

Train de l'Est

Le BAPE perd sa crédibilité, selon le CRE de Laval

Louis Gilles Francoeur
Édition du mardi 12 mai 2009

Québec doit bloquer le projet du train de l'Est et obliger l'AMT à refaire ses plans pour desservir Mascouche et Terrebonne avec un train qui passerait par l'est de Laval pour en augmenter la rentabilité à long terme en le rattachant à la station de métro Montmorency, laquelle croise aussi le train provenant de Saint-Jérôme.

C'est ce qu'a soutenu hier Guy Garant, le président du Conseil régional de l'environnement de Laval à la suite du dépôt, vendredi, du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet du train de l'Est.

Dans ce rapport, malgré les trous et les omissions reprochés à l'étude d'impact et au projet de l'AMT, le BAPE ne rejette pas le projet de train de l'Est, «une incohérence de plus, qui s'ajoute à la perte croissante de crédibilité du BAPE», estime le président du CRE de Laval.

Ce dernier en appelle d'ailleurs au président du BAPE, Pierre Renaud, pour qu'il fasse le ménage dans l'équipe de commissaires et qu'il «s'attaque à rétablir rapidement la tradition de rigueur de cet organisme».

Un projet mal étudié

Le rapport du BAPE reproche au projet de train de l'Est de ne pas desservir son bassin le plus naturel, en prolongeant la ligne Montréal-Repentigny vers L'Assomption. Pour les commissaires, le projet devrait aussi être totalement électrifié afin de réduire les émissions de GES des locomotives. Mais c'est le réexamen de la stratégie générale de l'AMT, soit de relier Mascouche et Terrebonne à Repentigny plutôt qu'à Laval, qui constitue la faiblesse centrale de ce projet qui aurait dû s'étendre, selon le BAPE, plutôt vers l'Assomption dès le départ. Mais, malgré cela, le BAPE ne ferme pas la porte à la réalisation de ce projet proposé, moyennant modifications.

L'AMT l'a bien compris qui rentre les épaules pour absorber le choc des critiques, mais qui maintient le cap. L'AMT entend toujours aller de l'avant si Québec, son copartenaire dans le projet, finit par l'autoriser, précisait hier au Devoir son vice-président, Pierre-Luc Paquette. Ce dernier ajoute que l'on verra à desservir L'Assomption plus tard tout comme on examinera, une fois le projet réalisé, d'autres moyens pour desservir l'est de Laval.

Pour le président du CRE de Laval, la position de l'AMT est d'autant plus surprenante que les rails sont déjà en place entre Mascouche et Laval via la ligne existante du Canadien Pacifique et qu'en misant sur les deux chemins de fer existants, on éviterait de construire un autre chemin de fer entre les voies de la 640 et de dévaster au passage de nouveaux milieux humides.

Vos réactions

À qui / À quoi l'AMT obéit-elle ?

Paul-André Sansregret (paregret@videotron.ca)

À qui / À quoi l'AMT obéit-elle pour ne pas emprunter les voies ferrées actuelles du CP (Terrebonne) et du CN (Le Gardeur) pour le train de banlieue Est vers Montréal ? Nous le dit-on quelque part dans le projet ?

Ça coûterait moins cher, l'Est aurait deux trains de banlieue, ça éviterait d'ajouter inutilement une voie de Terrebonne à Le Gardeur, ça raccourcirait la durée entre Terrebonne et le centre-ville qui va durer, avec l'hypothèse actuelle, plus de 60 minutes.

C'est à se demander si des intérêts partisans, personnels, corporatifs ne sont pas priorités dans ce choix !

Paul-André Sansregret. Repentigny.