



Mémoire  
présenté aux commissaires du  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

## **PROJET DU «TRAIN DE L'EST»**

Monsieur Ronald Gadbois, président  
Accès-L'Assomption  
255, rue Saint-Étienne • L'Assomption (Québec) • J5W 1W7

L'Assomption, vendredi 9 janvier 2009



## TABLE DES MATIÈRES

Mission de l'organisme	p. 3
Historique du projet d'un train de banlieue à L'Assomption	p. 4
Constats des membres du comité Accès-L'Assomption	p. 6
Options proposées par l'AMT	p. 9
Impacts positifs du train de banlieue à L'Assomption	p. 10
En résumé	p. 12
Annexe	p. 13
<ul style="list-style-type: none"><li>• Les articles de journaux</li><li>• Les cartes</li><li>• Les statistiques</li></ul>	



## MISSION DE L'ORGANISME

Organisme sans but lucratif qui a comme mission de faire la promotion du transport en commun dans la MRC de L'Assomption, de recueillir les commentaires des usagers et de proposer des solutions.

### **Train de banlieue L'Assomption/Montréal**

Depuis quelques années, l'organisme revendique haut et fort un train de banlieue pour les villes du Nord-Est de Montréal. Enfin, le train arrivera sous peu dans notre région, mais malheureusement pas à L'Assomption. Accès-L'Assomption suit de près ce dossier en analysant les raisons derrière le retrait de L'Assomption du trajet de train de banlieue (Train de l'Est) et essayant de trouver des alternatives pour remettre la ville sur les rails.

### **Transport en commun par autobus**

La MRC de L'Assomption est le seul secteur de la banlieue de Montréal sans voie réservée vers Montréal : Accès-L'Assomption agit pour la réalisation de ce projet important. L'organisme recueille les commentaires des usagers au sujet de la qualité du service d'autobus et analyse les décisions du Réseau de transport collectif (RTC) de la MRC de L'Assomption, en se demandant si elles répondent ou non aux besoins des usagers (l'état des autobus et des minibus, les horaires, les trajets, etc.).

Accès-L'Assomption revendique et prend position pour les citoyens sur les enjeux du transport en commun. L'organisme s'implique envers ceux qui sont intéressés au développement du transport ou ceux qui veulent représenter les usagers du transport en commun pour amener les suggestions auprès des autorités concernées. Ensemble, la situation pour les citoyens de la MRC de L'Assomption peut s'améliorer.

Les activités de l'organisme se déroulent en partie au Vieux Palais de Justice de L'Assomption, situé au 255 rue Saint-Étienne dans le Vieux-L'Assomption.



## Historique du projet d'un train de banlieue à L'Assomption

**Depuis 1976**, la ligne de train proposée L'Assomption/Repentigny/Montréal a toujours fait l'objet des plans de transport du Ministre des transports du Québec.

**En 1980**, cette ligne a fait l'objet d'études d'avant projet pour un service appelé à l'époque «métro de surface». **Entre 1980 et 2002**, plusieurs études ont été réalisées pour la faisabilité d'une gare à L'Assomption. Toutes ces études arrivent à la conclusion de la nécessité d'implanter un train de banlieue dans la municipalité. Durant toutes ces années, le projet a été défendu par plusieurs citoyens désireux de trouver une solution au problème de congestion routière entre L'Assomption et Montréal.

**En 1993**, une première rencontre a eu lieu entre les dirigeants de la ville de L'Assomption et les représentants du CN pour parler de la possibilité qu'un train puisse desservir L'Assomption.

**Le 13 juin 2002**, le projet du train de banlieue L'Assomption/Repentigny/Montréal a été analysé par le **Conseil ferroviaire des trains de banlieue** et mis à jour par **Montrain**, une division du CN.

**En 2002**, on relate que la ligne L'Assomption/Montréal aura son origine à L'Assomption : très bon potentiel de gare régionale, une voie ferrée en très bonne condition et on ajoute qu'un **service de train serait possible dans un délai de 12 à 24 mois**, selon les approbations des budgets et la disponibilité du matériel roulant.

**En 2003**, l'AMT avait proposé 2 tracés de train de banlieue :

- **L'Assomption**-Montréal, en passant par Repentigny et Charlemagne ;
- Mascouche-Montréal, en passant par Terrebonne et **Laval**.

**Le 2 octobre 2003 et le 25 sept 2005**, un train promotionnel a quitté L'Assomption en direction du centre-ville de Montréal, en passant par le nord de la métropole. Tous les passagers à bord (citoyens, maires et conseillers municipaux) ont pu constater que ce trajet est réalisable.



**Fin octobre 2005**, l'AMT informait que le projet du train de banlieue comprenait les caractéristiques générales suivantes :

- Un parcours de **47.3 km** entre L'Assomption et la Gare Centrale en **58 minutes** ;
- **12 gares** entre L'Assomption et le centre-ville de Montréal (L'Assomption, Repentigny, Charlemagne et 9 sur l'île de Montréal) ;
- **4 ou 5 départs** matin et soir ;
- Ces villes sont reliées actuellement entre elles par la **voie ferrée du CN**.

**Le 9 mars 2006**, l'organisme Accès-L'Assomption a été créé. **Le 17 mars 2006**, l'AMT a changé le projet pour le nommer le «Train de l'Est» : le tracé proposé est Mascouche-Montréal en passant par Terrebonne, Repentigny et Charlemagne, **en évitant L'Assomption et Laval**.

**En février 2007**, en vue d'activer le dossier du train de banlieue à L'Assomption, les membres du comité ont déposé une pétition de plus de **8000 noms** adressée à M. Michel Després, Ministre des Transports du Québec; M. Joël Gauthier, président de l'Agence métropolitaine de Transport; M. David Whissel, député d'Argenteuil et responsable de la région de Lanaudière; Madame Chantal Deschamps, mairesse de Repentigny et préfète de la MRC de L'Assomption; M. Pierre Gour, maire de L'Assomption et M. Jean Léveillé, président de Transport 2000.

**Le 8 février 2007**, cette pétition a été remise à M. Jean-Claude St-André, député de L'Assomption et à son homologue M. Luc Thériault, député de Masson. Le comité Accès-L'Assomption a fait parvenir cette pétition par la poste à l'Assemblée Nationale.



### Constats des membres du comité Accès-L'Assomption

**Considérant que** L'Assomption figurait dans le **projet initial** du train de banlieue avant mars 2006.

**Considérant que** les terrains sont déjà disponibles pour recevoir une **gare**, un stationnement d'au moins **600 places** pour les usagers, un espace pour les **trains** et même un **garage**.

**Considérant que** le chemin de fer du CN est en **très bonne condition**.

**Considérant qu'** il y a déjà une **voie de contournement** fonctionnelle (pour laisser passer les trains de marchandises).

**Considérant qu'** on peut déjà prendre le train avec **VIA Rail Canada**, sur le site de la future gare de L'Assomption.

**Considérant que** L'Assomption pourrait desservir un **bassin de plus de 100 000 personnes** ;

- Joliette et sa banlieue : 58 000 h.
- **L'Assomption** : **18 000 h.**
- Lavaltrie : 13 000 h.
- L'Épiphanie (V+P) : 8 000 h.
- Saint-Sulpice : 3 500 h.
- Sans compter l'Est de Repentigny (à l'Est de la rue Valmont).

En attendant la venue du train de banlieue à Joliette, la MRC de Joliette voudrait relier le centre-ville de la capitale de Lanaudière à L'Assomption par un service d'autobus express.

**Considérant que** L'Assomption connaît depuis quelques années un fort taux de croissance démographique. **Depuis 1996**, la ville a connu une augmentation de sa population de **plus de 12%**. **Depuis 2002**, le développement s'est accéléré avec **5 quartiers résidentiels**, représentant près de **3500 nouvelles habitations**. Avec ses 18 000 citoyens, elle est la 5<sup>e</sup> plus grande ville de la région de Lanaudière et au 48<sup>e</sup> rang au Québec.



**Considérant qu'** un train qui partirait de L'Assomption permettrait **suffisamment de places assises** pour tous les usagers subséquents de la MRC de L'Assomption et de l'Est de Montréal. Si le train part uniquement de Mascouche, ce ne sera pas le cas.

**Considérant que** la future gare serait facilement accessible :

- À 5 minutes de l'**autoroute 40**, sortie 108 ;
- **Route 339** pour les citoyens de L'Épiphanie (rang L'Achigan) ;
- **Route 341** pour les citoyens de L'Épiphanie et de l'Est de Repentigny ;
- **Route 343** pour les citoyens du Haut-L'Assomption (St-Gérard) et de Saint-Sulpice ;
- **Route 344**, l'endroit où sera la gare (boul. L'Ange-Gardien).

**Considérant que** la gare serait à côté de l'usine **Electrolux Canada**, qui est la plus grande usine de la région de Lanaudière avec ses 1300 employés environ. Elle serait aussi tout près de la 2<sup>e</sup> usine de **Stageline** (en opération depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2008), qui a plus de 100 employés et qui est la première «usine verte» au Québec et la deuxième plus performante au niveau éco-énergétique au Canada. Ce quartier industriel est en expansion.

**Considérant qu'** une gare à L'Assomption permettrait de **retirer plus de véhicules de la route**, permettant ainsi de **diminuer la pollution de l'air et de l'eau, ainsi que les pertes de temps** sur la route qui nuisent à la productivité au travail (absentéisme, coût supplémentaire pour les employés et les employeurs, etc.).

Les heures de pointe s'étendent maintenant de 15h30 à 18h30 en général. Vu la **forte croissance démographique** dans la MRC de L'Assomption, un nombre important de véhicules se sont ajoutés depuis plusieurs années sur son territoire.

Le nombre de déplacements sur le pont Charles-de-Gaulle, reliant Montréal à Terrebonne (Lachenaie), est passé de 87 000 en 1995 à **plus de 100 000 aujourd'hui**. Ce pont est devenu le 3<sup>e</sup> pont le plus important sur la Rive-Nord de Montréal, qui en compte 8 au total.



Avec une gare à L'Assomption, le train contribuerait davantage à **diminuer le trafic** et par le fait même la **pollution de l'air et de l'eau**. Nos cours d'eau seraient tributaires d'un moins grand achalandage sur les ponts, car il ne faut pas oublier les pertes de liquides et les produits apportés par les véhicules, dont les huiles moteurs, lave-vitres, boues industrielles ou autres produits polluants qui se retrouvent inévitablement dans nos rivières par l'eau de ruissellement.

Une gare à L'Assomption aurait une incidence directe et non négligeable sur le nombre de véhicules empruntant les ponts : **plus de 25 000 personnes** partent quotidiennement des MRC de L'Assomption et de Montcalm, à destination de Montréal, pour y travailler ou y étudier, dont près de **75 % se déplacent en voiture**.

**Considérant que** moins de 2 km seulement séparent les gares de Repentigny (Le Gardeur) et de Charlemagne. Une gare à L'Assomption permettrait de couvrir un **tout autre bassin de population**, dont une partie des MRC de L'Assomption (L'Assomption, L'Épiphanie, Saint-Sulpice), d'Autray (Lavaltrie) et de Joliette. Fait à signaler, dans le projet actuel, le train éviterait complètement le comté de L'Assomption (ex ville de Repentigny, ex ville de L'Assomption et Saint-Sulpice).

**Considérant que** la voie ferrée du CN est **fonctionnelle et sécuritaire**. Elle est en bonne condition, car en décembre 2007, le président de l'AMT, Monsieur Joël Gauthier, avait envisagé la possibilité de **devancer le premier départ du «Train de l'Est» dès l'automne 2009** et qu'il était envisageable que ce départ s'effectue dans la MRC de L'Assomption, puisque cette ligne de train de banlieue **peut déjà utiliser la ligne ferroviaire du CN**. Une autre preuve que la voie ferrée du CN est sécuritaire, la **vitesse des trains : 120 km/h** pour les trains de passagers et **80 km/h** pour les trains de marchandises.

**Considérant qu'** il ne manque que la **signalisation** (ce qui est facilement réalisable et peu coûteux).

Pour toutes ces raisons, L'Assomption doit faire partie du «Train de l'Est» pour le bénéfice de la population de la région de Lanaudière et de l'Est de Montréal.



## Options proposées par l'AMT

1. 1 trajet : **Mascouche/Montréal (projet proposé par l'AMT depuis 2006)**
  - En passant par Terrebonne (Lachenaie), Repentigny et Charlemagne
  - En évitant Laval et L'Assomption
  - Nouveau chemin de fer entre Terrebonne et Repentigny
  
2. 1 trajet : **L'Assomption/Montréal**
  - En passant par Repentigny et Charlemagne
  - En évitant Mascouche et Terrebonne
  - Chemin de fer existant du CN
  
3. 2 trajets : **L'Assomption/Montréal (projet en 2003)**
  - En passant par Repentigny et Charlemagne
  - Chemin de fer existant du CN**Mascouche/Montréal**
  - En passant par Terrebonne et Laval
  - Chemin de fer existant du CP

### Option 1

La 1<sup>re</sup> option serait **la plus néfaste** au niveau de l'environnement, la moins économique et la plus complexe à réaliser, à cause de la construction d'un nouveau chemin de fer :

- Éviter les **pilliers** de plusieurs viaducs sur l'autoroute 640 ;
- Éviter un **milieu humide** à Lachenaie, protégé par **Canards Illimités Canada** ;
- Éviter l'usine d'armement **General Dynamics** à Repentigny (Le Gardeur) ;
- **Exproprier** un ou plusieurs terrains privés (dont à Charlemagne), etc.

### Option 2

La 2<sup>e</sup> option serait **la plus simple** et **la plus économique**, vu que ce tracé emprunterait uniquement le chemin de fer du CN et qu'une seule MRC (L'Assomption) serait desservie par le train pour se rendre à Montréal.

### Option 3

Parmi ces choix, **la 3<sup>e</sup> option est la meilleure** pour plusieurs raisons : c'est l'option la plus environnementale et la plus logique, car il n'y aurait **pas de chemin de fer à construire** et toutes les villes importantes du sud de la région de Lanaudière (en plus de Laval) seraient desservies par le train. Cela permettrait de **couvrir un plus grand bassin de population** et de **retirer plus de véhicules** de la circulation sur la Rive-Nord.



## Impacts positifs du train de banlieue à L'Assomption

La venue du train de banlieue aura un impact positif pour L'Assomption, car il y aura des rentrées fiscales importantes dû à de nouvelles constructions, tant au niveau industriel que résidentiel. Le train aura un impact majeur sur l'environnement (avec moins de circulation sur les routes, donc moins de pollution), ainsi que sur le développement économique et social de la ville.

### Voici l'environnement du site de la future gare

En face et à gauche ... **Quartier industriel en expansion :**

- Electrolux, Stageline, etc.

À droite ...

**Zone commerciale :**

- Coopérative agricole de L'Assomption, Coupal, etc.

Tout près de là ...

**Institutions :**

- Bureau rég., centre de recherche et laboratoire du MAPAQ (Ministère de l'Agriculture, Pêcheries et Alimentation du Qc)
- École secondaire Paul-Arseneau, garderie
- Services Québec, etc.

**Secteur résidentiel :**

- Nouveau projet Les Cours du Patrimoine
- Plusieurs édifices à logements

**Autres industries :**

- Plastiques Anchor
- Carrefour industriel et expérimental de Lanaudière (CIEL)
- Ipex

Contrairement à Charlemagne ou à Repentigny, où le développement tire à sa fin (elles sont presque totalement urbanisées), L'Assomption a encore un grand potentiel de développement, qui a la plus grande superficie de son comté avec plus de 100 km<sup>2</sup> (environ 40% de sa MRC). C'est donc dans cette ville où le train apportera le plus d'effets positifs dans la MRC de L'Assomption.



L'Assomption, qui est la plus vieille ville à l'intérieur des terres du Québec (fondé en 1717), n'est pas une simple ville dortoir : depuis l'an 2000 environ, elle est devenue une véritable  **cité culturelle et patrimoniale**  avec ses 5 salles de spectacle (dont un théâtre régional de 660 places), 40 cafés et restaurants (dont une vingtaine avec terrasse), 5 gîtes, 3 clubs de golf (dont un semi-privé), 2 centres de santé renommés, plusieurs attraits agrotouristiques (dont une chocolaterie, fabrique de desserts maison, micro-brasserie), quelques sites historiques concentrés dans le quartier du Vieux-L'Assomption, etc. Seulement 3 villes dans la région de Lanaudière possèdent un quartier patrimonial : Terrebonne, Joliette et L'Assomption. Ce sont aussi ces trois villes qui ont un cégep et un grand théâtre.

Elle est aussi une  **ville institutionnelle**  avec 6 écoles primaires, 3 écoles secondaires (dont une privée), une des 3 composantes du Cégep régional de Lanaudière, un campus universitaire de l'UQÀM, le bureau de la MRC de L'Assomption, un centre culturel, un centre régional d'archives, un nouveau complexe sportif, une maison de la culture, etc.

La ville peut compter aussi sur les  **nombreuses industries**  sur son territoire, dont Electrolux qui est la plus importante usine de la région de Lanaudière, plusieurs autres usines qui emploient plus de 50 employés et quelques laboratoires de recherche.

Comme on peut le voir, L'Assomption est une  **ville importante**  pour sa région, grâce à tous les services qu'on peut y retrouver. C'est une  **ville champêtre**  qui a trouvé un équilibre entre son côté rural et urbain.

Un train de banlieue à L'Assomption permettrait de confirmer son statut de  **capitale de comté**  et qui pourrait desservir en même temps la capitale régionale qui est Joliette, surtout que Saint-Jérôme, la capitale des Laurentides, a maintenant son train. Tout comme Joliette, Saint-Jérôme est une ville-centre en périphérie du Grand Montréal (à l'extérieur de la CMM).

Un minimum de logique serait d'amener le train au moins jusqu'à L'Assomption pour pouvoir  **couvrir toute la MRC de L'Assomption**  et en même temps la  **MRC de Joliette** . En ayant un terminal de train ici et en accueillant les citoyens des autres MRC environnantes (Autray et Joliette), L'Assomption serait une plaque tournante au niveau du transport en commun et  **augmenterait son pouvoir d'attraction**  au niveau commercial, industriel et résidentiel.



## En résumé

Comparativement au projet de 2003, **le projet actuel coûtera plus cher pour desservir moins de monde**, évitant un bassin de près de 150 000 personnes (la région de L'Assomption et l'Est de Laval). Depuis mars 2006, le coût du projet est passé de 300 millions \$ à près de **400 millions \$**. D'autres imprévus ou problèmes techniques pourraient survenir d'ici la réalisation du projet, tellement le dossier est complexe.

Si l'ancienne ville de Terrebonne et L'Assomption ont été retirées du projet du «Train de l'Est», c'est dû supposément à l'impossibilité de faire passer le train de Mascouche par Laval. Il faut demander la liste des problèmes techniques (s'il y en a), connaître les moyens de les régler et à quel coût. Il sera sûrement **plus simple et plus écologique** de faire passer le train à Laval, où il y a déjà le **chemin de fer du CP**, que de surmonter tous les problèmes reliés au nouveau tracé, qui passera dans le terre-plein de l'autoroute 640 entre Terrebonne et Repentigny.

Dans le **PTI** (programme triennal d'immobilisations) **2006** de l'AMT, l'ancienne ville de Terrebonne et L'Assomption faisaient encore partie du tracé du train de banlieue. Les deux villes auraient eu leur train si le tracé avait passé par Laval. Que le train de Mascouche passe par Laval ou Repentigny, L'Assomption peut recevoir **dès maintenant** le train et ainsi desservir les usagers de sa région, vu que tout est prêt ici pour l'accueillir. Peu importe le tracé retenu, un **deuxième terminal** dans la région pourrait être créé à L'Assomption, puisque l'espace est déjà disponible pour l'accueillir.

Comme le prévoyait l'AMT en décembre 2007, il serait possible de **devancer le premier départ du «Train de l'Est» dans la MRC de L'Assomption dès l'automne 2009**, car notre ligne de train de banlieue **peut déjà utiliser la ligne ferroviaire du CN**, mais cette proposition n'a pas fait long feu pour des raisons inconnues.

Pour terminer, l'idéal serait de revenir au projet de 2003 qui est d'implanter 2 services de train de banlieue : **L'Assomption/Montréal** (via Repentigny) et **Mascouche/Montréal** (via Laval). Pour un service optimal, il pourrait y avoir 5 départs matin et soir, à partir de L'Assomption et de Mascouche et cela, à moindre coût que le projet proposé actuellement par l'AMT.



## **ANNEXE**

**Les articles de journaux**

**Les cartes**

**Les statistiques**