

# **Mémoire sur le projet du Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche, Terrebonne et Repentigny**

Présenté au

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

**dans le cadre des audiences publiques sur ce projet**

par

**Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL)  
et le Conseil régional de l'environnement de Laval**

---

Janvier 2009



**Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière**  
365, rue Saint-Louis, Joliette (Québec) J6E 7N3



**Le Conseil régional de l'environnement de Laval**  
3235, boul. Saint-Martin Est, local 218, Laval (Québec) H7E 5G8

Rédaction :

Gilles Côté, CRE de Lanaudière

Guy Garand, CRE de Laval

## I. PRÉSENTATION DES ORGANISMES

Depuis 1991, le **Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL)** regroupe des organismes et des individus préoccupés par la protection et la mise en valeur de l'environnement et par la promotion du développement durable dans la région de Lanaudière. Constitué d'environ 110 membres, le CREL se veut le défenseur du droit de la population à un environnement sain. Pour ce faire, il plaide pour la conservation de l'intégrité du milieu naturel et il propose des projets, des moyens d'action et des stratégies pour aider à solutionner les problèmes environnementaux.

Le **Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval** est un organisme à but non lucratif regroupant 82 membres. Sa mission est de suggérer et de soumettre des solutions constructives qui tendent vers un développement durable tout en assurant une meilleure qualité de vie et un environnement sain pour les citoyens. Le CRE de Laval est prêt à travailler avec tous les intervenants dans le respect des lois et des règlements. Il se préoccupe des dimensions sociale, environnementale et économique afin d'assurer un développement qui répond aux besoins présents sans priver les générations futures d'une qualité environnementale enviable.

## II. MISE EN CONTEXTE

Les CRE de Lanaudière et de Laval sont grandement préoccupés par la congestion routière de la région métropolitaine, plus particulièrement au nord de Montréal et Laval et des répercussions que cela a sur l'économie et l'environnement métropolitain.

Selon l'étude *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*, réalisée à la demande du ministère des Transports du Québec, « *Le coût socio-économique de la congestion dans la grande région de Montréal, pour l'année 1998, se chiffre à 779 M\$ (1998) et il se répartit de la façon suivante : retards (temps supplémentaire de déplacement des automobilistes et des camionneurs) 704,1 M\$ (90,4%), coûts d'utilisation des véhicules (sauf carburant, sans taxes) 54,7 M\$ (7%), coûts des carburants (sans taxes) 10,7 M\$ (1,3%), émission de polluants atmosphériques 6 M\$ (0,8%), émissions de gaz à effet de serre 3,3 M\$ (0,4%)* ». <sup>1</sup> Qu'en est-il 10 ans plus tard? Nous n'avons pas ces chiffres mais les usagers du réseau routier de la région de Montréal savent bien que la

---

<sup>1</sup> Louis Gourvil et Fannie Joubert, *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*, Études et recherches en transports, Socio-économie des transports, 2004

congestion routière a sensiblement augmenté. En conséquence, les pertes économiques qui lui sont attribuables auraient aussi augmenté d'un facteur important.

De même, les impacts sur l'environnement ne sont pas négligeables. « Les 6 M\$ associés aux polluants atmosphériques supplémentaires sont attribuables à 2 392 tonnes de CO, 375 tonnes d'hydrocarbures et 135 tonnes de NOx. Ces quantités représentent au plus 6,1 % des émissions polluantes totales des **véhicules circulant à la période de pointe du matin**. Finalement, le coût de 3,3 M\$ attribuable aux GES correspond à 108 600 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> rejetés dans l'atmosphère, uniquement à cause de la congestion récurrente, ce qui correspond à 5,1 % de la **production de la période de pointe du matin**».<sup>2</sup> Encore une fois, qu'en est-il aujourd'hui, en 2009 ? Il faudrait probablement aussi multiplier par deux cette quantité pour tenir compte de la congestion de la période de pointe du soir.

Donc, fort probablement, un minimum de 250 kt (kilotonnes) de CO<sub>2eq</sub> par année de GES sont rejetées par les véhicules à l'arrêt lors des congestions routières dans la région de Montréal. Il existe maintenant un consensus général sur la nécessité de réduire activement toutes les sources d'émission de GES pour minimiser l'ampleur des changements climatiques qui nous attendent. Nous rappelons ici que les changements climatiques constituent le plus important problème environnemental auquel l'humanité aura à faire face dans les prochaines décennies : vraiment, en ce qui concerne l'environnement, le 21<sup>e</sup> siècle sera celui de la lutte **obligée** aux changements climatiques.

Ce constat doit nous porter à réfléchir sur la situation du transport routier et à agir très rapidement dans le souci de léguer aux générations futures une qualité de vie acceptable autant en termes d'efficacité dans les transports qu'en termes de sécurité face aux événements climatiques. Une partie importante de la solution réside certainement dans le transfert d'une part de la demande de transport vers les transports collectifs. Quel devrait être l'ampleur de ce transfert modal? Le minimum requis serait celui nécessaire à éliminer pratiquement la congestion routière qui, nous le rappelons, est à l'origine de plus de 5% de toutes les émissions de GES sur le réseau routier de la région de Montréal et coûtait 780 M\$ en « dommages économiques » en 1998.

Selon l'étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) réalisée en 2004 :

*Le transport en commun engendre des bénéfices économiques complexes et très importants. Le transport en commun réduit ainsi le coût unitaire des déplacements de ses utilisateurs, augmente la rapidité de déplacement des non*

---

<sup>2</sup> Louis Gourvil et Fannie Joubert, Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal, études et recherches en transports, socio-économie des transports, 2004

*utilisateurs, accroît le bassin des travailleurs et consommateurs des entreprises et atténue les effets néfastes des déplacements.*

*Les acteurs de plusieurs des régions parmi les plus dynamiques sur le plan économique ont d'ailleurs bien compris les avantages spécifiques de ce système de transport. Des régions comme celles de Barcelone, Lyon, Montpellier et Strasbourg ont placé le transport en commun parmi leurs priorités régionales. Les régions considérées comme les plus compétitives aux États-Unis se retrouvent généralement dans la situation suivante : soit i) elles disposent déjà d'un bon niveau de service de transport, soit ii) elles ont le plus investi dans leur réseau de transport en commun ces dernières années.*

***Pour ces régions, le transport en commun est considéré comme un investissement dans leurs capacités productives et leur pouvoir d'attraction. Il permet de concilier croissance économique forte et qualité de vie.<sup>3</sup>***

Au vu de la congestion chronique sur les ponts entre l'Île de Montréal et les banlieues de la couronne nord-est, le projet du Train de l'Est vient donc combler un besoin évident de transport en commun. C'est un projet souhaité par plusieurs et depuis longtemps. Les CRE de Lanaudière et de Laval sont en accord avec le développement de services de transport 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 de transport 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.

*Les non utilisateurs du transport en commun tirent également de grands bénéfices de l'existence du transport en commun. L'utilisation du transport collectif permet en effet de réduire la congestion et, par le fait même, les temps de déplacement.*

*Le transport en commun permet aussi de réduire plusieurs effets néfastes associés aux déplacements urbains et, ainsi, d'améliorer la qualité de vie sur le territoire. Les déplacements en transport en commun permettent ainsi de diminuer la pollution (quatre fois moins), les accidents (12 fois moins), la consommation d'énergie (cinq fois moins) et l'espace sur le réseau routier (20 fois moins)<sup>4</sup>.*

---

<sup>3</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Étude, Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal, décembre 2004

<sup>4</sup> Idem

### III. SUR LA NATURE DU MANDAT DU BAPE LIÉ AU PROJET

Même si l'étude d'impact du promoteur nous présente les différents scénarios qui ont été envisagés pour le tracé, il appert que le choix sur lequel porte l'essentiel des considérations techniques de l'étude est celui qui est appelé « Solution A - CN Mascouche ».

Aussi, d'autres choix déterminants ont déjà été faits sur la nature du matériel roulant. Quoiqu'il en soit, bien qu'étant convaincu que nos commentaires constructifs sur ce sujet n'y changeront sûrement plus rien, nous parlerons plus loin de ce choix du mode de motorisation à la section sur l'électrification.

Aussi l'étendue visée par l'étude d'impact ne couvre malheureusement qu'une partie du projet alors qu'on y fait valoir les bénéfices de sa réalisation complète. Cette façon de faire s'appelle le saucissonnage d'un projet et vise à faire porter l'attention du BAPE et des citoyens sur un tronçon seulement, tronçon qui n'aurait pas sa raison d'être si l'ensemble n'était pas réalisé. Nous ne voyons pas dans le cas présent l'avantage de cette façon de procéder car il s'agit selon nous d'un accroc procédural qui soustrait clairement à l'analyse du BAPE toute la portion montréalaise du projet alors que des activités majeures de doublement de voies et de construction de gares y auront lieu.

Peut-être veut-on simplement faire des économies sur l'ampleur des analyses des consultants responsables de l'élaboration de l'étude? Mais cela jette certainement un discrédit sur l'ensemble de cette procédure!

### IV. SUR LE TRACÉ

#### **Un train dans l'est de Laval... une nécessité, là aussi!**

Lors des audiences publiques tenues en 2005 sur le *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa*, plusieurs personnes, groupes de citoyens, organismes environnementaux et partis politiques constataient que les citoyens de Mascouche, de Terrebonne, de l'Assomption et de l'est de Laval étaient mal desservis par les réseaux de transport collectif. Par contre, ils croyaient qu'il existait d'autres solutions à ce problème de mobilité que celle qui était envisagée par le gouvernement du Québec, solutions qui auraient eu moins d'impacts néfastes sur la qualité de l'air, sur le milieu physique et la qualité de vie des citoyens. Ces mêmes personnes, groupes de citoyens, organismes environnementaux et partis politiques demandaient à l'époque le développement d'un réseau de trains de banlieue pour que celui-ci desserve les régions concernées. Avec la réalisation de deux nouvelles lignes de train, les citoyens habitant ces régions auraient eu une solution plus pratique et plus rapide que la voiture pour se rendre à Laval ou à Montréal.

Aujourd'hui, nous sommes persuadés que ce désir de nos citoyens n'a pas changé du tout et nous croyons que nous avons une chance unique de réaliser ce que la population demandait en 2005 et même dans les années précédentes. Dans l'étude d'impact de l'AMT, ce scénario s'appelle « Solution C - CP Mascouche – CN L'Assomption ».

Cette solution nous apparaissait à l'époque comme largement préférable à la construction d'un pont parce qu'elle entraînait la réduction des déplacements en auto et ainsi contribuait à réduire les émissions de GES et du smog urbain. Aujourd'hui, malgré le fait que le pont sera construit, le train de banlieue de l'est de Laval a toujours sa raison d'être et ce, pour les mêmes considérations environnementales qu'à l'époque.

Donc, pour assurer une mobilité aux résidents de l'est de Laval, de la couronne nord-est et de l'est de Montréal qui, au cours du 21<sup>e</sup> siècle choisiront un autre mode de transport que l'auto solo et voudront cesser de contribuer sans compter à la production des GES nous avons aujourd'hui la chance et le devoir de réaliser ces deux (2) trains de banlieue dans une perspective de développement durable (environnement, social, économique et équitable (en profitant du contexte économique pour créer des emplois et investir dans le transport collectif)) et dans une vision régionale métropolitaine.

Étrangement, il semble que les autorités municipales de Ville de Laval ne veuillent pas prendre position sur ce projet. Pour des raisons qui nous échappent, on ne semble pas souhaiter ce service pour cette partie de la population et les considérations environnementales à moyen et à long terme ne semblent pas préoccuper les autorités municipales du moins en ce qui concerne ce secteur.

Quant à l'étude multicritère qui a été utilisée pour justifier le choix de la solution A, il nous semble que les pondérations utilisées sont relativement arbitraires et que les solutions A et C sont en réalité très proches en termes de pointage soulignant que les avantages estimés de la solution A ne sont peut-être pas très significatifs. Nous croyons que cette étude souffre de biais méthodologiques qui n'avantagent pas la solution C. Soulignons, par exemple, qu'on n'évalue jamais les gains de service pour l'est de Laval. Si on en tenait compte dans les critères de fréquence et de distance moyenne d'accès, la solution C prendrait la première place en ce qui concerne les critères relatifs au transport et à la circulation. De même, l'impact relatif du critère « nombre d'automobiles en moins » est sous-estimé par rapport à la diminution du temps de parcours. Or, comme nous l'avons souligné, le nombre d'autos retirées est sans doute le critère le plus important pour éviter la congestion routière responsable de l'émission excessive de grandes quantités de GES. Finalement, si on ne tenait pas compte des critères de nature technico-économique, on peut facilement calculer que la solution C prendrait la première place dans tous les scénarios sauf dans celui nommé « qualité du service ». Ceci peut se justifier car nous pensons que, sur le long terme, dans le respect du développement durable, les critères « transport et

circulation » et « environnemental et social » sont les seuls qui devraient compter et qui, après tout, justifient toute la démarche de l'AMT et la mise en œuvre de sa mission.

## **V. SUR L'IMPACT DANS LES MILIEUX HUMIDES**

Notons qu'à l'heure actuelle, aucune mesure concrète de mitigation n'a encore été négociée avec le Ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour la destruction des milieux humides envisagée sur 2,1 ha. Même si des mesures jugées convenables par le MDDEP étaient éventuellement mises en œuvre, nous sommes d'avis qu'il n'est jamais souhaitable de détruire des milieux humides et que le développement des banlieues et l'étalement urbain doivent désormais se faire dans le respect absolu des milieux humides qui restent. À ce chapitre, on ne peut remplacer ce que l'on détruit et il est faux d'affirmer qu'on peut recréer ailleurs des milieux semblables.

Or il existe dans ce projet un tracé alternatif qui s'appelle la solution C. Si le choix de la solution C était fait, on éviterait tout empiètement dans les milieux humides du grand marécage et dans celui qui se trouve à l'emplacement envisagé de la gare de Lachenaie et de son stationnement. L'analyse multicritère des scénarios a d'ailleurs confirmé la supériorité de cette solution en matière d'environnement.

## **VI. SUR L'ÉLECTRIFICATION**

Le choix déjà fait par l'AMT permet, selon eux, d'aller de l'avant avec ce projet dès maintenant pour assurer une mise en service au début de 2011. Nous ne doutons pas de cette affirmation. Il demeure que dans la situation énergétique du Québec, compte tenu de la volonté gouvernementale de lutter activement contre les changements climatiques, l'électrification des transports doit être la norme dès maintenant et pour les prochaines décennies, que ce soit sur les rails ou sur les routes.

Il est dommage qu'on doive compter sur une technologie en voie d'obsolescence pour encore 40 ou 50 ans (temps de vie utile des locomotives bi-modes), alors que, de l'avis même du promoteur, l'électrification totale du réseau sera réalisée d'ici une dizaine d'années tout au plus. Nous estimons par contre que cette période peut être réduite à moins de cinq ans si on donne de l'importance à cette transition et si on prend les moyens pour y arriver.



## VII. SUR L'AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE ET SUR L'OFFRE COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT EN COMMUN

Selon nous, les prévisions d'achalandage utilisées dans cette étude d'impact sont sous estimées. Elles sont basées sur des chiffres de 2003. Or en 2009, nous pensons que la situation a déjà changé et est encore susceptible de changer rapidement pour deux raisons.

D'abord, le développement des secteurs desservis dans la couronne nord-est se fait à un rythme accéléré et la population susceptible d'utiliser ce service va augmenter aussi rapidement. Deuxièmement la perception de la population face au transport en commun est en train de changer. De plus en plus, les jeunes surtout comprennent les enjeux liés au transport et y sont sensibles. Plusieurs recherchent maintenant des alternatives à l'auto solo pour des raisons d'économie, de qualité de vie et de protection de l'environnement. Nous croyons que la charge maximale du Train de l'Est sera atteinte rapidement dans les premières années de la mise en service. Cette situation n'avantagera pas la qualité du service pour les résidents de l'est de Montréal qui connaîtront alors le sort des usagers montréalais des stations de métro de la ligne orange depuis la mise en service du métro de Laval. Encore une fois, nous pensons qu'on aurait avantage à diviser cette demande sur deux lignes (solution C).

Cette situation n'est pas nouvelle pour l'AMT qui a vu l'achalandage de ses trains de banlieue se multiplier par trois au cours de la dernière décennie. L'augmentation de l'achalandage dans l'Est sera au moins aussi rapide puisque que c'est un des secteurs de la CMM dont la croissance démographique est la plus forte et elle le sera encore plus avec la réalisation du pont dans l'est de Laval

Des solutions de moyen et de long terme devraient être envisagées dès maintenant afin de pouvoir augmenter rapidement la capacité de ces lignes de train lorsque la demande augmentera, car attendre de vivre une situation de saturation pendant plusieurs années n'est pas apte à assurer la qualité du service requise pour intéresser une part de plus en plus grande de la population aux transports en commun.

Finalement, de manière complémentaire, nous pensons que l'AMT devrait installer le plus rapidement possible un service d'autobus rapides traversant les ponts Benjamin-Moreau et Charles-de-Gaulle sur une voie réservée aux autobus et aux automobiles avec au moins deux occupants.

Beaucoup moins chère à implanter, cette mesure aurait exactement le même effet que le train sur la réduction de la congestion, l'amélioration des temps de parcours des usagers, la réduction de la dépendance à l'automobile et la réduction des émissions de GES. Partant d'un stationnement incitatif à Repentigny, ces autobus pourraient se rabattre sur la station

Radisson comme on le fait maintenant. Deux différences avec le service actuel : la fréquence accrue des départs et l'assurance d'un temps de parcours fixe, sans congestion. Il y a d'ailleurs longtemps que cette mesure aurait dû être implantée comme on le fait sur d'autres accès à l'île de Montréal.

## VIII. CONCLUSION

Les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) de Lanaudière et de Laval appuient la mise en œuvre d'un service de train de banlieue dans l'est de Montréal, l'est de Laval et la couronne nord-est. Ainsi, le Train de l'Est favoriserait la création d'emplois, réduirait les coûts de transport des citoyens, faciliterait les déplacements tout en diminuant les effets néfastes de la congestion routière sur l'environnement en termes d'émissions de GES de polluants responsables du smog urbain.

Les CRE regrettent cependant qu'un choix de motorisation diesel ait été effectué sur la plus grande partie du tracé envisagé et souhaitent que les travaux d'électrification de l'ensemble des tracés éventuellement retenus soient mis en œuvre dans les meilleurs délais.

Les CRE favorisent la réalisation de la solution C (CP Mascouche – CN L'Assomption) évoquée dans l'étude d'impacts 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. De plus, cette solution permettrait l'implantation du service en utilisant les emprises ferroviaires existantes, évitant ainsi de détruire plus de 2 ha de milieux humides précieux pour la conservation de notre biodiversité.

Les CRE recommandent la mise en œuvre d'une voie réservée aux autobus et aux automobiles avec au moins deux occupants sur les ponts de l'autoroute 40 dans l'est de Montréal. Cette voie accueillerait un service de navettes rapides par autobus entre Repentigny et la station de métro Radisson.

.....