

# **TRANSPORT 2000 QUÉBEC**

Mémoire relatif au projet de

Politique environnementale de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

## **ACTION 54 sur les transports**

**Présenté à**

**Nature Action Québec et Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu**

**Saint-Jean-sur-Richelieu**

**Le 21 septembre 2007**

## **Présentation de l'association Transport 2000 Québec**

Transport 2000 Québec est une association nationale vouée à la représentation des usagers du transport en commun, à la défense collective des droits et à la promotion des transports collectifs dans la perspective du développement durable et du mieux-être des communautés. L'Association célèbre cette année son 30<sup>e</sup> anniversaire de fondation, intervenue en 1977.

Aujourd'hui Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau international d'associations pour qui les transports collectifs doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux qu'environnementaux.

Au Québec, l'Association a d'abord vu le jour pour assurer le maintien des services et la création d'un réseau de trains de voyageurs au moment où la prestation globale allait en diminuant. Par la suite, l'Association s'est intéressée à partir de 1980 aux dossiers du transport urbain, dont la première réalisation consistait à mettre sur pied le regroupement des usagers du transport adapté (RUTA). L'action des membres et des bénévoles a porté fruit dans plusieurs dossiers ; l'adoption d'une politique d'aide au transport adapté et la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes sont parmi les dossiers qui ont eu le plus de répercussions positives – voir [www.transport2000qc.org](http://www.transport2000qc.org)

Au chapitre des transports et de l'environnement, Transport 2000 Québec est fondateur et organisateur depuis 1996 de la Journée de l'air pur. Un site Internet a été créé : [www.airpur.info](http://www.airpur.info)

Enfin, sur la scène internationale, l'organisme a collaboré à des missions en Europe, au Brésil et plus récemment en Afrique de l'Ouest (Bénin, Côte-d'Ivoire).

## **Introduction**

D'abord, Transport 2000 Québec reconnaît dans ces consultations publiques un exercice démocratique fort utile de la part de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Nous reconnaissons, de ce fait, un leadership remarquable des autorités municipales dans l'élaboration de cette nouvelle politique environnementale et une préoccupation certaine de la santé et du bien-être de ses citoyens et de ses citoyennes.

Dans le présent document, Transport 2000 se concentrera spécifiquement sur **L'action 54** concernant l'établissement d'un service de train de banlieue.

Les raisons pour lesquelles nous insisterons surtout sur cette action, c'est que depuis plusieurs années, tous les mouvements écologiques font la promotion des autres mesures proposées parmi les actions contenues dans votre document et nous considérons qu'ils le font très bien. Nous avons observé que chacun d'entre eux prévoit dans son programme des articles qui favorisent les transports collectifs, et ce dans la perspective d'une réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>).

Par ailleurs, bien que Transport 2000 aborde la promotion des transports en commun sous un autre angle mais ultimement, les résultats sur l'environnement sont les mêmes. Nous choisirons donc dans notre intervention un champ de compétence qui est le nôtre, soit la promotion des transports collectifs.

## **Transport 2000 Québec appuie l'Action 54**

Outre la mission de notre association de promouvoir les transports collectifs, Transport 2000 étudie et observe les différentes tendances dans le développement des transports collectifs au Québec et dans le reste de l'Amérique du Nord. Ici comme ailleurs, des efforts considérables sont déployés dans le but de convaincre un très grand nombre d'automobilistes d'emprunter les transports en commun pour leurs déplacements aux heures de pointe.

Nous pouvons facilement observer que l'offre d'un mode de transport lourd (train, tramway, métro) remporte la palme auprès des automobilistes qui sont prêts à tenter l'expérience d'abandonner leur véhicule pour divers déplacements aux fins des activités quotidiennes. Force est de constater que de tous ces modes de transport collectif en marche dans la région métropolitaine, la progression la plus importante de l'achalandage depuis 10 ans est celle du train de banlieue (plus de 31 000 usagers quotidiennement sur la ligne Deux-Montagnes-Montréal, 10 000 sur St-Jérôme, 2 600 sur Delson-Candiac, 6 000 sur St-Hilaire et 14 000 sur la ligne Rigaud-Montréal)\*.

La ville de Saint-Jean, avec plus de 87 000 habitants et ses deux lignes de chemins de fer en droite ligne avec Montréal est la candidate idéale pour l'établissement d'un service de train de banlieue. Aucune nouvelle infrastructure requise, un accès direct au centre ville, bref une situation que beaucoup de villes envieraient.

\* AMT, Rapport d'activités 2006»

Deux possibilités techniques existent en réalité : prolonger la ligne de Delson-Candiac jusqu'à Saint-Jean par la ligne du CP ou emprunter la voie du CN avec accès à la Gare centrale à Montréal. Cette dernière possibilité retient déjà l'attention des autorités.

Nous avons – à deux reprises depuis un an – eu le privilège de rencontrer des groupes de citoyens favorables au service de train de banlieue. Des discussions fort intéressantes et des arguments très solides sont venus confirmer notre position en faveur d'une liaison Saint-Jean/Montréal.

En revanche, nous avons été informé de certaines craintes perçues par des citoyens ou des élus, fondées selon nous sur des informations inadéquates ou une perception de la situation qui mérite des précisions additionnelles.

## **Approche retenue**

Tel que mentionné ci-dessus, les échanges que Transport 2000 Québec a poursuivi avec de nombreux citoyens ont permis de répondre à plusieurs questions concernant l'établissement d'un service de train de banlieue.

Dans les lignes qui suivent, nous tenterons de répondre à ces questions, de formuler nos recommandations et d'assurer les futurs usagers de l'appui de Transport 2000 dans le succès de ce projet, qui assurerait une mobilité accrue des citoyens et citoyennes de Saint-Jean et une assurance raisonnable de croissance voire de développement économique pour la région.

## Questions et réponses

Première question que les élus et les citoyens doivent se poser avant d'entreprendre les négociations avec les autorités de transport :

- 1- Assumerons-nous seuls les factures en immobilisations et les opérations d'un tel projet, soit «plusieurs dizaines de millions de dollars» ?
- 2- Ferons-nous la demande d'être inclus dans le territoire de l'AMT en informant bien nos contribuables qu'ils se verront imposer une taxe de un cent et demi sur le litre d'essence et un droit additionnel de 30,00 \$ sur chaque certificat d'immatriculation comme tous les citoyens et citoyennes habitant sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ?

En ce qui concerne la deuxième question, c'est la seconde hypothèse deuxième choix que Transport 2000 suggère aux élus de la municipalité.

De la même manière, la ville de Saint-Jérôme, qui se trouvait dans un cas analogue à la ville de Saint-Jean, se trouvait à l'extérieur des limites territoriales de l'AMT .

**Nous recommandons fortement aux élus de Saint-Jean d'organiser une rencontre avec les élus de Saint-Jérôme afin de connaître quels étaient les obstacles rencontrés et les avantages que cette ville des Basses-Laurentides en a retirés.**

## **Question :**

**Saint- Jean possède une excellente liaison d'autobus interurbain avec Montréal ; la venue du train de banlieue va-t-elle nuire à ce service apprécié de plusieurs voyageurs ?**

Contrairement à la croyance que la venue d'un train de banlieue viendra cannibaliser le service d'autobus, il existe plusieurs exemples de l'effet contraire. Nous citerons encore une fois l'expérience de la couronne nord où cette appréhension existait lors de la mise en service du train de Blainville.

Non seulement le train de banlieue est un succès incontestable pour cette région, mais il a permis au Conseil inter municipal des Laurentides ou CITL de revoir tous ses circuits et de s'assurer qu'un maximum de citoyens puissent bénéficier de cet excellent service d'autobus local en multipliant le nombre de circuits se rabattant à la gare intermodale du train de banlieue.

De plus, non seulement le service reliant Saint-Jérôme à Montréal a été maintenu, mais il a été continuellement bonifié compte tenu de sa grande popularité même aux heures de service du train de banlieue. Il y a depuis le 15 août 2007 une liaison aux dix minutes sur ce circuit en parallèle avec le train. Pour un grand nombre d'utilisateurs des transports en commun, l'autobus représente une plus grande flexibilité répondant à leurs besoins personnels.

**Nous recommandons donc aux autorités de transport par autobus d'envisager de réviser en profondeur leurs circuits locaux, de prévoir un certain nombre de stationnements incitatifs près des gares et aux extrémités de lignes des circuits d'autobus. Il est également recommandé de favoriser par tous les moyens l'utilisation des transports collectifs par de nombreux projets faisant appel à leur imagination.**



## **Question tarifaire : en coûtera-t-il plus cher aux usagers de se procurer une carte TRAM ?**

Naturellement il faudra que ce nouveau service passe par l'intégration des tarifs. Selon mes informations, la ville de Saint-Jean se situe dans la zone tarifaire 5. L'avantage, pour l'utilisateur, c'est qu'il pourrait circuler dans les limites de la zone cinq sans devoir déboursier une somme additionnelle. Il pourrait par exemple emprunter les services de transports de Longueuil (ou de Laval) et le métro de Montréal, simplement en exhibant sa carte TRAM au contrôleur.

## **On monte à bord ou on regarde le train passer.**

Un dernier point sur le quel Transport 2000 veut insister : si les autorités municipales Saint-Jean décident de favoriser la construction d'un nouveau terminus uniquement destiné aux autobus, il est clair que c'est aux frais de la ville et de ses contribuables et on se prive alors des avantages de l'intermodalité.

Toutefois, si le conseil municipal allait de l'avant dans la construction d'une gare intermodale incluant autobus, train et stationnement, ces nouvelles installations **deviendraient un équipement métropolitain et la construction serait entièrement défrayée par l'Agence métropolitaine de transport.**

## **Conclusion**

En résumé, selon Transport 2000 Québec, ce dossier de train de banlieue implique un choix politique et une décision claire pour la région immédiate.

Nous comprenons les craintes des autorités municipales, qui veulent à tout prix éviter les pièges d'une appartenance à la CMM, mais nous les invitons encore une fois à s'informer et à consulter les autorités politiques de Saint-Jérôme et de vérifier comment cette municipalité a réussi à joindre l'AMT sans pour autant devoir faire partie de la CMM.

Nous invitons fortement le Conseil de la Ville de Saint-Jean à réévaluer sa position et à rester à l'écoute de la société civile, des gens du milieu des affaires et du développement économique, car il est très important de constater qu'autour de vous, de nombreuses municipalités sont dynamiques aux plans démographique et économique grâce à l'apport d'un train régional.

Jean Léveillé, président  
Transport 2000 Québec