoute.

M. PETER FOGARTY :

Peter Fogarty. Avec plus de cinq cent trente (530) membres à son actif, la Chambre de
355 commerce Pierre-Le Gardeur de Repentigny joue un rôle important dans l'économie régionale en
représentant ses membres dans certains dossiers stratégiques. C'est pourquoi nous croyons
important de présenter un mémoire aujourd'hui.

360 Notre région attend depuis fort longtemps ce projet de train de banlieue. Lanaudière, la
banlieue est de la métropole, est la seule à ne pas être desservie par un train de banlieue. Il est
impératif d'améliorer les liens de transport collectifs vers Montréal si nous voulons demeurer une
banlieue attrayante et compétitive pour nos nouveaux citoyens et de nouvelles entreprises.

365 Mme LINDA MALLETTE :

370 *« 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. »*

375 Aujourd'hui, il n'est pas rare de prendre plus de deux (2) heures pour se rendre au centre-ville de Montréal et en sortir en période de pointe. Lorsque l'autoroute 40 est congestionnée, il y a débordement sur la rue Notre-Dame et les autres artères principales de Repentigny. Les répercussions pour les déplacements locaux sont considérables mais pourront finalement diminuer, entre autres en offrant le service de train de banlieue.

380 LECTURE DU MÉMOIRE

M. PETER FOGARTY :

385 En conclusion, ce projet doit voir le jour sans aucun autre délai afin que les citoyens de la couronne Nord-Est aient droit au même niveau de services que les autres banlieues desservies par l'AMT, sans quoi il serait de plus en plus difficile pour notre région d'attirer, par exemple, de jeunes familles qui font le choix de n'avoir qu'une seule voiture et d'utiliser le train de banlieue pour se rendre au travail.

390 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. Il aura un impact direct sur notre croissance régionale, notre pouvoir d'attractivité. Merci beaucoup.

395 Mme LINDA MALLETTE :

Merci.

400

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions, Madame Mallette et Monsieur Fogarty. Questions? Ça va?

405 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

410

J'aurais une question pour vous. Vous savez qu'il y a un consensus favorable au projet mais il y a certaines divergences par rapport à la meilleure configuration possible. Alors, vous êtes au courant qu'on va les entendre les participants tout à l'heure nous dire que ce n'est peut-être pas exactement la meilleure façon et il y a peut-être d'autres possibilités. Alors, je vais vous poser la question, entre la configuration proposée par l'Agence et notre configuration, par exemple, qu'on appelle option C où deux (2) trains, Mascouche centre-ville, l'Assomption centre-ville, est-ce qu'entre ces deux (2) options, par exemple, est-ce que ça change quelque chose par rapport à les aspects positifs escomptés pour vous?

415

420 Mme LINDA MALLETTE :

Bien, en fait, nous ce qu'on dit c'est que ça fait longtemps qu'on l'attend. On dit que ça presse. On ne veut plus de délai. On veut l'avoir au plus vite. Et si l'AMT a fait les analyses et a décidé que ce trajet-là était le meilleur, nous on dit : Go, il faut y aller. Il faut l'avoir le plus rapidement possible. On ne peut plus attendre encore des années.

425

LE PRÉSIDENT :

Voilà une application admirable du principe de la subsidiarité. Eux ils sont réputés faire correctement leur travail et on leur fait confiance. C'est très bien. Alors, Madame Mallette merci beaucoup, Monsieur Fogarty aussi, très apprécié.

430

Mme LINDA MALLETTE :

Merci.

435

M. PETER FOGARTY :

Merci.

440

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'invite maintenant monsieur Louis-Marie Kay

445

M. LOUIS-MARIE KAY

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur Kay.

450

M. LOUIS-MARIE KAY :

Bonsoir. Bon. Moi, je suis cent pour cent (100 %) d'accord avec mes prédécesseurs, là. C'est sûr que le train c'est ce qu'il faut, c'est ce qu'il faut dans les prochains... Sauf que je trouve
455 que le train sur la voie du CN, ce n'est pas le meilleur. Je propose plutôt le train sur la voie du CP qui est déjà existante pour ne pas qu'il y ait de construction de nouvelles voies ferrées, qui protégerait le territoire agricole comme mes prédécesseurs ont dit et ça donnerait tout ce qui est nécessaire pour le développement, comme a mentionné la Chambre de commerce.

460

Parce qu'en fait le problème à résoudre, mes prédécesseurs l'ont dit, c'est le trafic le matin est – ouest, causant l'engorgement de la 40 sur le Pont Charles-de-Gaulle. Ce que propose l'AMT, c'est un train de quatorze point sept kilomètres (14.7 km) dans la direction ouest – est, opposée au trafic. Le problème du trafic c'est est – ouest et la construction c'est ouest – est. Donc, c'est le projet, il va à contresens du trafic.

465

Les usagers de Mascouche devraient faire un détour de neuf kilomètres (9 km) pour aller à Montréal. En plus, l'AMT propose de leur charger cent cinquante-neuf dollars (159 \$), soit vingt-six dollars (26 \$) de plus que les usagers de Repentigny, pour faire un détour. Comme on leur fait faire un détour, à mon avis ils devraient payer moins cher que les usagers de Repentigny.

470

La proposition de ce mémoire, c'est de rejeter ce projet et le remplacer par un train de l'est sur la voie ferrée du CP vers Laval avec une gare à l'intersection des routes 341. Mais la voie du

475 CP on la voit, elle est déjà là, là, elle est déjà existante. Donc, il n'y a même pas... il y a aucune voie nouvelle. Il y a juste quelques jonctions à faire. Et elle va rejoindre... le CN et le CP se rejoignent à l'est de la route 341 entre l'Assomption puis l'Épiphanie, les voies ferrées du CP et du CN se rejoignent.

480 Donc, ce que je propose, c'est le train de l'est sur la voie du CP avec une gare à l'Assomption, à l'intersection du CP et de la route 341.

485 Les trains de marchandise seraient éliminés de cette voie. Ils seraient retournés sur la voie ferrée du CN et rejoindraient la voie ferrée du CP à l'est de la route 341 où les deux (2) voies se croisent. Il faut mettre en mode diapo, Monsieur.

485 LE PRÉSIDENT :

Il arrive. Il arrive.

490 M. LOUIS-MARIE KAY :

495 Ça fait que vous voyez la voie du CN existante qui rejoint... qui est le projet existant sur le CN et la voie du CP, vous avez l'Assomption, l'autoroute 40, la route 341 et la route 343. Donc, en faisant le projet sur le CP, la gare serait là au coin de la 341 et la jonction du CP, tout près de la jonction du CN et du CP.

500 Avec les lois du ministère des Transports, la loi, chapitre A-702 qui définit le mandat et les responsabilités de l'AMT et la Loi sur les chemins de fer, le chapitre C-14.1, l'AMT a tous les pouvoirs nécessaires, avec l'accord du ministre des Transports, pour imposer au CN et au CP l'horaire le plus efficace pour les trains de passagers.

505 J'ai été surpris d'entendre aux nouvelles télévisées la semaine dernière une représentante de l'AMT dire que c'est le CP et le CN qui les empêchent d'avoir l'horaire le plus efficace. Ces lois A-702 et C-14 sont très claires sur le sujet, pour donner tous les pouvoirs à l'AMT.

L'AMT pourrait, par exemple, exiger la...

510 LE PRÉSIDENT :
Pardonnez-moi, Monsieur, quelles lois? Voulez-vous reprendre ce que vous avez dit tout à l'heure?

515 M. LOUIS-MARIE KAY :
Les lois du ministère des Transports, le chapitre CA-702...

520 LE PRÉSIDENT :
D'accord.

M. LOUIS-MARIE KAY :
... qui lui définit le mandat et les responsabilités de l'AMT. Puis l'autre loi, la loi, le chapitre
525 C-14.1 du ministère des Transports, c'est la Loi sur les chemins de fer qui donne tout le pouvoir au ministre des Transports pour obliger le CN et le CP à donner le droit de passage à des prix raisonnables. La loi est très claire sur le sujet.

530 L'AMT pourrait, par exemple, exiger la construction d'une gare de triage avant la jonction des voies CP et CN où est-ce que les deux (2) voies se rejoignent, là. Ça fait qu'ici à la jonction il pourrait y avoir une gare de triage pour les deux (2), CN et CP, et tous les longs... tous les trains de marchandise, les longs trains de marchandise arriveraient là et seraient triés pour être acheminés vers la région métropolitaine par petits groupes pour ne pas nuire au trafic.

535 Donc, ça prendrait juste une gare de triage, là, au sud et une jonction entre les deux (2) voies ferrées.

540 Les longs trains de marchandise seraient formés et arriveraient à cette gare de triage pour être acheminés par petits convois à leur destination finale. Il y aurait un va-et-vient de petits convois de trente (30) à cinquante (50) wagons à cette gare de triage, ce qui diminuerait les problèmes de circulation aux passages à niveau dans la région métropolitaine. Il n'y aurait plus de longs trains de marchandise dans la région métropolitaine.

En complément au train, pour éliminer l'engorgement du Pont Charles-de-Gaulle, un

545 stationnement incitatif de quatre mille (4000) places serait aménagé sur l'autoroute 40 entre les routes 341 et 343. Ce stationnement est déjà construit pour quatre mille (4000) places de stationnement. Ce sont les voies de service est et ouest entre la 341 et la 343, il y a deux (2) voies de service chaque bord de l'autoroute 40 qui nuisent à la circulation au lieu d'aider parce que quand on vient de l'Assomption pour prendre l'autoroute, ça nous nuit, tout le monde prend la même entrée. Ça serait mieux de ne pas utiliser ces deux (2) voies de service là. Ça nuit à la circulation. C'est même dangereux. J'ai vu plusieurs accidents arriver parce que tout le monde est obligé de rentrer sur l'autoroute à la route 341 pour prendre la 40.

555 Ça fait que ces deux (2) voies de circulation non seulement sont inutiles mais elles nuisent à la circulation. Ça la rend dangereuse. Ça fait que ces deux (2) voies-là pourraient être transformées... il y a quatre mille (4000) places de stationnement sur ces deux (2) voies de service là, qui sont inutiles, puis ça ne prendrait même pas un mètre carré de terre agricole pour avoir quatre mille (4000) places de stationnement le long de l'autoroute 40.

560 Évidemment, le réseau d'autobus serait intégré au train avec des navettes entre le stationnement de quatre mille (4000) places, la gare de la route 341 et le centre d'échange de la rue Leclerc à Repentigny. Ça fait qu'il y aurait des navettes qui feraient le circuit. Ça pourrait être vingt-quatre (24) heures par jour de sorte que si on part le matin en train, on peut revenir à dix heures (10 h) du soir en autobus, il y aurait un... il faut intégrer le circuit d'autobus et de train, ça, c'est la base... c'est nécessaire pour que tout le monde ait accès au train, il faut pouvoir revenir à minuit (00 h) le soir en autobus si le train est pas là.

570 Ça fait que pour compléter, là, pour les gens de la Commission, il pourrait y avoir une piste cyclable sur la route 343 et la route 344 qui irait jusqu'à des terminus de la navette. Il pourrait y avoir une piste cyclable sur la 343 jusqu'à un terminus de la navette au coin de la 343 et de la 40. Il pourrait y avoir une piste cyclable sur la 344 jusqu'à un terminus de la navette, jusqu'à la 341.

575 Bon. Pour améliorer le service, des voies réservées aux autobus seraient aménagées sur le Pont Le Gardeur, la rue Sherbrooke, l'autoroute 40 et la nouvelle autoroute 25. Comme à l'audience du neuf (9) décembre dernier, l'AMT n'a pas parlé des voies réservées aux autobus. J'ai été surpris d'apprendre que c'était le principal mandat de l'AMT. Tel que précisé aux sections 52 à 58 de la Loi A-702 que j'ai mentionné tantôt... je vous lis la section 52.

580 « L'AMT peut désigner des voies de circulation réservées à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers

585 *ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de
personnes qu'elle indique. Conclure avec une personne
responsable de l'entretien du chemin public tout contrat
visant à compenser en tout ou en partie les coûts
d'établissement, d'entretien, d'exploitation de ces voies à
circulation réservée. Avec l'approbation de la personne
responsable du chemin public ou, à défaut, celle du
gouvernement, signaler les voies de circulation réservées
590 qu'elle désigne et prendre toutes mesures visant à en
assurer une utilisation sécuritaire. Conclure avec une
municipalité tout contrat visant à compenser en tout ou en
partie les coûts de synchronisation des feux de circulation
installés sur les corridors routiers de nature métropolitaine ou
les coûts d'établissement des sens unique qu'elle
595 détermine. »*

Quand j'ai lu ça, je n'ai pas compris pourquoi la mairesse Deschamps réclame des voies réservées depuis des années et ne les obtient pas. Ça ne prend qu'un mois pour imprimer, installer, entretenir des pancartes et peindre des symboles et des lignes sur la chaussée. Ça fait
600 treize (13) ans que l'AMT existe, je ne sais pas où sont les voies réservées dans la région de Lanaudière. Ils ont eu treize (13) ans, ça prend juste un mois en installer.

Évidemment, ce surplus d'achalandage va engorger le métro. Pour aller à la deuxième... La solution, là, pour régler le problème d'achalandage du métro c'est des rampes de métro
605 express pour augmenter la vitesse et la capacité. La capacité du métro serait augmentée de trente-deux pour cent (32 %) avec des voies de métro express. C'est beaucoup, là, trente-deux pour cent (32 %). On parle que ça vaut un milliard de dollars (1 G\$) là, ça. C'est un principe assez simple, c'est que les rames pourraient démarrer par groupe de trois (3) puis ne s'arrêteraient qu'à une rame sur deux (2). On a sur le tableau un exemple de ce que ça serait un horaire, là.

610
LE PRÉSIDENT :

Juste pour qu'on soit clair, Monsieur Kay, ça n'implique pas des changements de la configuration actuelle du réseau et des rails, du réseau métro?

615

M. LOUIS-MARIE KAY :

Non, non, c'est juste...

620

LE PRÉSIDENT :

C'est juste le départ.

625

M. LOUIS-MARIE KAY :

C'est juste l'ordinateur, les départs.

LE PRÉSIDENT :

630

L'espace des départs, d'accord.

M. LOUIS-MARIE KAY :

635

Oui. Et certains qui auraient à se déplacer, mettons, de Cadillac à l'Assomption, il y aurait juste un des trois (3) trains qui arrêterait là. Donc, il serait obligé pour juste deux (2), comme on voit sur l'horaire, là. Mettons de Honoré-Beaugrand à McGill la rame A s'arrête seulement à six (6) stations, la rame B s'arrête à sept (7) stations, la rame C à sept (7) stations mais ce ne sont pas les mêmes. Donc, ceux qui ont à faire juste un petit trajet, il y aurait un inconvénient d'avoir une correspondance mais pour ceux qui ont des grands trajets, parce qu'au pis aller, mettons pour aller à Viau, celui qui part de Langelier serait obligé d'aller à Pie-IX puis revenir à Viau.

640

LE PRÉSIDENT :

645

D'accord.

M. LOUIS-MARIE KAY :

Mais pour l'ensemble des usagers, ça serait un bénéfice net. C'est surtout que ça a augmenté la vitesse de trente-deux pour cent (32 %).

650

LE PRÉSIDENT :

655 O.K.

M. LOUIS-MARIE KAY :

660 Le trajet Honoré-Beaugrand – McGill ne prendrait que dix-sept (17) minutes au lieu de vingt-cinq (25) à l'heure de pointe. C'est sûr qu'il faudrait regarder la sécurité au niveau des rampes, des quais, si ça prend des garde-fous ou des choses comme ça. Parce que en Allemagne, les trains, c'est des trains express, ils passent rapidement mais je pense qu'on n'est pas plus ignorants que les Allemands.

665 LE PRÉSIDENT :

J'aurais un commentaire à vous faire après. C'est intéressant ce que vous avez dit à propos de l'Allemagne.

670 M. LOUIS-MARIE KAY :

675 Moi, je préférerais qu'on ait des garde-fous qui s'ouvriraient devant le métro mais quoi que déjà le métro passe vite, là, il s'agit de discipliner les gens. Les Allemands le font, on est capable de le faire mais ça, de toute façon, vu que ça a tellement, c'est tellement important les bénéfices que ça mériterait de... on pourrait mettre des barrières à la limite.

LE PRÉSIDENT :

680 D'accord.

M. LOUIS-MARIE KAY :

685 Avec ce projet, le temps requis pour atteindre le centre-ville est d'environ trente pour cent (30 %) moins que l'AMT.

LE PRÉSIDENT :

Ça va? Vous en avez d'autres après? Parce que c'est la dernière page de votre mémoire.

690 M. LOUIS-MARIE KAY :

Oui, oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

695

D'accord.

M. LOUIS-MARIE KAY :

700

Je vais demander la suivante, là. Juste quelques exemples comme ça. Vous avez mettons Mascouche centre-ville, ça prendrait quarante-trois (43) minutes au lieu de soixante-deux (62) minutes. Charlemagne centre-ville ça prendrait seulement trente-six (36) minutes au lieu de quarante-six (46) minutes. Le centre d'échange Leclerc au lieu de... ça fait que ça desservirait toute la région.

705

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Excusez-moi. Comment vous avez fait pour arriver à ces calculs-là où vous arrivez à quarante-trois (43) minutes, trente-huit (38) minutes, quarante (40) minutes? Quelle méthode vous avez utilisée pour...

710

M. LOUIS-MARIE KAY :

J'ai pris surtout les données... les trajets d'autobus existants qui sont publiés par le réseau central et les chiffres de l'AMT.

715

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Et vous avez ajouté, vous avez fait une addition? Merci.

720

M. LOUIS-MARIE KAY :

Pour les correspondances j'ai mis trois (3) minutes. Mettons, une correspondance entre l'autobus et le métro, j'ai ajouté trois (3) minutes. Correspondance entre le train et l'autobus sur

725 voie réservée j'ai ajouté trois (3) minutes pour les correspondances.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K., merci.

730

LE PRÉSIDENT :

D'accord. J'ai une question pour vous, Monsieur Kay. D'abord, j'aimerais faire une petite... j'ai parlé de rectification des faits tout à l'heure, j'aimerais apporter une rectification des faits à votre mémoire. Vous dites que le stationnement au centre-ville c'est quinze dollars (15 \$), maintenant, j'aimerais vous dire qu'hier j'ai été stationné au centre-ville trois (3) heures, ça m'a coûté dix-sept dollars (17 \$). Alors, juste... voilà.

735

M. LOUIS-MARIE KAY :

740

Quand j'ai été aux métiers d'arts près de la chose, c'était quinze dollars (15 \$) pour la journée.

LE PRÉSIDENT :

745

Alors, voilà, c'est rendu à dix-sept (17 \$) pour votre prochaine présentation.

Et le deuxième commentaire que je voulais vous faire, quand j'ai lu ce que vous avez dit à propos des Allemands que ça passe trop vite mais vous dites qu'ils sont plus disciplinés que nous.

750

M. LOUIS-MARIE KAY :

Oui.

755 LE PRÉSIDENT :

Alors, je n'ai pas résisté à la tentation. J'ai envoyé à des amis en Allemagne en disant, tiens, un concitoyen vient de confirmer ce que vous me dites depuis longtemps, que vous êtes plus disciplinés qu'ici.

760

M. LOUIS-MARIE KAY :

Ah! Oui, j'ai été là-bas juste une fois puis j'ai vu la discipline partout, là.

765 LE PRÉSIDENT :

Alors, vous avez des admirateurs déjà en Allemagne, Monsieur Kay.

770 Cela dit, vous dites, vous avez utilisé un terme qui me paraît assez fort. Vous dites que le projet tel que proposé n'est pas viable dans votre... alors, vous le dites dans le sens qu'il n'est pas optimal ou il n'est pas viable dans le sens que...

M. LOUIS-MARIE KAY :

775 Bien, il fait faire un détour aux gens puis...

LE PRÉSIDENT :

780 ... ça va créer une crise?

M. LOUIS-MARIE KAY :

... il est trente pour cent (30 %) plus lent que n'importe quelle autre solution.

785 LE PRÉSIDENT :

Pardon?

M. LOUIS-MARIE KAY :

790 Il est trente pour cent (30 %) plus lent que beaucoup d'autres alternatives.

LE PRÉSIDENT :

795 Oui, d'accord.

M. LOUIS-MARIE KAY :

800 Et il coûte beaucoup plus cher avec le quatorze kilomètres (14 km) de voies ferrées. Il n'y a aucune des autres alternatives qui a à construire des voies ferrées.

LE PRÉSIDENT :

805 Donc, on doit...

M. LOUIS-MARIE KAY :

810 C'est non viable de construire des voies ferrées. Il y a dix (10) solutions sans construire de voies ferrées.

LE PRÉSIDENT :

815 C'est juste pour que...

M. LOUIS-MARIE KAY :

Puis ils sont tous... la plupart sont trente pour cent (30 %) plus rapide...le trente pour cent (30 %) plus rapide.

820 LE PRÉSIDENT :

825 O.K. Alors, la Commission va comprendre le mot « viable » ici dans le sens inefficace ou pas aussi efficace. Très bien. D'accord. D'accord. Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Kay. Très apprécié.

Vous voyez que des citoyens ont investi énormément de temps pour proposer d'autres options. Alors, on va voir ce que l'Agence aurait à dire à propos de ça.

830 Maintenant, j'invite monsieur Stéphane Berthe que je vois est déjà assis devant moi.

M. STÉPHANE BERTHE :

835 Je suis prêt. Merci.

CHAMBRE DE COMMERCE DE TERREBONNE

M. STÉPHANE BERTHE

840 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Bonsoir, Monsieur Berthe, de la Chambre de commerce de Terrebonne. On vous écoute.

845 M. STÉPHANE BERTHE :

Alors, bonsoir. Stéphane Berthe, le président de la Chambre de commerce de Terrebonne.

850 LECTURE DU MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

855 Merci beaucoup, Monsieur Berthe. Très apprécié. Attendez, peut-être qu'il y a des questions pour vous.

M. STÉPHANE BERTHE :

860 Ah! Pas de problème.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Longpré?

865 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Moi, ça serait juste un éclaircissement. Vous dites au point 1 des conséquences économiques et sociales positives, là :

870 *« Le potentiel de développement est également très
intéressant car il favorise une desserte complète de la Rive-
Nord en permettant éventuellement de relier en boucle tout le
territoire de l'est de Laval par un prolongement vers l'est à
partir de Mascouche. »*

875

M. STÉPHANE BERTHE :

Oui.

880 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Comment vous voyez ça?

M. STÉPHANE BERTHE :

885

Éventuellement, on a déjà une partie qui va être à Mascouche si jamais il y aura
prolongement vers l'autoroute 25, on pourrait rejoindre l'autre partie nord de Laval nord-est.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

890

Donc, rentrer en ville? Entrer vers Montréal?

M. STÉPHANE BERTHE :

895

Exactement.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

À partir de Mascouche.

900

M. STÉPHANE BERTHE :

On ne sait jamais, pour l'éventualité d'un projet futur, il faut rester ouvert aussi dans
d'éventuels projets.

905

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K. Merci.

910

M. STÉPHANE BERTHE :

Parfait?

915

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Merci beaucoup. Bonne fin de soirée.

920

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Monsieur Berthe, à vous aussi.

Alors, j'invite Séminaires de l'UTA de la MRC de l'Assomption, monsieur Gagné et madame Bouchard.

925

SÉMINAIRES DE L'UTA DE LA MRC DE L'ASSOMPTION
Mme MICHELINE BOUCHARD, M. JACQUES GAGNÉ

930

LE PRÉSIDENT :

Madame Bouchard, bonsoir.

935

Mme MICHELINE BOUCHARD :

Bonsoir.

940

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gagné.

M. JACQUES GAGNÉ :

Bonsoir, Monsieur le Président.

945 LE PRÉSIDENT :

Alors, on vous écoute.

M. JACQUES GAGNÉ :

950

Merci, Monsieur le Président. Alors, comme première diapo nous avons copié, imité, toutes les pages de la documentation de l'AMT mais ce n'est pas pour en faire la promotion, Monsieur le Président.

955 LE PRÉSIDENT :

C'est ce que nous avons compris.

M. JACQUES GAGNÉ :

960

C'est pour vous montrer la réalité.

LE PRÉSIDENT :

965

D'accord.

M. JACQUES GAGNÉ :

970 Alors, voici. L'UTA, brièvement, c'est un groupe de réflexion, de recherches, d'études et d'actions. UTA ça veut dire Université du Troisième Âge, donc des retraités engagés.

LE PRÉSIDENT :

975

Actifs.

M. JACQUES GAGNÉ :

980 Voilà. Madame Bouchard va d'abord vous parler d'un premier thème qui sous-tend tous les autres, le sous-développement chronique de l'est.

Mme MICHELINE BOUCHARD :

985 Alors, bonsoir. Comme beaucoup d'autres ont dit avant nous, l'arrivée du train est attendue depuis fort longtemps dans notre région et pour nous ça a une très grande signification parce que l'est de Montréal, la MRC de l'Assomption, sont depuis très longtemps négligés sur le plan du transport en commun.

LECTURE DU MÉMOIRE

990

Et ça, c'est ce qui nous a beaucoup éclairé ou qui nous a beaucoup incité à réfléchir là-dessus, en disant : Pas juste pour demain mais un peu plus loin dans notre vécu et pour les générations qui vont nous suivre qu'est-ce qui serait la meilleure des solutions.

995 M. JACQUES GAGNÉ :

Monsieur le Président, il y a un autre aspect qui est important, je pense, avant de vous proposer une option... désolé, la deuxième.

1000 LE PRÉSIDENT :

Ça va, prenez votre temps.

1005 M. JACQUES GAGNÉ :

La deuxième. Alors, en plus du sous-développement chronique, nous avons le contexte économique actuel.

1010 Les études de l'AMT datent toutes d'un certain temps, bien entendu, parce qu'ils ont déposé leur étude de justification en avril deux mille huit (2008). Mais il s'est passé des choses depuis avril deux mille huit (2008) et je demande à la Commission d'en tenir compte.

1015 Notre contexte économique actuel et prochain, celui qu'on va avoir d'ici un an, un an et
1015 demi, deux (2) ans, Monsieur le Président, j'en suis convaincu, les citoyens qui sont derrière nous
le savent qu'est-ce qui va se passer d'ici deux (2) ans. Alors nous vous demandons, avant de faire
quelque recommandation que ce soit au gouvernement, de faire en sorte que le contexte
économique actuel fasse partie de vos réflexions, de votre analyse, avant de prendre la décision
finale.

1020 C'est-à-dire nous savons qu'en contexte économique difficile avec une récession
appréhendée, même si elle est mineure au Québec, ce sont les infrastructures que nous devons
privilegier. Tout le monde le sait. Et ça, ça veut dire qu'on fait travailler le monde, les travailleurs
sont protégés. Et les générations futures aussi, on travaille pas pour rien. On travaille pour investir
dans l'avenir. Alors, c'est très important pour nous comme deuxième considération.

1025 La troisième c'est les prochains budgets d'Ottawa et de Québec. On le sait, en tout cas, on
n'a pas besoin d'être grands sorciers pour le deviner, le prochain budget du vingt-sept (27) janvier,
c'est sûr qu'il va y avoir des milliards de prévus pour faire en sorte que nous investissions dans nos
infrastructures. C'est sûr.

1030 Entre le budget d'Ottawa et de Québec, pouvons-nous vous suggérer, Monsieur le
Président, Monsieur le Commissaire, de fournir un rapport préliminaire, si c'est possible, si c'est
dans vos cordes, un rapport préliminaire à la ministre de l'Environnement qui pourrait l'acheminer à
la ministre des Finances, pour bien la guider dans son prochain budget. Parce que ce dont on va
1035 vous parler aujourd'hui, Monsieur le Président, il s'agit de cinq cent millions de dollars (500 M\$). Et
si on va vous proposer un investissement de cinq cent millions de dollars (500 M\$), c'est pour
épargner cent millions (100 M\$) qu'on va dépenser, selon nous, inutilement. On va le prouver tout
à l'heure.

1040 Mme MICHELINE BOUCHARD :

Lorsqu'on a fait la préparation pour la proposition qu'on veut vous présenter, on a voulu
établir un certain nombre d'objectifs pour nous guider, dans le fond, dans les choix que nous
voulions faire. Alors, le premier objectif est celui de desservir la population de l'est de Montréal et
1045 de la MRC de l'Assomption par un train de banlieue. Donc, pour nous, c'est important qu'on arrive
à cette conclusion qu'effectivement nous ayons un train de banlieue.

On voulait aussi privilégier la notion de développement durable. Je pense que

1050 l'environnement ça nous préoccupe puis on veut aussi qu'à quelque part ça se projette dans un avenir que ce soit à plus long terme.

Protéger coûte que coûte aussi l'environnement sous toutes ses facettes. On en a parlé tout à l'heure de terre agricole, de milieux humides, de la faune, la flore, on pense que pour nous c'est important qu'on se préoccupe de ça, qu'on se préoccupe aussi de la question des gaz à effet
1055 de serre. Je pense qu'on est tous conscients que notre planète, là, elle en arrache par les temps qui courent.

Tenir compte des investissements nécessaires pour réaliser l'option choisie. Donc, oui, il y a un moment particulier qui nous arrive, malgré tout, malgré qu'on parle de récession, il nous arrive
1060 un moment particulier, là, puis c'est peut-être notre chance finalement qu'on puisse le saisir au vol. Alors, le contexte économique de deux mille neuf (2009), deux mille dix (2010), deux mille onze (2011) nous est peut-être favorable, c'est bizarre à dire.

Tenir compte des besoins des générations futures sur le plan du transport en commun.
1065 Moi, je me rappelle que quand mes enfants ont commencé à aller au cégep, c'était un gros problème parce qu'il y avait pas de moyens de transport adéquats et je ne suis pas la seule. Je suis sûre qu'il y a beaucoup de parents quand ils viennent s'installer ici, ils y pensent.

Électrifier les rails, je pense que quand on regarde les pays européens entre autres, on a
1070 comme l'impression qu'on est pas mal en arrière puis on pense qu'on devrait essayer de les rattraper. Alors, notre système bimodal fonctionne mais je pense qu'il faut penser à plus loin.

Et prévoir des mesures d'atténuation du bruit résultant d'un achalandage de voitures à proximité de toutes les gares. Je pense que dans notre préoccupation environnementale, le bruit
1075 aussi doit toujours être présent.

M. JACQUES GAGNÉ :

Pour nous, Monsieur le Président, pour répondre à ces objectifs-là il y a une solution, une
1080 option possible seulement, c'est deux (2) trains.

Dans le contexte actuel, le train de l'est que nous revendiquons depuis plusieurs années... je suis arrivé à Repentigny, moi, en soixante-douze ('72) et pas longtemps après on parlait du train de banlieue. Ça veut dire que ça fait vingt-cinq (25) ans qu'on a ça dans notre imaginaire collectif.

1085 Il faut que ça devienne une réalité et puis vite, ça presse.

Il faut aussi, compte tenu de tout ce qui s'est développé depuis vingt-cinq (25) ans, il faut aussi un train pour le nord-est de la région métropolitaine, un train qui va desservir la MRC des Moulins, l'est et le centre de Laval, de l'île de Laval.

1090

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JACQUES GAGNÉ :

1095

Alors, voici une carte que nous avons prise dans La Presse d'hier. Regardez. Le train pour nous partirait de la gare de l'Assomption, le petit bout en vert, là. Pour l'AMT ça ne semble pas important ça, de Le Gardeur à l'Assomption ça peut attendre les calendes grecques, selon nous. Ce n'est pas une option valable, quand toute la région a revendiqué de façon unanime quelque chose, on ne répond pas à la plus grande partie de cette région-là, soit Repentigny, et dire « Les autres, attendez. » Nous ne sommes pas d'accord avec une optique comme ça.

1100

Alors, le train part de l'Assomption, voyez-vous, et passe par Le Gardeur et file à Montréal mais il n'est pas seulement utile à l'est de l'île. Regardez tout ce qui va... tous les gens qui vont pouvoir... les petits points rouges ce sont des gares. Les gens qui vont pouvoir utiliser ce service.

1105

Le deuxième, il part de Mascouche. Regardez la ligne verte en haut. J'ai un pointeur, ça va peut-être aller mieux. Regardez la ligne verte, là. Et puis ils parlent de la gare de Mascouche, ça, c'est la voie du CP déjà existante. La voie ferrée est là. Alors, il suffit de partir de la gare de Mascouche, le Vieux Terrebonne, on s'en va à Laval, on traverse par le nord de la Rivière-des-Prairies, on traverse Saint-François, Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul et puis après ça on bifurque vers Montréal entre la 19 et la 15.

1110

LE PRÉSIDENT :

1115

On est en train, Monsieur Gagné, de le regarder ici sur l'écran. Alors, si on ne regarde pas là, c'est parce qu'on vous suit ici. Je veux juste vous rassurer.

M. JACQUES GAGNÉ :

1120

Non, je ne vous blâmais pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1125

M. JACQUES GAGNÉ :

Non, non. Alors, ça, c'est la solution que nous vous proposons, Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, parce que c'est une solution réaliste. Les rails sont là. Il y en a qui sont en mauvaise condition mais de toute façon le tracé, le terrain est là. Les gens qui ont acheté leur maison depuis dix (10) ans, vingt (20) ans, trente (30) ans ils l'ont achetée près d'une voie ferrée. N'allons pas créer une nouvelle voie qui va partir – regardez bien la ligne rouge – de Mascouche, de la gare de Mascouche, qui va passer par Terrebonne et puis aller à Le Gardeur, une nouvelle voie qui va passer à proximité de quartiers résidentiels. Imaginez-vous la colère des gens. Imaginez-vous, moi, si ça passait près de chez moi, Monsieur le Président?

1130

1135

LE PRÉSIDENT :

Je vois des têtes dans la salle qui sont d'accord avec vous.

1140

M. JACQUES GAGNÉ :

C'est épouvantable de... vous savez, une voie existante c'est une voie existante. Elle est là, utilisons-la.

1145

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1150

M. JACQUES GAGNÉ :

Et en terminant, si vous me permettez...

LE PRÉSIDENT :

1155

Allez-y.

M. JACQUES GAGNÉ :

1160 ... pour nous, ce train va passer dans les marécages, il va traverser l'autoroute à deux (2) reprises, il va traverser sous des pylônes d'Hydro-Québec. Il va rencontrer un gazoduc. Il va nuire à la flore et à notre faune dans cette région-là. Nous on y pense, Monsieur le Président, et je suis sûr que les générations futures y pensent.

1165 En conclusion, je vais résumer, en conclusion, pour nous, c'est une aberration ce projet seulement celui de construire une nouvelle voie ferrée de la gare de Mascouche jusqu'à Le Gardeur. C'est seulement cette section-là qui est une aberration sur le plan social, sur le plan environnemental et en deux mille neuf (2009), je dis bien en deux mille neuf (2009), c'est une aberration sur le plan économique. Monsieur le Président, je vous remercie.

1170

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie. La Commission vous remercie énormément de votre contribution. Monsieur Longpré? D'accord. Alors, d'abord vous savez très bien que vous n'êtes pas les seuls à prôner ce qu'on appelle l'option C, les deux (2) trains, et les arguments que vous présentez résistent au premier regard disons, mais peut-être même plus, là, on verra bien.

1175

Maintenant, je veux poser une question. Vous êtes là depuis mil neuf cent soixante-douze (1972), madame...

1180

Mme MICHELINE BOUCHARD :

À peu près la même chose.

1185

LE PRÉSIDENT :

À peu près la même chose. L'Agence Métropolitaine de Transport est une agence de l'État, est honorable, qui remplit ses mandats de façon tout à fait responsable, etc., etc. Pourquoi ce qui semble une évidence pour vous ne semble pas l'être pour des spécialistes qui se sont consacrés totalement au service de l'intérêt général? Avez-vous une... je vous invite à répondre à une question spéculative, je vous l'accorde mais allez-y.

1190

1195 M. JACQUES GAGNÉ :
Non.

LE PRÉSIDENT :
Je vous écoute.

1200 M. JACQUES GAGNÉ :
Si nous avons été en deux mille huit (2008)... en deux mille sept (2007) ou en deux mille huit (2008), Monsieur le Président, nous aurions peut-être fait un autre mémoire mais l'Agence
1205 quand elle a fait ses études, nous ne la blâmons pas du tout. Il s'est passé des choses depuis deux mille sept (2007), depuis deux mille huit (2008) et je ne pense pas que l'Agence, cet aspect économique là... elle a voulu économiser, et c'est très bien vouloir économiser l'argent des citoyens. Nous évaluons l'économie à cent cinquante millions (150 M\$).

1210 LE PRÉSIDENT :
D'accord, Monsieur Gagné.

1215 M. JACQUES GAGNÉ :
Voilà.

LE PRÉSIDENT :
1220 Alors, j'aimerais... alors attendez. Donc, vous dites si ce projet... si on était en train de faire cet exercice-là, si on l'avait fait il y a trois (3) ans exactement au même endroit...

M. JACQUES GAGNÉ :
1225 Oui.

1230 LE PRÉSIDENT :
... vous ne seriez pas ici pour proposer la proposition que vous privilégiez maintenant?

1235 M. JACQUES GAGNÉ :
Peut-être pas.

1240 LE PRÉSIDENT :
Pourquoi?

1245 M. JACQUES GAGNÉ :
La situation économique elle a changé et c'est le temps d'investir dans le futur. Nous l'avons dit, Monsieur le Président. Aujourd'hui, en deux mille neuf (2009) et en deux mille dix (2010) nous y tenons beaucoup. C'est le temps d'investir massivement dans les infrastructures pour mieux protéger les générations futures. C'est ça.

1250 LE PRÉSIDENT :
Donc, votre argument, essentiellement, je dois conclure que votre argument est un argument qui renvoie à la stimulation de l'économie dans une période de crise seulement ou ça se rattache à des considérations fonctionnelles, etc.?

1255 Mme MICHELINE BOUCHARD :
Nous, on avait compris que l'AMT avait fait la proposition de créer la nouvelle voie mais que c'était dans un souci d'économie. Ce projet-là coûtait moins cher.

1260 LE PRÉSIDENT :
D'accord.

1265 Mme MICHELINE BOUCHARD :

Ce qu'on dit maintenant, c'est comme nos paliers de gouvernements veulent investir massivement dans l'infrastructure, c'est ça que je disais tout à l'heure, on a peut-être une chance que ça arrive maintenant.

1270

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1275 Mme MICHELINE BOUCHARD :

Et donc, pourquoi ne pas viser sur un projet qui est plus important, c'est vrai, il est plus onéreux mais il va desservir beaucoup plus de monde, il va permettre de rejoindre Laval puis il va desservir toute notre partie à nous à partir de l'Assomption.

1280

LE PRÉSIDENT :

Voilà. D'accord, je comprends alors.

1285 M. JACQUES GAGNÉ :

Me permettez-vous?

LE PRÉSIDENT :

1290

Oui.

M. JACQUES GAGNÉ :

1295 Vous savez, de toute façon, la ligne du CP qui part de la gare de Mascouche qui va à Montréal, un jour on va y réfléchir, dans cinq (5) ans, dans dix (10) ans pour Laval. Profitons-en aujourd'hui.

1300

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord.

1305 M. JACQUES GAGNÉ :

Et évitons le gaspillage de cent millions (100 M\$) probablement nous évaluons, nous, à cent millions (100 M\$) le gaspillage de la gare de Mascouche jusqu'à la gare de Le Gardeur. Investissons de façon censée, s'il vous plaît, Monsieur le Président.

1310

LE PRÉSIDENT :

Message très bien compris.

1315 M. JACQUES GAGNÉ :

Merci.

1320 Mme MICHELINE BOUCHARD :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1325 Merci à vous, Madame Bouchard, Monsieur Gagné. Très apprécié. Monsieur Mario Vallières.

M. MARIO VALLIÈRES

1330 M. MARIO VALLIÈRES :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1335

Bonsoir, Monsieur Vallières.

1340 M. MARIO VALLIÈRES :
Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :
1345 Alors, on vous écoute.

M. MARIO VALLIÈRES :
Oui.

1350 LE PRÉSIDENT :
On a pris connaissance évidemment de votre...

M. MARIO VALLIÈRES :
1355 Oui, exactement. Bien, disons que ça va se résumer à la lecture du mémoire que je fais publier qui va comme suit.

LECTURE DU MÉMOIRE
1360

LE PRÉSIDENT :
1365 Merci beaucoup, Monsieur Vallières. Monsieur Longpré, ça va?
Donc, en fait, pour vous, donc contrairement ou de façon distincte de l'intervention de madame Bouchard et monsieur Gagné avant vous, pour vous, un train mais un train qui part de l'Assomption au centre-ville de Montréal serait incorrectement le...

M. MARIO VALLIÈRES :
1370 Bien, disons, pour tout de suite, le projet qui est soumis par l'AMT est le projet numéro 1. Déjà dans les journaux locaux on peut lire presque très fréquemment comme quoi que le projet du

1375 train qui va être prolongé vers l'Assomption est déjà à l'étude et qui prévoit que lorsque le train, le projet comme proposé va être implanté, qu'à court terme, soit selon ce qu'on peut lire encore dans les journaux, qu'un an après la mise en service du train Mascouche Repentigny, ils feraient le prolongement vers l'Assomption. Nous, on se dit pourquoi avoir écarté ce scénario-là si que de toute façon la ligne va être là?

1380 Les personnes qui m'ont précédé ont fait vraiment un très beau travail, je tenais à le souligner, puis éventuellement c'est peut-être... il faut se pencher sur la question, oui, il faudrait tu revenir à deux (2) tracés?

1385 Nous, dans le fond, on ne s'oppose pas vraiment. C'est comme qu'ils disaient, j'en suis un résident, ça fait douze (12) ans que je reste là, même ça va faire treize (13) ans cet été, on a acheté avec le chemin de fer à l'arrière qui faisait notre bonheur parce que...

LE PRÉSIDENT :

1390 Mais vous n'aviez pas pensé que ça allait passer si près en arrière.

M. MARIO VALLIÈRES :

1395 Un instant, non, je vais vous arrêter tout de suite. On n'a rien contre les trains. Nous, on a quelque chose vers la structure de pont qu'il va y avoir en arrière de chez nous.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1400 M. MARIO VALLIÈRES :

1405 Qui va être de façon permanente. On ne parle plus seulement du bruit occasionné par un train qui passe à des heures fixes ou à des horaires plus ou moins flexibles. On parle de me masquer la vue de façon permanente, quelle que soit l'heure, la journée dans une année.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Ça, c'est clair.

1410 M. MARIO VALLIÈRES :

Je suis complètement brimé de ce côté-là autrement dit, là.

1415 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1420 Est-ce qu'il a été question avec la Ville de Repentigny de changer l'axe du pont d'étagement ou avez-vous rencontré les gens à Repentigny? Je sais qu'ils doivent passer ce soir et je pense qu'il y avait un volet là-dessus sur leur mémoire, mais il y a tu eu des pourparlers avec eux?

1425 M. MARIO VALLIÈRES :

Il y a eu une volonté qui a été faite lorsqu'on a été rencontrer les personnes de l'AMT, on est restés un petit peu après la soirée pour leur exposer les problèmes qu'on avait face à cette situation. Ils nous ont dit qu'ils aimeraient beaucoup nous rencontrer pour essayer d'avoir une
1430 espèce de petite médiation sur le projet autrement dit, à savoir si on était capable de trouver une solution viable autant d'un côté que de l'autre.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1435 Et vous êtes ouvert à ça?

M. MARIO VALLIÈRES :

Pardon?

1440 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Vous êtes ouvert à ça?

1445 M. MARIO VALLIÈRES :

On serait... Regardez, le pont d'étagement il n'aura pas le choix d'être là si le projet est retenu sous cette forme, ce qui ne fait vraiment pas notre bonheur d'une façon ou d'une autre.

1450 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K.

1455 M. MARIO VALLIÈRES :

Tu sais, je me dis, est-ce qu'on est capable de trouver d'autres solutions? En plus, dans la région, on sait que tout le plus gros des développements immobiliers, Repentigny d'ici un an il n'y a plus aucun terrain résidentiel de développable. On parle de Le Gardeur, toutes les demandes que la Ville a effectuées pour dézoner des terrains en vue de faire de la promotion immobilière ont presque toutes été refusées. La seule partie dans la région qui a été accordée à cent pour cent (100 %) leur dézoning qu'ils ont demandé c'est la région de l'Assomption où est-ce qu'il y a tous les terrains. C'est pour ça que le plus gros du boum immobilier se situe là.

1460 Ça fait que moi je me dis, regarde, je prends la 40 à chaque soir. Est-ce qu'on est capable de couper le trafic, excusez le terme, là, la circulation, de l'imputer à sa base, en venant de l'est vers l'ouest?

1465 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1470 Oui.

M. MARIO VALLIÈRES :

Je pense qu'on serait optimal pour dégager le système routier à ce niveau-là.

1475 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc, pour vous, si on garde les quatorze virgule sept kilomètres (14,7 km) à faire entre Mascouche et Le Gardeur, pour vous, ça va vous affecter, c'est-à-dire vous n'aurez pas une autre façon...

1480

1485 M. MARIO VALLIÈRES :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

... à cause de... c'est inévitable d'avoir un pont d'étagement, etc., etc.

1490 M. MARIO VALLIÈRES :

Bien, c'est ça, moi, tant que le pont est en arrière...

LE PRÉSIDENT :

1495

D'accord.

M. MARIO VALLIÈRES :

1500

... je ne peux pas appuyer ce projet-là.

LE PRÉSIDENT :

1505

D'accord. Très bien.

M. MARIO VALLIÈRES :

Ça brime ma qualité de vie dans le fond.

1510 LE PRÉSIDENT :

1515

Merci beaucoup, Monsieur Vallières. Je vais prendre la MRC, histoire à mettre un peu d'équilibre dans les deux (2) parties de la soirée. Alors, j'invite la MRC de l'Assomption avant la pause, monsieur Verstraete et monsieur Fafard. C'est ça?

MRC DE L'ASSOMPTION

M. BENOÎT VERSTRAETE, M. DENIS FAFARD

LE PRÉSIDENT :

1520

Monsieur Verstraete et Monsieur Fafard, bonsoir. Alors, on vous écoute. On a pris connaissance évidemment de votre mémoire.

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1525

Alors, bonsoir, Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire. Je me présente, Benoît Verstraete, maire de la Ville de l'Épiphanie. Préfet suppléant de la MRC de l'Assomption. Je vais vous présenter le mémoire ici à la place de madame Deschamps qui est à l'extérieur du pays. Je suis accompagné de monsieur Fafard, directeur du module de l'aménagement et de l'environnement à la MRC de l'Assomption.

1530

LECTURE DU MÉMOIRE

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1535

Soit plus de trois cent mille (300 000) personnes dans les MRC de l'Assomption, Les Moulins, Joliette, Montcalm et d'Autray.

LECTURE DU MÉMOIRE

1540

M. BENOÎT VERSTRAETE :

Sur l'autoroute 40 il n'est pas rare de voir des files d'attente jusqu'au boulevard Brien à Repentigny certains matins.

1545

« Il est reconnu qu'une telle congestion a des répercussions négatives sur l'environnement. »

1550

Ici on parle des gaz à effet de serre. La qualité de vie de la population, l'imputation et productivité du temps et l'économie, les coûts de carburant du transport et des personnes et des biens, l'hôpital Pierre-Le Gardeur qui est accessible par les autoroutes 40 et 640 qui sont fortement congestionnées. Le train de l'est est un besoin que nous analysons comme suit : les attentes de la

1555 population vont dans le sens d'une correction de ces impacts négatifs. Avec les coûts croissants de l'essence, notre population explique son désir d'un traitement équitable dans la desserte de transport de masse au sein d'une grande région métropolitaine.

1560 Présentement, notre territoire est desservi uniquement par des circuits d'autobus qui partagent la chaussée avec l'ensemble des véhicules motorisés. Les performances obtenues au cours des dernières années par le réseau de train opéré par l'AMT justifie la mise en place d'un train de banlieue pour desservir le secteur nord-est de la couronne métropolitaine.

1565 Le train constitue le principal moteur de développement du transport collectif sur la couronne métropolitaine. Le projet de train de l'est permettra de corriger ces impacts négatifs liés à l'absence d'une infrastructure de transport de masse dans la partie nord-est de la couronne métropolitaine. Pour les élus de la MRC de l'Assomption, il est primordial de corriger rapidement cette situation inéquitable envers sa population.

1570 Chez nous, le train de banlieue est une infrastructure structurante en matière de transport qui est attendue depuis longtemps. Le projet du train de l'est est inscrit au schéma d'aménagement révisé entré en vigueur en mai deux mille un (2001) avec ses trois (3) gares, soit Charlemagne, Repentigny et l'Assomption.

1575 Sur la base de ces constats, la MRC de l'Assomption endosse la planification préconisée par l'AMT qui prévoit le train de Mascouche à Montréal en passant par Charlemagne et Repentigny comme une première phase.

La deuxième phase, soit la mise en service d'un train vers la Ville de l'Assomption est nécessaire pour compléter adéquatement le train de l'est dans les plus brefs délais.

1580 Pour atteindre ces objectifs de fréquentation du service de transport collectif, la MRC de l'Assomption planifie ses projets en fonction des deux (2) phases retenues par l'AMT pour le projet global du train de l'est.

1585 Nous avons développé avec la MRC une position ferme et unanime. Il existe actuellement dans la région métropolitaine un déséquilibre dans la desserte de la population par les trains de banlieue. Il est aujourd'hui essentiel de répondre aux besoins de la population qui habite la partie nord-est de la métropole et des autres MRC de Lanaudière.

1590 Ce projet est attendu depuis longtemps par notre population. Il est désormais nécessaire qu'il se réalise rapidement. Le train de l'est est un élément structurant pour l'aménagement du territoire afin de favoriser à long terme l'utilisation du transport collectif. La MRC de l'Assomption souhaite consolider son développement en priorité au sein des périmètres urbains des municipalités qui disposeront d'une gare.

1595 ... Repentigny et l'Assomption. La MRC de l'Assomption consacre beaucoup d'efforts pour l'amélioration du transport collectif afin d'offrir une alternative viable à l'utilisation de l'automobile. Le concept retenu par la MRC de l'Assomption favorise le développement ou la requalification du tissu urbain plus dense à proximité des trois (3) gares.

1600 L'attrait occasionné par la réalisation du train de l'est dans sa phase ultime avec ses trois (3) gares permettra d'atteindre ses objectifs de densification de son développement résidentiel.

Le train de l'est est un élément nécessaire au développement durable.

1605 LECTURE DU MÉMOIRE

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1610 Globalement, le projet soumis par l'AMT est bénéfique pour l'environnement car il présente un bilan environnemental positif, on parle encore des gaz à effet de serre. Avec l'impératif du développement durable, le projet du train de l'est tout comme le projet de voies réservées qui sont sur la table à dessin est désormais essentiel et socialement souhaité.

Finalement, Monsieur le Commissaire et Monsieur le Président...

1615

LECTURE DU MÉMOIRE

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1620 Désormais, il est essentiel que ce projet se réalise rapidement. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous, Monsieur Verstraete et Monsieur Fafard de votre contribution à nos travaux.

1625 Monsieur Longpré, allez-y.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

J'aurais quelques petites questions.

1630

M. BENOÎT VERSTRAETE :

Oui.

1635 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Dans votre mémoire, vous dites qu'étant confronté à une pénurie d'espaces disponibles dans les périmètres urbains actuels de la MRC, c'est à la page 7 de votre mémoire...

1640 M. BENOÎT VERSTRAETE :

Bien, je vais peut-être laisser monsieur Fafard au point de vue...

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1645

Je n'ai pas de problème avec ça. Vous dites qu'il y a déjà des démarches qui ont été prises à la Commission de la protection du territoire agricole pour l'exclusion d'environ cent quatre-vingts hectares (180 ha). Vous dites que c'est principalement situé dans Repentigny et douze pour cent (12 %) à l'Assomption. Est-ce que c'est dans l'optique, je pose la question, là, est-ce que c'est dans l'optique que votre gare, la gare de l'Assomption, si elle devait devenir un point de terminus, de terminal, ça serait pour élargir les voies, faire une gare qui permettrait que des trains soient localisés là tôt le matin pour partir vers Montréal?

1650

M. DENIS FAFARD :

1655

Toutes les infrastructures nécessaires, soit pour la gare ou pour le garage de remisage des rames de train sont déjà en zone blanche actuelle, sont déjà, dans le cas des terrains pour la gare et les stationnements, c'est déjà la propriété de la Ville de l'Assomption. Et dans le cas des espaces réservés pour le remisage, pour le garage, là, des trains, c'est en zone industrielle et c'est déjà prévu et réservé à cet effet-là. Donc, les demandes de dézonage sont pour répondre dans le

1660

cas de la municipalité de l'Assomption à des besoins à caractère commercial.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1665 O.K.

M. DENIS FAFARD :

1670 C'était la lacune qu'il y avait du côté de la municipalité de l'Assomption. Donc, c'est avant tout dans cette optique-là pour répondre aux besoins primaires existants de la population actuelle parce que, là, il y avait des lacunes dans la structure commerciale de la municipalité.

LE PRÉSIDENT :

1675 Sans égard au projet de gare du train, c'est-à-dire la MRC aura eu à faire ça de toute façon?

M. DENIS FAFARD :

1680 Oui. La demande de dézonage de la MRC de l'Assomption s'appuie sur les tendances passées et, bon, on n'avait pas de gare, on avait aussi aucun équipement de transport de masse de la population. Par contre, on avait une demande. Et cette tendance-là est projetée dans le temps et c'est ça qui a permis de justifier les demandes d'exclusion.

1685 Pour ce qui est de la conséquence prévisible d'un accroissement de développement résidentiel pour les gares, le concept qu'on a retenu, c'est un concept de densification. Déjà la MRC de l'Assomption est la MRC la plus dense de l'ensemble des MRC de la couronne métropolitaine de Montréal et ça on a réussi à faire ça sans avoir les équipements majeurs de transport de masse.

1690 Avec des équipements de transport de masse et actuellement on est tout près d'une densité similaire à des municipalités comme Longueuil et Laval qui eux disposent de trains et de métros. Donc, nous, le concept c'était pas... nous, pour nous, les nouveaux arrivants qui seraient liés à la gare, c'est des gens qu'on veut développer des concepts de TOD, des concepts de densification et déjà la demande déposée à la CPTAQ avait encore un objectif d'accroissement de densité. Donc, c'est sûr que l'espace est une ressource limitée qu'il faut en utiliser au maximum

1695

de ses capacités. Et c'est sûr que dans cette optique-là, la densification est un élément important.
Donc, pour nous, c'est majeur la densification et la stratégie qu'on développe et les concepts
d'aménagement du territoire qu'on développe sont en fonction d'accroître la densité et c'est sûr
1700 que le transport collectif est un élément important pour permettre cette densification-là.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc, mais on peut... on doit comprendre donc qu'en matière d'accès à
1705 l'espace nécessaire à des aires pour garer les trains, etc., etc., tout est prêt. Il n'y a pas d'autres
empêchements majeurs, d'autres techniques financières pour pouvoir aménager une gare
terminus. Elle a tout ce qu'il faut?

M. DENIS FAFARD :

1710 Tout à fait. Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

1715 Maintenant, Monsieur Verstraete, j'aimerais... Monsieur Fafard aussi, j'aimerais poser une
question. Vous dites « le plus tôt possible » pour la phase de...

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1720 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1725 Le plus tôt possible comme quoi? Comme pas plus qu'un (1) ans, pas plus que cinq 95)
ans, comme pour demain? Parce que, en fait...

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1730 Bien, moi, c'est le plus tôt possible. Écoutez, moi, je suis de descendance belge et je peux
vous dire...

LE PRÉSIDENT :

1735 Oui, j'ai constaté ça à partir du nom.

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1740 Je peux vous dire qu'en Belgique le train de banlieue ça fait partie de leur vie.

LE PRÉSIDENT :

Ah! Bien oui.

1745 M. BENOÎT VERSTRAETE :

On est peut-être cinquante (50) ans en retard. Alors, je pense qu'on a du temps à rattraper un petit peu. C'est pour ça que je dis que c'est le plus rapidement possible.

1750 LE PRÉSIDENT :

En Belgique on est à quinze (15) minutes à pied d'une gare tout le temps.

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1755 C'est ça, c'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

1760 Tout le temps.

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1765 Même si c'est un petit village de mille (1000) personnes, il y a une gare qui est là.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Alors, dernière question...

1770 M. BENOÎT VERSTRAETE :

Oui.

1775 LE PRÉSIDENT :

1775

... vous voyez qu'il y a des ardents défenseurs de l'idée d'avoir deux (2) trains, Mascouche Montréal passant par Laval et puis l'Assomption centre-ville de Montréal passant par Charlemagne, etc. Pour vous, est-ce que ça change quelque chose par rapport à vos attentes que la configuration soit deux (2) trains, ou la proposition de l'Agence avec l'ajout de l'Assomption plus tard, espérons demain, disons,...

1780

M. BENOÎT VERSTRAETE :

Oui.

1785

LE PRÉSIDENT :

... est-ce que ça change quelque chose pour vous?

1790 M. BENOÎT VERSTRAETE :

Écoutez, non, écoutez, nous autres on s'en remet à l'AMT. Je pense qu'ils ont des experts qui travaillent sur le dossier.

1795 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1800 M. BENOÎT VERSTRAETE :

1800

Puis il faut s'en remettre à ces experts-là. Moi, je suis pas un expert en service de train alors on s'en remet à l'AMT.

1805 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1810 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Est-ce que l'AMT a discuté avec vous d'un échéancier, d'une plage de temps?

M. BENOÎT VERSTRAETE :

1815 Moi personnellement, non. Peut-être avec...

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1820 Il n'y a pas eu de discussion avec l'AMT sur... on parle de quoi comme figure?

M. DENIS FAFARD :

1825 À ma connaissance, il n'y a pas un calendrier arrêté. Il y a des études qui sont amorcées par l'AMT pour l'Assomption, pour faire l'ajout de la ligne de l'Assomption. Le calendrier à ce moment-ci, à ma connaissance, il n'y a pas...

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1830 Il n'a pas été discuté.

M. DENIS FAFARD :

... de calendrier arrêté.

1835 LE PRÉSIDENT :

1840 Dernière question, pour vrai cette fois-ci. Hypothèse, distinction entre deux (2) trains avec deux (2) points de destination, de départs différents. Chaque ligne pourrait avoir son propre plan de départ, etc., etc., versus même ligne mais avec deux (2) points de départ différents qui devraient synchroniser, s'agencer, matière à gérer correctement Laval. Entre ces deux (2) modes

de gestion, est-ce que pour vous ça changerait quelque chose ou c'est une question d'ordre technique purement.

1845 M. DENIS FAFARD :

C'est avec l'AMT, écoutez.

LE PRÉSIDENT :

1850 D'accord, d'accord.

M. DENIS FAFARD :

1855 Au point de vue logistique ou ces choses-là puis de gérer deux (2) trains en même temps, moi, je suis pas assez connaisseur là-dedans, là.

LE PRÉSIDENT :

1860 D'accord. Très bien.

M. DENIS FAFARD :

Je pense que ça serait plus l'AMT qui pourrait répondre à ça, pas nous autres.

1865 LE PRÉSIDENT :

Tout à fait. Monsieur Verstraete, Monsieur Fafard, merci beaucoup. Alors, on prendra une pause de vingt (20) minutes.

1870 SUSPENSION

LE PRÉSIDENT :

1875 Le CLD de la MRC de l'Assomption, monsieur Lemay, monsieur Bouchard et madame Julien.

CLD DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

Mme MARIE-CLAUDE JULIEN, M. JEANNOT LEMAY, M. JOFFREY BOUCHARD

1880 LE PRÉSIDENT :

Madame, Messieurs, bonsoir.

1885 M. JEANNOT LEMAY :

Bonsoir, Messieurs les Commissaires.

LE PRÉSIDENT :

1890 On vous écoute.

M. JEANNOT LEMAY :

Alors, on va vous présenter ce soir un résumé du mémoire qui vous a été acheminé.

1895

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1900 M. JEANNOT LEMAY :

Alors, il nous fait plaisir d'être ici ce soir et d'avoir l'opportunité d'exprimer notre point de vue quant à l'implantation du train de l'est. Mon nom est Jeannot Lemay, président du CLD de la MRC de l'Assomption depuis cinq (5) ans.

1905

C'est au nom de mes collègues du conseil d'administration du CLD que je vous présenterai aujourd'hui un résumé de mémoire évoquant notre position sur le projet tel que déposé par l'Agence Métropolitaine de Transport.

1910

Je vous présente Joffrey Bouchard qui est le directeur général du CLD qui a aidé son équipe à préparer une bonne partie du document et que je vous résumerai aujourd'hui. Il est également présent à mes côtés dans l'éventualité où vous auriez des questions à lui adresser.

1915 Tout d'abord, une petite présentation de notre organisation.

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JEANNOT LEMAY :

1920 Vous comprendrez donc que notre mémoire, d'abord et avant, est axé sur le volet économique, se veut complémentaire à celui de la MRC.

LECTURE DU MÉMOIRE

1925 M. JEANNOT LEMAY :

Merci de votre écoute.

LE PRÉSIDENT :

1930 Merci à vous, Monsieur Lemay. Monsieur Longpré?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

1935 Ça va.

LE PRÉSIDENT :

1940 Ça va? J'aurais une question pour vous. C'est toujours la meilleure configuration possible de la desserte ferroviaire qu'on propose. Entre le projet tel que proposé et le projet alternatif de deux (2) trains, est-ce que ça change quelque chose par rapport à vos attentes et les effets bénéfiques escomptés?

M. JEANNOT LEMAY :

1945 Je vais laisser la parole à mon...

1950 LE PRÉSIDENT :
Oui, Monsieur Bouchard.

1955 M. JOFFREY BOUCHARD :
Oui, évidemment, au niveau économique, l'ensemble des retombées qui ont été évaluées, et ce à tous les niveaux, qui ont été présentés par monsieur Lemay ne sont pas imputables à un tracé plutôt qu'à un autre.

1960 LE PRÉSIDENT :
D'accord.

1965 M. JOFFREY BOUCHARD :
Par contre, pour nous, vous le comprenez, le CLD n'est pas un spécialiste en choix de tracé et en implantation de gare et on peut passer des semaines et des semaines, on pourrait même en faire un jeu de société à dessiner des tracés puis à placer des gares de façon théorique un peu partout. Pour nous, le seul élément, c'est l'urgence de la situation. Voici une organisation, un promoteur compétent, qui s'appelle l'Agence Métropolitaine de Transport, qui a la compétence, 1970 qui a fait les études nécessaires, qui propose un projet qui répond aux besoins et qui le fait de façon conséquente et c'est pour ça que nous, le CLD, comme organisme de développement économique, on appuie ce trajet-là.

1975 LE PRÉSIDENT :
C'est bien compris. Alors, merci beaucoup, Monsieur Bouchard, Monsieur Lemay, merci, Madame Julien merci beaucoup. C'est très apprécié.

1980 Alors, j'invite la Commission de transport de la MRC de l'Assomption, monsieur Normand Grenier et monsieur Michel Julien, s'il vous plaît.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA MRC DE L'ASSOMPTION
M. NORMAND GRENIER, M. MICHEL JULIEN

1985 LE PRÉSIDENT :

Monsieur Julien, Monsieur Grenier, bonsoir.

1990 M. NORMAND GRENIER :

Bonsoir. Normand Grenier. Je suis accompagné de monsieur Julien. Je vais vous faire un court résumé de mon mémoire.

1995 LE PRÉSIDENT :

Oui. On a pris connaissance de votre rapport.

2000 M. NORMAND GRENIER :

Merci.

LECTURE DU MÉMOIRE

2005 LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Merci, Monsieur Grenier. Merci, Monsieur Julien. Avez-vous quelque chose à ajouter ?

2010 M. MICHEL JULIEN :

Non.

2015 LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Longpré, allez-y.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2020 Vous parlez d'un stationnement incitatif à l'est du territoire de la Ville de Repentigny. C'est tu un stationnement qui pourrait être rattaché à une gare? Un rabattement pour des lignes

d'autobus?

M. NORMAND GRENIER :

2025 Monsieur Julien.

M. MICHEL JULIEN :

2030 Pour nous, l'installation de la gare à Repentigny Charlemagne afin d'éviter une pression sur les stationnements incitatifs qui vont être désignés, qui sont désignés dans la phase 1, nous pensons qu'il est nécessaire, pour absorber la clientèle provenant de l'Assomption et du nord de la région de Lanaudière, d'avoir un stationnement incitatif auprès de la 41, au nord de l'autoroute 40 et que le système de la navette les amènent vers les gares afin de diminuer la pression qu'il va y avoir sur ces stationnements incitatifs.

2035

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K. Merci.

2040 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Question, Monsieur Longpré?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2045

Non, c'est beau.

LE PRÉSIDENT :

2050 Merci beaucoup, Monsieur Grenier, Monsieur Julien. C'est très apprécié. Merci.

J'invite la Ville de Repentigny. Alors, Monsieur le Maire, Monsieur Lemay et monsieur Daniel L'Écuyer et monsieur Ghislain Bélanger.

2055

VILLE DE REPENTIGNY

M. JEANNOT LEMAY, M. DANIEL L'ÉCUYER, MONSIEUR GHISLAIN BÉLANGER

2060 M. JEANNOT LEMAY :

Rebonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Rebonsoir.

2065

M. JEANNOT LEMAY :

Pour votre information, je ne suis pas le maire, je suis un conseiller et vice-président du comité exécutif de la Ville de Repentigny.

2070

LE PRÉSIDENT :

Merci pour la correction.

2075 M. JEANNOT LEMAY :

J'avais cru entendre, parce que je fais la rédaction du mémoire du CLD, mais j'ai bien entendu.

2080 LE PRÉSIDENT :

Très bien.

2085 M. JEANNOT LEMAY :

Rebonsoir. On va lire intégralement le mémoire qui a été préparé par la municipalité et je vais essayer de faire ça le plus rapidement possible.

2090 LE PRÉSIDENT :

D'accord. On l'a lu mais allez-y.

M. JEANNOT LEMAY :

2095 Ça va?

LECTURE DU MÉMOIRE

M. JEANNOT LEMAY :

2100 Merci de votre écoute.

LE PRÉSIDENT :

2105 Merci à vous, Monsieur Lemay. Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2110 Juste quelques questions, quelques éclaircissements. On a entendu monsieur Vallières un peu plus tôt dans la soirée qui se disait préoccupé par le pont d'étagement sur le boulevard Pierre Le Gardeur. Vous parlez de changer l'axe, que l'axe de l'emprise publique du boulevard soit déplacé vers l'ouest. Est-ce que vous avez exploré avec l'AMT ces points-là? Est-ce que vous avez discuté?

2115 M. DANIEL L'ÉCUYER :

2120 Écoutez, nous, ce qu'on pense, c'est qu'il faudrait que l'axe de l'emprise du boulevard Pierre Le Gardeur soit déplacé vers l'ouest pour éloigner la structure des habitations qui sont là. On n'est pas en mesure de savoir quelle pourrait être cette distance-là ou l'éloignement. Ce qui est important, et ça on s'est entendu avec l'AMT, il faut que les gens du secteur, on parle de la rue Adulon mais on peut parler de d'autres rues, donc tout le secteur, il faut rencontrer les citoyens pour voir effectivement quelles sont les préoccupations des citoyens.

LE PRÉSIDENT :

2125 Un exemple représentatif de ça est monsieur Vallières tout à l'heure, c'est ça?

2130 M. DANIEL L'ÉCUYER :
Oui, c'est ça. Et je pense qu'en discutant il faut identifier des solutions et on demande à l'AMT, effectivement, de le faire et on est prêt à accompagner l'AMT dans tout ce processus-là. Je pense que c'est important.

2135 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :
Et qui est responsable de cette structure-là, de ce pont d'étagement-là? Est-ce que c'est la Ville ou c'est AMT?

2140 M. DANIEL L'ÉCUYER :
C'est l'AMT, effectivement, qui a demandé l'étagement du boulevard Pierre Le Gardeur, avec la jonction de la nouvelle voie ferrée.

2145 LE PRÉSIDENT :
D'accord. Ça a été reçu comment votre... est-ce que c'est la première fois que vous faites part de cette demande à l'AMT ou vous avez déjà signalé ça à l'Agence?

2150 M. DANIEL L'ÉCUYER :
Nous, on a déjà signalé à l'AMT.

2155 LE PRÉSIDENT :
Et ça a été reçu comment?

2160 M. DANIEL L'ÉCUYER :
Bien, on voulait, effectivement, l'AMT ce qu'elle nous a dit, c'est qu'elle voulait rencontrer les gens...

2165 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2170 M. DANIEL L'ÉCUYER :

... sauf qu'il nous a manqué du temps et ce qu'on veut faire, c'est cet exercice-là. Je pense que – à ce que moi j'ai su – tant pour l'AMT que la Ville on y tient et on doit rencontrer les gens. Je pense que c'est primordial pour nous.

2175 LE PRÉSIDENT :

Mais au moment où on parle, vous n'êtes pas au courant d'une contrainte majeure qui rendrait impossible un tel déplacement.

2180 M. DANIEL L'ÉCUYER :

Actuellement, je ne connais pas les contraintes.

2185 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. DANIEL L'ÉCUYER :

2190 Donc, ce qu'on veut faire c'est de discuter avec l'AMT et de voir quel pourrait être le scénario le plus intéressant, tant pour les citoyens, l'AMT et la Ville.

LE PRÉSIDENT :

2195 Entendu. Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

L'autre point, c'est que vous parlez que :

2200 « *Les infrastructures du CN peuvent déjà recevoir le train de*

l'est jusqu'à Repentigny. »

2205 Je comprends que vous ne voulez pas attendre que tout le projet soit fait. Vous voulez que le train de banlieue, le train de l'est soit déjà mis en place mais parte de Repentigny et rentre à la Gare Centrale avant même, est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre, avant même que le reste des tracés soit défini et bâti, aménagé?

M. DANIEL L'ÉCUYER :

2210 Écoutez, tous les terrains de la gare à Repentigny, la Ville a acquis les terrains.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2215 Oui.

M. DANIEL L'ÉCUYER :

2220 Donc, il y a déjà un endettement qui est fait par la Ville, l'acquisition. Donc, toute la gare ou le stationnement, l'aire de stationnement, appartient soit le terrain à la Ville et/ou au MTQ. Donc, vous comprendrez, vu l'endettement que la Ville a déjà fait, c'est ce qu'on veut, c'est si effectivement dès l'aménagement des gares qui est prévu sur l'île de Montréal, tel que l'échéancier établi par l'AMT et qu'on a acheté le matériel roulant, pourquoi pas mettre tout de suite à la disposition le train de l'est parce que je dois vous dire et on l'a dit et les autres partenaires l'ont mentionné, on veut l'avoir rapidement. Il est urgent. Parce qu'on regarde le problème de circulation sur l'autoroute 40, c'est épouvantable.

2225

LE PRÉSIDENT :

2230 Avez-vous saisi l'Agence d'une telle demande, présumant que l'aménagement des gares sur l'île de Montréal soit fait? Pourquoi pas déployer les services tout de suite en attendant le reste? Est-ce qu'ils sont au courant d'un tel intérêt?

M. DANIEL L'ÉCUYER :

2235 Il y a déjà eu des discussions auprès de l'AMT que la possibilité que ça puisse être fait.

LE PRÉSIDENT :

2240 Donc, ils vous ont signalé que c'est possible?

M. DANIEL L'ÉCUYER :

2245 Bien, tout dépendant l'échéancier parce que, bon, l'AMT est en train d'élaborer un échéancier.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2250 M. DANIEL L'ÉCUYER :

Ce qu'on a dit c'est que l'échéancier devrait donner le même échéancier,...

LE PRÉSIDENT :

2255 Oui.

M. DANIEL L'ÉCUYER :

2260 ... l'aménagement des gares et le nouveau tracé mais nous ce qu'on dit, c'est si toutefois ça n'arriverait pas mettons tout de suite en fonction le train de l'est, au moins pour le tronçon qui sera praticable.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2265 Donc, on comprend, d'après ce que vous nous dites, que les terrains que vous avez de disponibles à la gare de Repentigny permettraient l'installation de trois (3) ou quatre (4) voies de large pour stationner des trains en partance le matin?

2270 M. DANIEL L'ÉCUYER :

Non, ce que je mentionne, c'est pour l'aménagement des cases de stationnement pour la

gare de Repentigny, c'est les terrains appartiennent à la Ville de Repentigny.

2275 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2280

D'accord? Dernière question, Monsieur Bélanger ou Monsieur Lemay, Monsieur L'Écuyer. Vous demandez à la Commission de recommander à madame la ministre des Transports d'implanter des voies réservées sur son réseau autoroutier. C'est quoi le problème d'aménager de telles voies actuellement, vu de votre point de vue? Pourquoi faut-il passer, non pas qu'on décline la charge, mais pourquoi faut-il passer par une recommandation de la part de la Commission pour ce faire?

2285

M. JEANNOT LEMAY :

2290

Tout simplement pour appuyer notre projet.

LE PRÉSIDENT :

2295

D'accord.

M. JEANNOT LEMAY :

2300

On parle de voies réservées depuis des années dans le secteur. Il a été question un bout de temps, comment on appelait ça l'autobus sur la... Via Bus, ça a floppé parce que je pense que les gens de l'est de Montréal ne voulaient pas que l'autobus passe par derrière leur maison et sur la voie ferrée dans le fond.

LE PRÉSIDENT :

2305

D'accord.

2310 M. JEANNOT LEMAY :
Comme je dis, ça fait dix (10) ans qu'on travaille sur des voies réservées, qu'on n'obtient jamais. On est la seule région, le seul secteur autour de Montréal qui n'a pas de voie réservée pour aller en ville, puis comme on n'a pas de train de banlieue non plus, on tient peut-être à ce que si le BAPE nous aide...

2315 LE PRÉSIDENT :
D'accord, d'accord. La difficulté principale de l'aménagement d'une telle voie réservée actuellement est qu'il y a une résistance côté Montréal pour... d'après vous?

2320 M. JEANNOT LEMAY :
Présentement, je crois qu'il n'y en a pas nécessairement. S'il y a des voies réservées sur la rue Sherbrooke ou sur la rue Notre-Dame, il y a déjà des discussions avec l'AMT qui sont faites puis il semble y avoir une volonté d'y aller actuellement.

2325 LE PRÉSIDENT :
Une ouverture.

2330 M. JEANNOT LEMAY :
Une ouverture. Je pense que ça va se faire.

2335 LE PRÉSIDENT :
D'accord. Très bien. Autre chose, Monsieur Longpré?

2340 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :
Non, ça va.

2345 LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Lemay, Monsieur Bélanger, Monsieur L'Écuyer, merci beaucoup.

2350 M. JEANNOT LEMAY :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2355 Très apprécié. La Ville de Charlemagne, alors monsieur Boudreau, monsieur Normand Grenier, monsieur Yves Deshaies.

VILLE DE CHARLEMAGNE

M. BERNARD BOUDREAU, M. NORMAND GRENIER, M. YVES DESHAIES

2360

M. NORMAND GRENIER :

Rebonsoir.

2365 LE PRÉSIDENT :

Rebonsoir, Monsieur Grenier.

2370 M. NORMAND GRENIER :

Je suis accompagné de monsieur Boudreau à ma gauche et de monsieur Deshaies à ma droite.

LE PRÉSIDENT :

2375

Monsieur Boudreau, Monsieur Deshaies.

M. NORMAND GRENIER :

2380

Je vais vous faire un résumé du mémoire de la Ville de Charlemagne.

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

2385

LECTURE DU MÉMOIRE

M. NORMAND GRENIER :

Merci.

2390

LE PRÉSIDENT :

C'est nous qui vous remercions, Monsieur Grenier. Merci beaucoup. Monsieur Longpré.

2395

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

C'est beau.

2400

LE PRÉSIDENT :

C'est intéressant l'anecdote que vous racontez à propos de Sir Wilfrid Laurier. C'est la manière à dire que les problèmes dont nous parlons aujourd'hui ça s'inscrit dans une continuité comme avant.

2405

M. NORMAND GRENIER :

Et voilà.

2410

LE PRÉSIDENT :

C'est assez éclairant. Vous avez à la page 5, est-ce qu'il serait possible de transmettre à la Commission la figure en question avec une identification de la légende quoi, juste pour comprendre un peu le contexte spatial de...

2415

M. BERNARD BOUDREAU :

2420 Oui, absolument, nous allons le faire. C'était dans le cadre du mémoire qu'on déposait au BAPE étant donné que c'est un projet de développement immobilier global qui s'inscrit avec plusieurs figures, etc. On avait transmis à la Commission seulement une figure représentative du concept global sans rentrer dans les détails.

LE PRÉSIDENT :

2425 Oui, c'est ça.

M. BERNARD BOUDREAU :

2430 Et on pensait que la légende rentrait justement un peu trop, là, d'une façon technique mais on va vous le transmettre avec plaisir.

LE PRÉSIDENT :

2435 C'est parfait.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2440 L'autre point sur ce même tableau, est-ce qu'on doit comprendre, je ne sais pas si vous l'avez devant vous...

M. BERNARD BOUDREAU :

2445 Oui, je l'ai devant moi.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2450 ... on voit le chiffre 4 en haut à gauche, c'est la fin de la rue Notre-Dame. On a eu à la première partie un monsieur Cardin qui a demandé que... Est-ce qu'on doit comprendre que ces immeubles se trouvaient à cet endroit-là?

M. BERNARD BOUDREAU :

2455 Absolument.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2460 Au bout de la rue Notre-Dame?

M. BERNARD BOUDREAU :

Oui.

2465 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2470 Dans l'aménagement du stationnement, est-ce qu'il a été envisagé de faire le stationnement plus bas, de faire plus au sud de manière à laisser ces bâtiments-là de monsieur Cardin en place sans que ça puisse déranger le stationnement de la gare?

M. BERNARD BOUDREAU :

2475 Écoutez, ce qu'il faut comprendre, en mil neuf cent quatre-vingt-quinze (1995) lorsqu'on a fait un stationnement incitatif, tel qu'on vous le mentionne dans le mémoire, pour desservir un service de train de banlieue temporaire, dû aux travaux sur l'autoroute 40 et sur la métropolitaine, le terrain actuel avait été réservé et utilisé pour le service d'un train de banlieue. Entre mil neuf cent quatre-vingt-quinze (1995) et deux mille six (2006), évidemment il s'est passé dix (10), onze (11) ans. Le projet de train de banlieue n'a jamais été mis aux oubliettes pour la Ville de Charlemagne. On a toujours poussé avec les instances régionales pour l'implantation de ce service-là.

2485 Les propriétaires du terrain avoisinant, parfois, vous me donnez l'occasion de mettre certains points sur les « i », les propriétaires des terrains avoisinants, le grand terrain que vous voyez un peu au sud de la figure et le terrain de monsieur Cardin, ils ont toujours été dans l'esprit de tout le monde, dans l'esprit de la ville et dans l'esprit des propriétaires concernés...

2490 LE PRÉSIDENT :
À être utilisés...

2495 M. BERNARD BOUDREAU :
... à être utilisés...

2500 LE PRÉSIDENT :
Tôt ou tard.

M. BERNARD BOUDREAU :
... toujours, dans l'esprit de tout le monde.

2505 LE PRÉSIDENT :
Et ce n'était pas à l'insu de monsieur Cardin. Monsieur Cardin est au courant de ça.

2510 M. BERNARD BOUDREAU :
Bien, voyons donc, c'est bien sûr. Monsieur Cardin est au courant de ça. Monsieur Cardin est un propriétaire qui a vu l'utilisation temporaire en mil neuf cent quatre-vingt-quinze (1995). La Ville de Charlemagne, en collaboration avec l'AMT, travaille sur ce projet-là d'une façon beaucoup plus concrète depuis deux mille six (2006). C'est illusoire de penser que monsieur Cardin du jour au lendemain s'est réveillé et a réalisé qu'il y avait un stationnement en face de chez lui. Ce n'est pas comme ça qu'on fonctionne et ce n'est pas comme ça qu'on fonctionnait dans le passé. Ce n'est pas comme ça qu'on fonctionne actuellement et ce n'est pas comme ça qu'on va fonctionner dans l'avenir.

2520 La seule chose que je veux préciser, par contre, et c'est important, les négociations avec monsieur Cardin en vu de l'utilisation de son terrain, ce n'est pas la Ville de Charlemagne qui fait les négociations...

2525 LE PRÉSIDENT :

Oui, ça, on a compris.

2530 M. BERNARD BOUDREAU :

... c'est l'AMT.

LE PRÉSIDENT :

2535 Bien sûr.

M. BERNARD BOUDREAU :

Il faut que je le mentionne publiquement.

2540 LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, bien sûr. Ça ne relève pas de vous.

2545 M. BERNARD BOUDREAU :

Exact.

2550 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Est-ce que dans les premiers schémas d'aménagement c'était mentionné, ça, cette réserve de terre-là qui était prévue?

2555 M. BERNARD BOUDREAU :

Je vais laisser répondre monsieur Desjaies qui est directeur de...

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2560 Je sais que je ne m'adresse pas à la MRC, là, mais je veux dire dans la préparation de

votre partie dans la Ville, sur l'aménagement de votre territoire, ça faisait déjà partie ça?

M. BERNARD BOUDREAU :

2565 Ah! Oui, absolument.

M. YVES DESHAIES :

2570 Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2575 M. BERNARD BOUDREAU :

Dans ce sens-là, oui.

LE PRÉSIDENT :

2580 Très bien. Ça va? Alors, Monsieur Grenier, Monsieur Deshaies, Monsieur Boudreau, merci beaucoup.

M. NORMAND GRENIER :

2585 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2590 Alors, j'invite maintenant la Ville de l'Assomption, monsieur Pierre Gour, monsieur Jean-Charles Drapeau.

VILLE DE L'ASSOMPTION

M. PIERRE GOUR, M. JEAN-CHARLES DRAPEAU

2595

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gour, Monsieur Drapeau, bonsoir.

2600

M. PIERRE GOUR :

Bonsoir, Monsieur Samak, Monsieur le Président. Monsieur Jean-Charles Drapeau qui est notre directeur d'urbanisme à la Ville de l'Assomption. Alors, je vais vous laisser aller, Monsieur Drapeau. Alors, on vous pointe juste une carte de la MRC de l'Assomption, là. Je pense que c'est toujours utile de voir où on est, où on se situe. Alors, la Ville de l'Assomption est directement au centre, je pense, du grand territoire de la MRC. Et je pense qu'on va y revenir tantôt.

2605

Alors, dans un premier temps, je tiens à vous remercier de votre patience admirable de nous écouter.

2610

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, on est là pour ça.

2615

M. PIERRE GOUR :

Je suis totalement ému de vous voir là à écouter les, je dirais, les répétitions.

2620

LE PRÉSIDENT :

Non, non, non.

2625

M. PIERRE GOUR :

Et ce que je comprends, par contre, et ça ce n'est pas dans le mémoire, mais ce que je comprends, c'est que moi je tiens à vous remercier mais aussi à remercier, je pense, tous les intervenants qui sont ici ce soir et qui, j'ose espérer, vous ont convaincu au moins de la solidarité des MRC de Lanaudière d'avoir le train de banlieue chez nous rapidement. Ça, les solutions, c'est une chose, mais de l'avoir, je pense que ça c'est clair.

2630

LE PRÉSIDENT :

2635 Tout à fait, oui.

M. PIERRE GOUR :

2640 Alors, nous, on vous présente, Monsieur le Président... je me posais cette question-là relativement à la question de monsieur Longpré concernant le dézonage de l'Assomption que vous avez posé aux responsables de la MRC. Est-ce que je dois répondre avant de commencer ou... c'est parce que j'aurais peut-être une précision à apporter. C'est parce que tantôt on vous a mentionné, j'ai les chiffres exacts, dans le fond, de la demande de dézonage qui a été effectué par la Ville de l'Assomption par l'intermédiaire, bien entendu, de la MRC. En passant, c'était la
2645 première demande MRC de dézonage, et non pas chaque municipalité.

Mais l'Assomption au niveau commercial, sur un total de vingt-deux point sept hectares (22.7 ha) qui a été demandé, il y en avait six point neuf (6.9 ha) qui était pour le commercial, un point cinq (1.5 ha) est une confirmation, dans le fond, de résidentiel, c'était des choses qui étaient
2650 déjà comme acquises, et il y avait quatorze point trois (14.3 ha) industriel mais ça, la Commission pour l'instant a dit non. Alors, donc on parle de six point neuf hectares (6.9 ha). Alors, ça, ce sont les vrais chiffres.

LE PRÉSIDENT :

2655 O.K. Merci.

M. PIERRE GOUR :

2660 Alors, sans plus tarder, dans le fond, la Ville de l'Assomption, pour nous, dans ce grand territoire qu'on est là, tout le monde le dit, nous, dans un souci de maximiser, je pense, les performances environnementales du projet de l'AMT, bien entendu on va essayer de vous convaincre de dire que l'Assomption est prêt et on est là et on voudrait que ça se fasse de façon
simultanée. Alors, on parle comme ça.

2665 Alors, qui sommes-nous l'Assomption? Alors, comme vous le voyez, l'autoroute 40 qui est très près, on est la ville la plus à l'est de la communauté métropolitaine de Montréal. Bien entendu, on a une ville qui offre, je pense que c'est reconnu dans notre coin, on est une ville qui offre une

2670 qualité de vie parce qu'on est une ville verte, on est une ville de culture et de patrimoine et bien entendu on est une ville je dirais aussi éducative parce qu'on a beaucoup d'institutions éducatives sur notre territoire.

2675 Alors, au niveau de notre population, alors durant les cinq (5) dernières années, de deux mille quatre (2004) à deux mille huit (2008), il s'est construit chez nous, dans notre petite municipalité, mille six cents (1600) logements et pas au détriment, là, de quoi que ce soit, c'est tous des... et par densité, on a forcé sur la densité de nos territoires qui sont déjà là. Et ça, on est rendu à dix-huit mille (18 000) habitants, petite municipalité.

2680 Alors, l'historique de la fameuse gare dont tout le monde vous parle, la fameuse gare de l'Assomption qui était là, jeune j'étais là, mon grand-père était chef de gare, et quand on regarde ça et on regarde ce tracé-là, en mil neuf cent soixante (1960) on prenait le train à l'Assomption pour aller au centre-ville de Montréal. Dans les années soixante (60), moi, jeune, j'ai pris le train très régulièrement pour me rendre à la Gare Centrale mais ça a arrêté. Pourquoi ça a arrêté? Ça a arrêté à cause de l'automobile, à cause des autoroutes et etc.

2685 Alors, le transport comme tel a changé de mode. Je pense que l'automobile... alors, ça fait vingt-cinq (25) ans tout de même, c'est juste une période de quasiment une vingtaine d'années qui a pris avant qu'on reparle du train de banlieue. Là, on s'est mis à en reparler et d'autant plus vrai parce que ça avait déjà existé. Et je vous le répète, et c'est là que j'arrive, l'Assomption on est prêt. On a l'ancienne gare, qui n'est plus là bien entendu mais toute l'infrastructure est là, les terrains appartiennent à la Ville, que ce soit pour le stationnement incitatif, que ce soit pour le débarcadère, pour le quai et même pour le garage pour remiser les trains. Tout est là. Et je pense qu'on vous l'a déjà dit, là, on est en zone, etc.

2695 En plus, on a fait faire des études de circulation. Alors, des études de circulation qui ont été faites par trois (3) firmes différentes, et que ce soit pour l'AMT ou pour la Ville de l'Assomption, et celles-ci ne recommandent aucune modification majeure dans le fond pour atteindre ce fameux site de la gare puis qui est tout de même en face, et je vais y revenir plus tard, cette situation de la gare là qui est prévue, directement en face de la plus grosse usine, je dirais, de la MRC, qui est
2700 Electrolux qui a quinze cents (1500) employés. Alors, c'est directement en face.

J'irai pas dans l'est de la communauté urbaine concernant le déséquilibre, je pense qu'on vous l'a assez dit. Depuis mil neuf cent soixante-sept (1967) qu'on a l'autoroute 40, alors ça fait tout de même quarante quelques années et ça n'a jamais bougé, mis à part différentes

2705 accessibilités qui ont été refaites, que ce soit à Repentigny, à l'Assomption, je peux vous dire que depuis soixante-sept (67) il n'y a jamais rien qui a bougé au niveau d'infrastructures routières.

L'Assomption comment on se situe par rapport à tout ce beau projet de l'AMT, bien entendu on l'appuie le projet, on l'appuie la phase 1, mais je le répète, on appuie la phase 2 de
2710 façon simultanée, et ça rejoint un peu nos voisins de Repentigny, dans le fond on veut avoir le train. Pourquoi ne pas le faire tout de suite, il y en a une existante. Alors, la phase 2, pourquoi ne pas l'implanter pendant qu'on construit la phase 1? Alors, je pense que ça irait de soit.

Notre milieu, vous allez les voir, vous avez déjà vu les gens d'Accès-l'Assomption, la
2715 Chambre de commerce de l'Assomption qui sera là demain, alors le milieu de l'Assomption, autant on a des citoyens qui sont venus vous voir aussi, alors définitivement qu'il y a une mobilisation de notre milieu pour qu'on obtienne ce fameux service-là.

Je vais parler maintenant de la solution proposée par l'AMT. Dans le fond, un bref
2720 historique, je ne veux pas reprendre tout ce qui s'est dit parce qu'il y a beaucoup de choses qui se sont dites ce soir puis je pense que ça dénote. Tout de même, il y a des choses que je voudrais peut-être préciser.

La compréhension que la Ville de l'Assomption a concernant le choix de l'AMT par rapport
2725 aux fameuses lignes qu'on voit les graphiques, les deux (2) lignes différentes ou la ligne Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Montréal, dans le fond l'AMT va servir deux cent quarante mille (240 000) habitants, les deux (2) MRC, ce qui représente au-delà de cinquante pour cent (50 %) de la population de Lanaudière. Ce n'est pas rien.

2730 Alors, on fait une seule ligne, donc pas besoin de dix (10) trains mais seulement cinq (5) trains pour cinq (5) départs pour satisfaire, entre guillemets, deux cent quarante mille (240 000) citoyens potentiels.

2735 Alors, et quand je dis cinquante pour cent (50 %), la population de Lanaudière au moment où on se parle est de quatre cent trente-six mille (436 000). Alors, deux cent quarante mille (240 000), quatre cent trente-six mille (436 000), on est un peu plus que cinquante pour cent (50 %).

2740 Sauf que quand ils ont décidé ça, le projet de l'Assomption était en veilleuse. Alors, nous, on est tombé comme numéro 2, phase 2. Bien entendu, on a rediscuté, nous, avec l'AMT par

après, la Ville de l'Assomption, et on s'est fait comme, entre guillemets, garantir deux (2) départs additionnels qui partiraient de l'Assomption et qui rejoindraient la ligne en construction, ce qui porterait à sept (7) départs à Le Gardeur, Repentigny, Le Gardeur et Charlemagne parce que... Alors, c'est ce qu'on attend.

2745

Dans le projet actuel, tout ce qu'on peut faire c'est d'appuyer les variantes nord, bien entendu, pour qu'on fasse la boucle et, là, ici je parle pour nos citoyens. Alors, la fameuse boucle pour nous à l'Assomption il y a deux (2) accès qu'on peut, en tout cas pour les citoyens de l'Assomption, il y a deux (2) accès pour arriver à ces gares-là et il y a un accès qui est un réseau routier que je dirais qui est en arrière des villes qui s'appelle le chemin de la Presqu'Île et que la majorité des citoyens, que même lorsqu'il y a congestion sur l'autoroute 40, emprunte pour aller revenir sur la 40 par... qui arrive directement à Charlemagne. Alors, ça évite toute la congestion qui peut se faire. Alors, on s'imagine immédiatement que l'accessibilité aux gares qui sont prévues dans le projet actuel pourraient se faire par, dans le fond, cette route alternative et qui pourrait empêcher une certaine congestion.

2750

2755

Je le répète, six cent cinquante (650) places qui sont prévues. Je pense monsieur Drapeau, peut-être, vous pourriez montrer les plans de tout ce qui est prévu parce que ces plans-là, regardez, les plans sont déjà tout faits. Je pense que l'AMT a déjà planifié les plans du stationnement. Bien entendu, on a aussi le plan, je pense, des garages qui sont là. Alors, les garages sont déjà prévus, les débarcadères et etc. Alors, tout ça, c'est prévu.

2760

Alors, dans le fond, étant donné que notre secteur, en plus de ça, au niveau de l'autoroute 40, représente je dirais un très fort pourcentage d'achalandage de véhicules qui viennent embarquer sur la 40, alors on représente pratiquement l'amorce de la congestion que tout le monde vous a parlé ce soir. Alors, quand on regarde les quantités de véhicules à partir de la 341, c'est-à-dire l'intersection 341, route 40, alors il est définitif que le différentiel qu'on a là, on parle de trente mille (30 000) véhicules. C'est énorme.

2765

Alors, c'est entendu que pour nous autres, de là vient dire : Pourquoi on ne le fait pas de façon simultanée? Ça va éviter un bout de congestion sur la 40 puis ça va rendre tout le monde heureux.

2770

Bien entendu, en faisant cette gare-là et en simultanément avec les autres, ça va aussi répartir la clientèle, alors la clientèle de Repentigny, parce que la clientèle de l'est de Repentigny ira pas vers l'ouest pour se lancer sur la 40 pour aller rejoindre une gare ou pour se taper toutes les petites

2775

2780 routes. Alors, ils vont, je parle surtout de l'extrémité est de Repentigny. Et bien entendu, on ramasse toutes les municipalités avoisinantes. Alors, on parle ici des deux (2) l'Épiphanie, on parle de Saint-Sulpice, on parle de Lavaltrie qui a tout de même douze mille (12 000) habitants, on parle de Lanoraie, on parle de toutes ces municipalités. C'est un bassin de quarante-cinq mille (45 000). Alors, quarante-cinq mille (45 000) habitants, bien entendu si on prend les ratios de départ qui sont utilisés par l'AMT, on prend le plus bas et on irait jusqu'à sept cents (700) voyageurs, selon ces ratios-là. Alors, je pense que c'est intéressant et on pourrait se rendre même jusqu'à treize cents (1300) voyageurs.

2785 Alors, les deux (2) phases, on appelle ça du développement durable. Tout le monde vous a parlé d'environnement ce soir. J'insisterai pas là-dessus. Les seules petites choses que je voudrais rajouter, c'est qu'il y a pas grand monde qui a parlé du bi-mode, mais dans le fond on est très heureux du bi-mode parce que dans le fond ils utilisent l'électricité plutôt que le diesel. Alors, on a un train bi-mode.

2790 Bien entendu, si on parle d'environnement, la simultanéité elle va sûrement améliorer l'environnement parce qu'on va avoir encore moins de véhicules sur la route parce qu'on va avoir plus d'achalandage. À sept (7) départs, on aurait plus... en tout cas, certainement qu'il y a une amélioration là.

2795 Qualité de vie, tout le monde vous en parle. Je pense que c'est clair.

2800 Au niveau de l'emploi, je vous parlais tantôt d'Electrolux. C'est parce que c'est un chemin à deux (2) voies aussi, c'est deux (2) voies, ça, le train de l'est. Il va à Montréal, il revient puis il repart. Alors, bien entendu, on a de nos employeurs comme Electrolux à l'Assomption qui engage quinze cents (1500) employés, c'est sûr qu'ils ont de leurs employés qui demeurent à Pointe-aux-Trembles, qui demeurent dans l'est de Montréal, alors ils peuvent prendre le train dans le sens inverse. Alors, ça, ça peut être aussi un avantage.

2805 Au niveau économique, je pense qu'on vous en a parlé beaucoup. Le seul petit argument qu'on pourrait aller un petit peu au-delà, c'est qu'on est pas mal convaincus, on n'est pas des experts dans la matière comme l'AMT, mais on est pas mal convaincus que les coûts qu'engendrerait la phase 2, si on les compare aux coûts que coûte tout le projet, je veux dire, de la phase 1, on pense que c'est marginal. Et dans le contexte économique comme soulevé par l'Université du Troisième Âge, contexte économique qui nous dit que nos gouvernements vont investir prochainement, là, des sommes colossales dans toutes nos infrastructures.

2815 On a aussi parlé de déséquilibre, ça serait peut-être le moment opportun. Pourquoi pas le faire là, qu'on l'ait phase 1 et phase 2 ensemble?

2820 L'agriculture, il n'y en a pas de problème à l'Assomption. On ne dérange absolument rien. Au niveau urbanisme, on ne dérange pas grand monde non plus, c'est tout un secteur. On a développé là aussi les transit oriented development avec monsieur Drapeau puis je pense qu'on est dans un secteur qu'on touche à pas grand-chose, du moins, à moyen terme.

2825 Conclusion. Nous autres aussi depuis de nombreuses années on attend avec impatience ce fameux train-là. Pourquoi? Pour combler notre déséquilibre; pour améliorer notre offre de service, je pense, en transport en commun qui est développé mais qu'on pourrait développer énormément en plus; réduire nos heures improductives de nos gens, de nos citoyens qui sont coincés en arrière de leur volant durant deux (2) heures à trois (3) heures par jour; améliorer la qualité de notre environnement; et améliorer notre qualité de vie.

2830 Deuxièmement, la Ville de l'Assomption, on appuie ce projet-là, projet d'implantation du train de l'est, si on veut que les effets soient maximisés. Alors, pourquoi ne pas le réaliser de façon simultanée? L'infrastructure est là, les terrains sont là, sont propriété de la ville, c'est d'une simplicité déconcertante. Les plans sont déjà tout faits. La phase 2, dans le fond, ne possède que des effets positifs sur l'environnement dans tous les sens du mot. Merci.

2835 LE PRÉSIDENT :

C'est nous qui vous remercions, Monsieur Gour. C'est très aimable à vous de partager ça avec nous. Monsieur Longpré?

2840 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Ça va.

2845 LE PRÉSIDENT :

J'ai peut-être deux (2) questions pour vous. D'abord, je suis vraiment curieux quand vous aviez l'habitude de prendre le train pour aller à Montréal avant que l'automobile vienne gâcher les choses pour le transport ferroviaire. C'est une histoire de toutes les parties

densément peuplées de notre continent, c'est ça ce qui s'est passé.

2850 M. PIERRE GOUR :

Oui, oui.

2855 LE PRÉSIDENT :

Ça prenait combien de temps? Le trajet durait...

M. PIERRE GOUR :

2860 Là, Mon Dieu! vous me posez une question, par exemple, là.

LE PRÉSIDENT :

2865 Oui.

M. PIERRE GOUR :

Ma mémoire est tout de même... regardez, je les lis moi aussi, là. Qu'est-ce que ça

2870 prenait? C'était une heure. Si ma mémoire est bonne, c'était une heure. Ça prenait une heure descendre à la Gare Centrale.

LE PRÉSIDENT :

2875 Donc, voilà, ça n'a pas changé beaucoup finalement.

M. PIERRE GOUR :

Non, non, ça ne change pas, non, non, le rail est toujours le même.

2880 LE PRÉSIDENT :

Juste pour vous dire que notre modernité, etc., etc., c'est magnifique mais le trajet ça dure sensiblement probablement la même chose.

2885

M. PIERRE GOUR :

Vous ne m'en voulez pas d'avoir cet âge-là tout de même.

2890

LE PRÉSIDENT :

Non, non, pas du tout.

M. PIERRE GOUR :

2895

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2900

Non, attendez. J'ai encore une autre question pour vous. Vous avez vu, on va entendre tout à l'heure le CRE et le parti vert qui prend l'option de deux (2) trains, de deux (2) lignes.

Pour vous, à l'Assomption, est-ce que ça changerait grand-chose pour vous que ce soit l'option avec l'Agence, avec la simultanéité des deux (2) phases versus les deux (2) lignes séparées? Et je vous écoute.

2905

M. PIERRE GOUR :

2910

Moi, pour moi, ça ne change absolument rien puis je me fie sur les professionnels qui travaillent à l'AMT.

LE PRÉSIDENT :

Donc, votre demande sera satisfaite de...

2915

M. PIERRE GOUR :

Oui, oui, oui, on se fie sur l'AMT nous. Dans le fond, ces gens-là ont fait le travail de façon professionnelle. D'après moi, ils nous proposent un... en tout cas, je suis pas là pour en juger.

2920

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien.

2925 M. PIERRE GOUR :

L'AMT propose un projet, on se prononce sur le projet, on est d'accord et dans le fond ce qu'on veut, c'est qu'on veut le train, puis rapidement.

2930 LE PRÉSIDENT :

Mais ça vous est indifférent, l'une des options, dans la mesure où vous avez besoin du train.

2935 M. PIERRE GOUR :

En autant qu'il vienne à l'Assomption.

LE PRÉSIDENT :

2940

Très bien. C'est très clair.

M. PIERRE GOUR :

2945

C'est clair?

LE PRÉSIDENT :

2950

Absolument. Merci beaucoup, Monsieur Gour.

M. PIERRE GOUR :

2955

Ça me fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

2960 Monsieur Drapeau.

M. JEAN-CHARLES DRAPEAU :

Merci de nous avoir écouté.

2965 LE PRÉSIDENT :

Très apprécié.

M. LOUIS-MARIE KAY :

2970 Monsieur le Président, je peux ajouter une minute juste pour confirmer monsieur Gour?

LE PRÉSIDENT :

2975 Approchez-vous, Monsieur Kay, au micro. Je vous donne une minute.

M. LOUIS-MARIE KAY :

2980 Ça va. J'ai juste pris le train en soixante-quatre ('64) de Montréal à...

LE PRÉSIDENT :

Les réminiscences commencent, là.

2985 M. LOUIS-MARIE KAY :

2990 En soixante-quatre ('64) j'étais probablement un des derniers à l'avoir pris. Ça coûtait deux dollars et trente-cinq (2,35 \$), se faisait en une heure, et le chef de train m'avait engueulé parce que j'avais fait arrêter le train pour débarquer. En dix-neuf cent soixante-quatre (1964) j'ai été un des derniers à venir à l'Assomption en train.

LE PRÉSIDENT :

2995 Très bien. Merci, Monsieur Kay. Merci beaucoup. Alors, j'invite maintenant le Conseil
région de Lanaudière et Conseil régional de Laval, monsieur Gilles Côté.

**CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LANAUDIÈRE
ET CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LAVAL
M. GILLES CÔTÉ**

3000

LE PRÉSIDENT :

3005 Bonsoir, Monsieur Côté. Il y a un avantage à écouter tout ça avant de prendre la parole.

M. GILLES CÔTÉ :

Oui, peut-être.

3010 LE PRÉSIDENT :

On vous écoute.

3015 M. GILLES CÔTÉ :

Alors, monsieur Gour nous a convaincu avec verve que l'Assomption était prête. Je n'ai pas la même verve que lui mais j'espère vous convaincre que le sud de Lanaudière aussi est prêt et que l'est de Laval est aussi prêt. Alors, j'interviens au nom du Conseil régional de l'environnement de Lanaudière et celui de Laval.

3020

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILLES CÔTÉ :

3025 En deux mille huit (2008), sans compter les émissions polluantes responsables du smog urbain, nous estimons que les émissions de gaz à effet de serre des véhicules immobilisés dans les congestions routières dépassent les deux cent cinquante mille tonnes (250 000 t) d'équivalent CO2 par année dans la région de Montréal.

3030 Il existe maintenant un consensus général sur la nécessité de réduire activement toutes les sources d'émission de gaz à effet de serre pour minimiser l'ampleur des changements climatiques qui nous attendent. Vraiment, en ce qui concerne l'environnement, le vingt et unième (21^e) siècle sera celui de la lutte obligée aux changements climatiques et aux gaz à effet de serre.

3035 Alors, une partie importante de la solution réside dans le transfert d'une part de la demande de transport vers les transports collectifs. Alors, quelle devrait être l'ampleur de ce transfert modal? Le minimum requis serait certainement celui nécessaire à éliminer pratiquement la congestion routière et être à l'origine de plus de cinq pour cent (5 %) de toutes les émissions de gaz à effet de serre sur le réseau routier de la région de Montréal et qui coûtait, rappelons-le, sept cent quatre-vingts millions de dollars (780 M\$) en dommages économiques en mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit (1998).

3040

3045 Alors, les CRE de Lanaudière et de Laval sont en accord avec le développement des services des transports en commun dans la couronne nord-est, dans l'est de Laval et dans l'est de Montréal. Nous sommes persuadés que le train de l'est maintiendrait et favoriserait la création d'emplois, réduirait les coûts des transports des citoyens, faciliterait les déplacements tout en diminuant les effets néfastes de la congestion routière, et plus généralement, du transport par auto solo sur l'environnement.

3050 LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILLES CÔTÉ :

Rappelons-le, c'était dans le temps qu'on étudiait le pont.

3055

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILLES CÔTÉ :

3060 Les CRE favorisent donc la solution C, même si ce n'est pas la solution préférée du promoteur. Cette solution permet de retirer un plus grand nombre de véhicules du réseau routier et permet de desservir un territoire plus vaste en incluant l'est de Laval et rappelons que le fait de retirer des véhicules du réseau routier est sans doute l'outil le plus important qu'on a pour lutter contre les gaz à effet de serre, pour les raisons que je viens d'expliquer.

3065

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILLES CÔTÉ :

3070

... en profitant justement du contexte économique actuel pour créer des emplois, comme l'Université du Troisième Âge l'a déjà pointé.

Alors, je vais vous parler de l'impact sur les milieux humides.

3075

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILLES CÔTÉ :

En fait, trois (3) est un chiffre un peu exagéré, disons un peu plus que deux (2).

3080

LECTURE DU MÉMOIRE

M. GILLES CÔTÉ :

3085

C'est la fameuse demande de voie réservée qui aurait dû être faite déjà depuis plusieurs années et qui est beaucoup moins cher à implanter.

LECTURE DU MÉMOIRE

3090

M. GILLES CÔTÉ :

Et je rappellerais à monsieur Gour que la solution C va jusqu'à l'Assomption. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3095

Il en est ravi, je vois, en arrière. Merci beaucoup, Monsieur Côté. Monsieur Longpré.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

3100

Vous dites que l'implantation d'un service d'autobus rapides qui traverseraient le pont

Benjamin Moreau et Charles-de-Gaulle sur une voie réservée, c'est moins cher à implanter et cette mesure a exactement les mêmes effets que le train sur la réduction de la congestion. C'est quoi l'utilité d'implanter ce système d'autobus si on a un train qui va au centre-ville?

3105 LE PRÉSIDENT :

Ou vice versa.

3110 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Ou vice versa.

M. GILLES CÔTÉ :

3115 C'est parce qu'on multiplie l'effet, là. On ne sait pas, et je pense qu'il n'y a personne qui peut calculer quel est l'effet de retirer les véhicules de la circulation, jusqu'où on doit retirer, c'est quoi le nombre de véhicules qu'on doit retirer pour que la circulation redevienne fluide. Est-ce que c'est neuf cents (900), est-ce que c'est deux mille (2000), est-ce que c'est cinq mille (5000)? Il faut le faire tant que la circulation n'est pas fluide parce que le jour où la circulation sera fluide, on aura éliminé ces fameux deux cent cinquante mille tonnes (250 000 t) de gaz à effet de serre qui nous pèsent sur la tête au niveau environnemental à chaque année dans la congestion pour l'ensemble de l'île de Montréal. Alors, c'est sûr que ces deux cent cinquante mille tonnes (250 000 t) ne dépendent pas que de l'est de Montréal, mais tout de même, il faut que la circulation soit fluide.

3125 Et si je peux mettre le chiffre en relation avec les gaz à effet de serre émis simplement par les véhicules qui sont retirés, l'AMT a calculé environ quatre mille tonnes (4000 t) de gaz à effet de serre pour les neuf cents (900) véhicules retirés avec leur solution. On parle de quatre mille tonnes (4000 t) contre deux cent cinquante mille tonnes (250 000 t) qui sont gagnées simplement en assurant la fluidité de la circulation. Alors, c'est quand même important.

3130

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Ça va?

3135

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Ça va.

3140

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Côté, je vais vous inviter et ce ne sont pas des questions qu'on pose habituellement, mais allons-y. Je vous invite à spéculer. Alors, pourquoi, ce qui semble évident pour vous et à première vue ça semble... pourquoi il n'est pas pour autant pour l'AMT, une agence tout à fait respectée et gérée très correctement, vouée à l'intérêt public et l'intérêt général, qu'avez-vous...

3145

M. GILLES CÔTÉ :

3150

Sans doute que tout le monde n'a pas la même perception de l'intérêt public et sans doute que chacun dans son domaine ne subit pas les mêmes pressions, n'a pas du tout les mêmes considérations ou n'a pas souvent les mêmes considérations. Alors, c'est un regard différent. Chacun a le droit à son regard, à sa façon de voir.

3155

Je pense que les CRE, c'est sûr qu'on privilégie les questions d'environnement avant tout mais on a un regard tout à fait différent et un peu... une espèce de regard externe sur la question. Alors, on n'est pas pris avec le projet puis les études d'impact puis les solutions alternatives depuis des années. On n'a pas subi les influences politiques d'à peu près tout ce qui grouille comme MRC, comme ville, comme le gouvernement du Québec, les ponts, pas les ponts, tout ça, là, ça fait un ensemble de circonstances que je ne peux pas expliquer parce que je ne connais pas qui tire les ficelles et les influences de chacun et c'est sûr qu'il y a un réseau, un web, une toile d'araignée au-dessus de la tête de l'AMT et ça tire et eux prennent une position qui minimise les tensions de cette toile. Alors, c'est comme ça.

3160

3165

LE PRÉSIDENT :

Cette toile, ça fait partie de notre démocratie tout de même.

3170

M. GILLES CÔTÉ :

Absolument.

3175 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. GILLES CÔTÉ :

3180 Absolument. Moi, je représente le point de vue de l'environnement...

LE PRÉSIDENT :

Tout à fait.

3185

M. GILLES CÔTÉ :

... et qui, je pense, est un point de vue raisonnable à long terme dans une perspective de développement durable.

3190

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Dernière question. La Commission a reçu de la part d'un citoyen une question adressée à la Ville de Laval qui cherchait de l'information, sensiblement la même chose que vous, se lever, vous exprimez votre étonnement, il semble que la Ville de Laval n'est pas du tout intéressée. Avez-vous, là encore, spéculation, est-ce que vous...

3195

M. GILLES CÔTÉ :

3200 J'ai posé la question dans le mémoire

LE PRÉSIDENT :

Oui, on attend d'ailleurs la réponse.

3205

M. GILLES CÔTÉ :

J'ignore la réponse moi-même.

3210 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3215 M. GILLES CÔTÉ :

Mais je trouve important que Laval réponde à cette question.

LE PRÉSIDENT :

3220 Ils ont reçu la question et...

M. GILLES CÔTÉ :

Oui.

3225

LE PRÉSIDENT :

... dès qu'on va recevoir la réponse, c'est la question comme j'ai dit de la part d'un citoyen, ça va être déposé évidemment et vous allez avoir...

3230

M. GILLES CÔTÉ :

Mais je ne supposerai pas leur réponse.

3235 LE PRÉSIDENT :

D'accord. C'est très bien. Merci beaucoup, Monsieur Côté.

3240 M. GILLES CÔTÉ :

Merci.

3245 LE PRÉSIDENT :

J'invite maintenant le Parti Vert, monsieur Rainville, madame Delangis et monsieur Daxhelet.

3250

PARTI VERT

Mme MAUDE DELANGIS, M. GUY RAINVILLE, M. XAVIER DAXHELET

LE PRÉSIDENT :

3255

Madame, Messieurs, bonsoir.

M. GUY RAINVILLE :

3260

Bonsoir. Premièrement, j'aimerais mentionner qu'il y a un conflit d'intérêts dans le développement de ces projets-là par rapport au pont de la 25. C'est un sujet qui n'a pas été très abordé mais le concessionnaire du pont de la 25 et le gouvernement du Québec ont des intérêts financiers qui empêchent justement de bien desservir la population au niveau du service mais aussi du point de vue environnemental. C'est pour ça que vous êtes ici.

3265

Et puis, ce qu'on va proposer aussi n'engendre pas de coûts supplémentaires. Ça fait que, nous, ce qu'on va demander, c'est ni plus ni moins que le bon sens au niveau du ministère du Transport du Québec dans les décisions qui s'en viennent. Je vais passer la parole à monsieur Daxhelet, qui est notre porte-parole en transport au Parti Vert du Québec pour la présentation.

3270

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Daxhelet.

M. XAVIER DAXHELET :

3275

Bonjour, Monsieur le Président. Donc, je ne reviendrai pas sur tous, tous ces détails-là mais on sait très bien, en fait, encore une fois, c'est déficient le transport en commun dans la couronne nord de Montréal. Et puis si on regarde ces chiffres, bien, on voit très bien que l'influence ou l'achalandage dans le transport collectif dans la région est très faible. Bon. On a mis de long en large beaucoup d'intervenants ici. Je ne reviendrai pas plus que ça, ceci sur le fait que

3280

dans la couronne nord ou dans l'est de Montréal, encore une fois, on n'a pas de train de banlieue, on est vraiment très pauvre en desserte de transport collectif alors que tout le reste, il y a comme une étoile qui se fait dans laquelle il y a deux (2) branches qu'il manque, en fait, soit plus vers le haut, là, il y a vraiment un vide incroyable.

3285

Alors, jusqu'à date, le ministère du Transport, pour essayer de régler le problème du transport a fait plutôt une autoroututilisation, je parlerais de la rue Notre-Dame, et puis faire un pont autoroutier pour prolonger la 25. C'est ça un peu la réponse qui avait eu lieu.

3290

Pour, comme dit l'intervenant précédant, lors de ces audiences-là, on a toujours dit, bon, bien, il y avait le train de banlieue ça s'en vient. Il va aussi y avoir une desserte de transport en commun, on vous le promet. D'ailleurs, aussi de voies réservées sur les ponts, sur le pont de la 25, entre parenthèses, et puis donc toutes les études qui ont été faites d'impact lors du pont de la 25, on avait dit : « Bon, bien il y a deux (2) trains, pas de problème. » Jusqu'au jour où est arrivé le projet, il y a plus qu'un seul train. Donc, les deux (2), on a fusionné deux (2) lignes. On s'est demandé pourquoi. Moi, j'ai questionné d'ailleurs l'AMT, essayer de poser la question pourquoi est-ce que vous avez fait ça? Puis l'AMT m'a répondu ceci, m'a dit : « On a proposé au gouvernement les trois (3) scénarios et le gouvernement a choisi celle qui semblait d'avoir le meilleur service pour la population. »

3295

3300

LE PRÉSIDENT :

Vous l'avez posée quand cette question?

3305

M. XAVIER DAXHELET :

Ça fait un an et demi.

3310

LE PRÉSIDENT :

Et c'était par quelle voie que vous l'avez posée?

3315

M. XAVIER DAXHELET :

C'était par courriel.

LE PRÉSIDENT :

Par courriel.

3320

M. XAVIER DAXHELET :

J'avais envoyé un courriel à l'AMT à l'information puis on m'avait répondu ça, que c'était le gouvernement qui avait choisi.

3325

LE PRÉSIDENT :

Vous avez toujours ce courriel-là?

3330

M. XAVIER DAXHELET :

Oui, oui.

3335

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça serait possible de le transmettre à la Commission?

3340

M. XAVIER DAXHELET :

Oui, pas de problème.

3345

LE PRÉSIDENT :

Entendu.

3350

M. XAVIER DAXHELET :

Donc, en fait, surtout pour vous dire que ce n'est pas l'AMT qu'on veut blâmer parce que l'AMT, je pense qu'ils font un travail très correct et ils essaient de faire le mieux qu'ils peuvent avec les moyens qu'ils ont mais, par contre, moi, il y a des ficelles en haut, on en parlait, là, puis les ficelles sont plus grosses que d'autres, tu sais, dont le gouvernement et le ministère des Transports.

3355 Donc, l'argument qu'on voit justement dans l'étude, on voit la grille d'évaluation des trois
(3) scénarios, là, A, B, C, là, qu'on voit ici, et puis j'essaie d'évaluer quelle serait la meilleure
solution des deux (2)? Alors, on parle du temps, le temps de parcours. Ça, c'était souvent... bien,
c'est une des principaux arguments, je dirais, pour déterminer un des trajets. Donc, on a choisi la
solution A. Donc, on nous dit : Parcours Mascouche centre-ville, bien, A soixante-deux (62)
3360 minutes. Alors, on dit, par contre, avec le tracé C, bien, c'est pas bon, c'est soixante-neuf (69)
minutes, donc, sept (7) minutes de plus.

Par contre, une chose, si on prend le métro, parce que ça, c'est des choses assez
incroyables, c'est que dans la carte suivante, précédente, qu'on voyait les trois (3) trajets, il y a une
gare à la station de la Concorde mais pourtant il n'est pas sur la carte, étrangement. Mais si on
3365 prend le métro à cet endroit-là, bien, c'est cinquante et une (51) minutes, à ce moment-là, le temps
de transfert, ce qui est quand même... ça fait onze (11) minutes de moins, là. Donc, on pourrait
changer les... j'ai entendu lors des premières périodes d'information que, bon, les gens n'aiment
pas changer de style de transport, que ce soit en train, ils veulent rester.

3370 LE PRÉSIDENT :

Pour le métro, il est déjà surchargé.

M. XAVIER DAXHELET :

3375 Bien oui mais il y a des nouvelles rames qui s'en viennent et puis ça va à peu près dans les
mêmes temps, je veux dire. Donc, le métro est surchargé, bien justement il faut investir là-dedans.
Donc, ce n'est pas une raison de dire : « Oui, il est surchargé » donc on ne fait rien. Regardons
aussi, il n'y a pas juste Mascouche et l'Assomption, qui n'y est pas d'ailleurs, mais d'autres
régions. Parlons de Saint-François de Laval qui est une ville qui était desservie par un train, par la
3380 ligne qui passait par la solution C, là, celle qui passe par Laval mais qui ne l'est plus maintenant,
bien actuellement s'il y a une personne de Saint-François de Laval qui veut aller au centre-ville, ça
lui prend soixante-dix (70) minutes en transport en commun, donc une heure et quart quasiment.
Donc, c'est clair que cette personne va utiliser son automobile, c'est sûr.

3385 Mais si le train passait dans cette région-là, il mettrait quarante et une (41) minutes pour y
aller par le métro de La Concorde, là, il y a une fameuse différence, là, ça fait en gros trente et une
(31) minutes de différence, une demi-heure de différence. Là, il va commencé à y penser d'utiliser
son automobile. Et ça, c'est une chose que dans l'évaluation, dans la grille d'évaluation, ça

3390 manque justement, c'est qu'on parle de l'Assomption dans les achalandages ou comment défaire le secteur des habitations. Pour l'Assomption, bien, vous mettez à zéro parce que dans la solution A il passe pas, tu sais, alors que dans la solution B et C il passe mais Laval n'y est pas alors qu'il y avait deux (2) gares de prévues dans cette région-là mais on n'a pas évalué le manque, justement, de service et donc plus pour la solution C. Ça, c'est déjà une preuve, d'après moi, selon moi, là, qu'il y a quelque chose de biaisé dans cette évaluation-là.

3395

Bon. Alors, on peut continuer. Les gens ils vont pas juste au centre-ville. Il y a des gens qui vont à l'Université de Montréal. Moi, je travaille à l'École Polytechnique. Donc, quelqu'un qui habiterait à Mascouche, un étudiant, qui voudrait aller à l'Université de Montréal, bien, par le train, la solution A c'est soixante-cinq (65) minutes par le métro Sauvé. Là, il change, il va jusqu'au métro Sauvé, ça prend quarante-cinq (45) minutes pour aller jusqu'au métro Sauvé, si je me souviens bien des chiffres, de Mascouche. Après ça, il prend le métro, deux (2) métros puis soixante-cinq (65) minutes.

3400

Par contre, s'il avait la ligne qui partait par Laval, quarante-cinq (45) minutes. Il irait directement au métro Parc puis ça, c'est la ligne bleue directe. Donc, il ne faut pas oublier qu'il y a trente pour cent (30 %) des déplacements qui se font aussi pour des raisons d'étude. Donc, l'étude aussi, il y a quelque chose d'important là-dedans. Alors, l'étudiant qui habite à Mascouche, bien, il va aller en auto. Donc, il va encombrer les routes.

3405

Alors, Mascouche, UQAM, la même chose. Soixante-dix (70) minutes tout train, soixante (60) minutes par le métro Sauvé et puis quarante-six (46) minutes par le métro La Concorde. Donc, encore une fois, on voit que les évaluations de temps ne sont pas bien faites parce que... et les évaluations ne sont faites que sur un point mais les gens ne vont pas tous au centre-ville. Et puis les gens ne partent pas tous des points qui sont desservis par la solution A. Si on réévalue ça, on aurait peut-être des chiffres différents dans l'évaluation.

3410

3415

Alors, une des conséquences aussi du parachèvement de l'autoroute 25, donc le pont de la 25 en question, d'ailleurs on voit ici les fameuses voies réservées qui ne le sont plus sur le pont et même après une certaine distance sur Henri-Bourassa, sur Lafontaine, boulevard Lafontaine, en fait, on voit aussi bien – on ne voit peut-être pas très bien sur l'acétate malheureusement – mais la ligne du CP passe juste ici, juste là. On la voit ici un peu, là, puis elle passe là. Donc, ça, ça serait la ligne qui serait envisagée dans la solution C. Passe exactement à l'endroit où les voies réservées des autobus s'arrêtent. Pourquoi est-ce que ça ne serait pas, à ce moment-là, ça serait vraiment un plus pour ces usagers-là qui prenaient le transport, l'autobus, ils s'arrêtent là, il y a une

3420

3425 gare qui serait, je pense, si je me souviens bien, qui serait ici dans cette région ici, là. Donc, ça serait tout à fait logique.

Encore, il faut essayer de comprendre la logique de pourquoi est-ce qu'on a évincé cette branche-là de train?

3430

Alors, ici, un article du Journal de Montréal qui montre qu'en fait, il va y avoir un énorme boum immobilier dans le coin avec la construction de la 25. On parle ici d'une évaluation foncière qui va monter de vingt-trois point cinq millions de dollars (23.5 M\$) à cent quarante millions de dollars (140 M\$), multiplié par six (6) en fait, c'est une augmentation de cinquante pour cent (50 %), excusez, il y a une petite erreur.

3435

M. GUY RAINVILLE :

Cinq cents (500 %).

3440

M. XAVIER DAXHELET :

Cinq cent pour cent (500 %), ce n'est pas rien. Donc, c'est multiplié par six (6). En fait, il y a trois (3) groupes, ce qu'on retrouvait dans l'article, d'ailleurs, il y a trois (3) groupes de personnes qui vont bénéficier de cette augmentation, c'est la Ville de Laval, une compagnie privée et puis le gouvernement du Québec.

3445

Bon. Mais ça veut dire que, il y a un autre article, d'ailleurs, Le Courrier de Laval, qui nous disait que dans cette région-là avec ce boum immobilier là, il va y avoir de six mille (6000) à huit mille (8000) nouvelles unités de logements qui allaient éclore dans cette région-là. Ça, en évaluation, on peut évaluer à peu près de douze mille (12 000), de dix mille (10 000) à douze mille (12 000) déplacements automobiles qui peuvent se faire, ou supplémentaires, qui se feront en automobile s'ils ont pas d'offre de transport en commun. Alors, pourquoi, encore une fois, on le voit même sur l'article même, sur la photo de l'article, la ligne du CP ici qui passe en plein milieu de cette région qui va être desservie, donc qui va être... qui va subir ce boum immobilier. Actuellement, cette région n'est pas habitée, en fait, c'est des champs ou c'est en friche mais tout ça est zoné résidentiel. Ça a été, je pense, dézonné depuis quinze (15), vingt (20) ans, je pense, à peu près, là. Donc, toutes ces zones ici, on attend avec impatience d'ailleurs la venue du pont de la 25 qui passerait comme ça, là, juste au moment où le pont sera construit, bien toute cette région-là va être habitée. Oui, on voit ici aussi d'ailleurs la ligne du CP qui est ici, là, exactement,

3460

on la voit ici, là.

Donc, tout ça, vous vous posez la question mais pourquoi à ce moment-là, toute cette évidence de justifications pour pouvoir avoir une ligne à Laval, pourquoi ça marche pas?

3465

Puis, là, quand on regarde les documents un peu qui sont plus spécialisés sur l'autoroute 25, comme par exemple, un rapport sur l'analyse des valeurs rajoutées, on a eu ceci. On voit d'abord que le partenaire du pont de la 25, bien, on lui donne une garantie d'ailleurs de revenu, que si les revenus de péages sont en dessous de soixante pour cent (60 %) d'un certain montant, le gouvernement le garantit ce pourcentage-là. Et même, donc ici c'est soixante pour cent (60 %) du revenu puis même, en plus de ça, si les revenus des péages dépassent cent vingt pour cent (120 %) de ce qui était estimé, bien, tout ça est partagé à part égale entre le concessionnaire et le gouvernement. Donc, on voit qu'il y a comme un intérêt pécunier même là-dedans que le gouvernement a pour avoir le plus de personnes possibles sur l'autoroute. Encore ici, on le voit ici dans le cadre de ce projet, les risques les plus onéreux, sont les risques de dépassement de coûts et les risques reliés aux revenus de péages. Donc, c'est les deux (2) risques les plus importants de ce partenaire, du partenaire public – privé.

3470

3475

Alors, ici on parle aussi donc de... voilà. Donc, on parle ici d'une circulation de quarante mille (40 000) véhicules qui sur ce pont qui passeraient donc. Tout le monde est bien content parce qu'il y a beaucoup d'autos qui vont y passer, donc beaucoup de péages, beaucoup de revenus aussi bien, pour, le partenaire et peut-être même pour le gouvernement. Donc, on ne veut pas évidemment de transport en commun dans le coin parce que s'il y a du transport en commun, bien, on va enlever de la clientèle au partenaire privé. Prenons dix mille (10 000), douze mille (12 000), disons dix mille (10 000) déplacements automobiles dont cinquante pour cent (50 %) iraient par le pont, ça fait cinquante millions de dollars (50 M\$) par année, cinq millions (5 M\$) pardon, cinq millions de dollars (5 M\$) par année juste avec ce nouveau développement domiciliaire qui serait là, avec deux dollars (2 \$) le péage le passage. Ça fait beaucoup d'argent. Donc, on ne veut pas enlever de personne. Alors, je pense qu'il y a quelque chose, il y a une volonté politique de ne pas avoir de train de banlieue dans le coin. C'est ça que nous on dénonce et on déplore parce que ça va à l'encontre du développement durable.

3485

3490

Donc, en fait, en conclusion pour ça ici, dans cette condition, c'est pas de train de banlieue dans l'est de Montréal, bien ça va être égal à plus de revenus pour le concessionnaire du pont de la 25 et le gouvernement, c'est sûr.

3495

Donc, pourquoi est-ce que directement après qu'il y ait eu des discussions avec le pont de la 25, « paf » les deux (2) voies sont devenues qu'une seule? Moi, je trouve ça vraiment étrange.

3500 LE PRÉSIDENT :

Les deux (2) trains.

3505 M. XAVIER DAXHELET :

Les deux (2) lignes de trains...

LE PRÉSIDENT :

3510 Les deux (2) lignes de trains.

M. XAVIER DAXHELET :

3515 ... sont devenues qu'une seule et puis on ne passe plus à Laval proche du pont. Pourtant, tout montrait que ça devait... que ça aurait été un effet bénéfique pour Laval et pour l'est de Laval, entre autres. Bon, ici aussi pour montrer justement les grilles d'évaluation en question, là, puis ici dans les grilles, bien on parle de l'Assomption, comme ici on met l'Assomption zéro pour le niveau de fréquentation mais Laval, il y en a pas. On ne parle pas de Laval. Comme si Laval était gommée de la carte de l'évaluation.

3520

Donc, nous, on recommande plusieurs choses aussi face à ce projet. D'abord, nous, on veut que le train évidemment soit le plus vite possible et soit en opération le plus vite possible dès deux mille dix (2010) et on sait que c'est possible mais on ne veut pas que le trajet actuel soit mis de l'avant. Donc, nous, on recommande une ligne de Repentigny, Montréal, en fait, mise en service d'ici deux mille dix (2010) mais aussi que cette ligne rejoigne la Ville de l'Assomption comme c'était prévu auparavant. Donc, il n'y avait pas de problème là-dessus puis je pense... en fait, ça coûtait deux cent cinquante millions (250 M\$) de faire cette ligne de l'Assomption jusqu'à Montréal versus trois cent millions (300 M\$) pour aller jusqu'à Mascouche pour, selon l'évaluation, deux cent treize (213) personnes de plus à l'heure de pointe. Je ne sais pas si vous avez vu les chiffres, c'est ça. Donc, nous, on dit que c'est un non sens complet. Donc, il faudrait deux (2) lignes pour être efficace.

3530

3535 Et donc, que cette ligne soit électrifiée mais on est quand même un des plus grands producteurs d'électricité propre au monde, je veux dire, Hydro-Québec, pourquoi utiliser encore une fois des ressources fossiles.

3540 Qu'un service d'autobus reliant Mascouche et Terrebonne à la future gare de Repentigny soit mis en œuvre sur voie réservée. Dans un premier temps, nous, ce qu'on veut faire, parce que selon l'AMT encore, est-ce que c'est vrai, on ne le sait pas, on peut bien leur donner le crédit, que la ligne du CP serait plus difficile à gérer, donc ça prendrait deux (2) ans de plus. C'est ce qui avait été donné. Mais il n'y a rien qui empêche de mettre deux (2) ans pour la ligne de Mascouche, Terrebonne, Laval, Montréal et puis en deux mille dix (2010) directement jusqu'à l'Assomption. Il n'y a rien qui l'interdit.

3545 Puis en attendant, bien, de faire des services d'autobus efficaces sur une voie réservée qui relierait, à ce moment-là, toutes les prochaines gares qui auraient lieu à Mascouche et Terrebonne jusqu'à Repentigny.

3550 Que sur la mise donc de l'avant justement, la deuxième ligne, celle qui devrait passer par Laval, donc en rénovation des voies du CP, reliant Mascouche, Terrebonne, Montréal par Laval, d'ailleurs aussi la gare de Terrebonne n'est pas à Terrebonne, en fait, elle est plutôt à Lachenaie, en fait, qu'à Terrebonne. Donc, il y a une gare qui existe, il y avait une gare qui existait ou qui était prévue à Terrebonne dans le centre, dans le vieux Terrebonne d'ailleurs, qui est complètement passé à côté, que c'était soit électrifié également, peut-être il y a des problèmes avec le CP. Que
3555 le tarif d'utilisation des trains soit revu à la baisse, aussi ça, c'est quelque chose d'important parce que pour les rendre accessibles à tous, s'ils sont trop cher et que c'est juste une élite qui peut les utiliser et que les autres vont utiliser l'autobus, ce n'est pas une bonne chose. Il faut qu'ils soient accessibles à tous les revenus, à toutes les familles.

3560 Et puis que des aires d'attente, donc, pour les usagers soient entièrement recouvertes, aussi pour quand il pleut ou qu'il y a des intempéries, bien, il faut absolument que ce soit confortable parce que nous, encore une fois, comme je l'ai marqué dans le mémoire, il faut que les trois (3) grands qualificatifs pour avoir un système de transport en commun efficace, bien justement il faut qu'il soit efficace dans le sens qu'il va bien du point A au point B à un temps qu'il
3565 faut, qu'il soit confortable et qu'il soit abordable financièrement.

Puis ici, une gare aussi, avec certains services, qui pourrait se faire. Bien, à Saint-Vincent de Paul il y en a une aussi qui serait faite un peu plus à l'est, là, mais des gares avec des services

3570 qui pourraient se faire, des services publics, ça, c'est plus Maude Delangis qui pourrait en parler s'il y a des questions là-dessus, là.

3575 Le restant, et non le moindre, c'est aussi de mettre également des départs la fin de semaine, parce que actuellement sur les horaires, il y a juste des trains le matin, un le... je pense que c'est cinq (5) dans un sens, un dans l'autre, un le midi puis la même chose le soir mais la fin de semaine il y a plus rien. Donc, si on veut aller au centre-ville voir un spectacle, bien oublions le train, c'est clair, ou aller au centre-ville durant la journée, il y a rien du tout de prévu pour ça. Donc, la fin de semaine, ça serait quand même la moindre des choses qu'on ait au moins un service peut-être minime ou minimum pour l'instant mais il en faudrait un la fin de semaine. Et voilà. Donc, je vous remercie beaucoup.

3580

LE PRÉSIDENT :

3585 Merci à vous, Monsieur Daxhelet. Merci. Évidemment, vous allez me donner une copie de la présentation pour qu'on ait un accès à votre mémoire. Ça conclut?

3585

J'ai deux (2) questions. Alors, on doit comprendre donc, selon l'analyse et réfléchir aux rapports entre le transport terrestre tel que proposé et le transport ferroviaire. Donc, vous êtes convaincu, selon l'analyse, que la ligne qui passe par Laval... une ligne de train qui passe par Laval va inéluctablement soustraire de la rentabilité des projets du pont.

3590

M. XAVIER DAXHELET :

Oui, nous, on le croît.

3595

LE PRÉSIDENT :

Vous le croyez.

3600

M. XAVIER DAXHELET :

Oui.

3605 LE PRÉSIDENT :

D'accord.

3610 M. GUY RAINVILLE :

Au détriment de l'environnement.

3615 M. XAVIER DAXHELET :

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

3620 Et avec tout ce qui en découle. Votre position est claire. Maintenant, je veux vous poser une autre question et c'est la... parce que la présentation est limpide, claire. Le gouvernement du Québec bientôt, si ce n'est pas déjà atteint, quoi, quatre-vingt pour cent (80 %) presque de ses déboursés vont à l'éducation et à la santé et c'est-à-dire, bon, alors, ce qui engendre du revenu pour un gouvernement qui est le reflet de la volonté démocratique procédurale et substantielle du peuple, de la population du Québec, qu'il y a un engagement social qui s'accapare quatre-vingt
3625 pour cent (80 %) presque, peut-être plus bientôt de ce qu'il fait, bon, réduire son accès à des revenus, étant donné ces caractéristiques propres comme étant un gouvernement démocratique, est-ce que ça ne serait pas nécessairement, comme on dit en anglais, robbing Paul to pay Peter, ou vice versa?

3630 M. XAVIER DAXHELET :

Peut-être.

3635 LE PRÉSIDENT :

J'aimerais vous entendre parce que vous présentez la possibilité d'accès aux revenus de la part du gouvernement comme étant un tort manifeste, prima facie, comme ça.

3640

M. GUY RAINVILLE :

3645 Bien, dans les faits, il y a vingt-trois milliards de dollars (23 G\$) qui quittent le Québec à chaque année pour des dépenses d'automobile, d'essence et ainsi de suite. Si les gens, on a un plan de transport, justement, que monsieur Daxhelet a présenté pour le Parti Vert, un plan de quarante milliards (40 G\$), si on rapatrie cet argent-là par des gens qui prennent plus de transport en commun, bien, ces gens-là qui ne dépensent plus sept mille cinq cents dollars (7500 \$) par année en moyenne pour une automobile avec tout ce que ça comporte, mais avec le transport en commun, cet argent-là revient dans les poches des citoyens et est redépensé dans la société, 3650 donc participe à l'économie. Ça fait que c'est des montants qui, multipliés, qui deviennent importants et il y a une compensation.

3655 Ce qu'il faut savoir aussi, c'est qu'on n'a pas d'industrie d'automobiles au Québec mais on est les champions dans le domaine du transport en commun, les trains, ainsi de suite. Donc, c'est une création d'emplois et ainsi de suite. Ça fait qu'on pense que...

LE PRÉSIDENT :

3660 D'accord.

M. GUY RAINVILLE :

... qu'il y a une équivalence zéro et plutôt positive pour la société.

3665 LE PRÉSIDENT :

3670 Ce n'est pas... je vois votre analyse et c'est... le raisonnement est clair et ce n'est pas dans le but de vous contredire mais j'aimerais juste quand même explorer certaines choses, exemple, les dépenses sur le... pour le combustible ou le fossile, le trafic automobile, etc., ça engendre beaucoup de recettes fiscales pour le gouvernement également. Je reviens à ma même question. Alors...

M. XAVIER DAXHELET :

3675 Mais, moi, je pense qu'il y a aussi une question d'idéologie là-dedans, une idéologie pour les PPP, entre un parti pris, si on veut, pour les PPP qu'il faut absolument que ça se fasse parce

3680 que c'est... puis il faut absolument que ce soit rentable. Il faut absolument montrer que les PPP, parce que tout le monde peut-être qui y croient dur comme fer, nous on n'y croît pas du tout, mais peut-être que le gouvernement y croît quand même dur comme fer puis il faut absolument même aider ces choses-là pour que ça marche bien.

3685 Donc, je pense qu'ils vont tout faire pour que ça marche bien pour peut-être... parce qu'il y a d'autres PPP qui s'en viennent, comme par exemple, l'autoroute 30 on pense que ça pourrait se faire aussi par un partenaire public privé. Il y en a d'autres, des hôpitaux et tout ça. Donc, il y a plein encore de... il y a plein d'autres projets. Donc, il en faudrait un qui marche pour pouvoir accepter les autres. Donc, il y a comme... même si ça fait des dommages collatéraux, puis on a déjà vu ce terme-là ailleurs, bien, ce n'est pas grave, ça va marcher sur l'idéologie. Ça, ce n'est pas démocratique mais c'est la même chose qui s'est passée avec le Suroit, c'est la même chose qui s'est passée avec la centrale thermique de Bécancour qui était une erreur. Moi, encore une

3690 fois, Rabaska qui est une erreur également et d'autres choses qui ont été poussées par des gouvernements, par le même gouvernement d'ailleurs, pour des idéologies, d'après moi, économiques, là, puis seulement...

3695 M. GUY RAINVILLE :

Parce qu'il faut quand même considérer que l'entente avec le concessionnaire du pont de la 25, c'est que s'il y a des pertes, il est garanti de ne pas avoir ces pertes-là parce que le gouvernement va compenser et s'il y a des surplus, c'est garanti qu'il va avoir aussi une partie des surplus à cinquante pour cent (50 %). Donc, je pense que tous les entrepreneurs de la planète

3700 aimeraient signer un contrat comme ça. Puis c'est qui qui est perdant? C'est la population malheureusement.

LE PRÉSIDENT :

3705 D'accord. Merci beaucoup. Je l'ai dit en passant avant, je le redis encore, la quantité de travail que vous mettez, la même chose, CRE, les autres participants, l'Université du Troisième Âge, le temps que vous avez mis tous à contribuer à cette discussion, c'est ça qui garantit la rigueur de notre système. De la société. Très apprécié.

3710 Là, on a rendez-vous demain à treize heures trente (13 h 30) et c'est ajournée jusque-là. Merci, Madame. Merci.

AJOURNEMENT

3715

SERMENT D'OFFICE

3720

Je, soussignée, FRANCINE LANGEVIN, sténographe officielle, dûment assermentée comme telle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont la transcription exacte et fidèle de mes notes prises au moyen du sténomasque, le tout en accord avec la Loi.

Francine Langevin, s.o

3725