

Train et développement urbain sont indissociables

GILLES BÉRUBÉ
gilles.berube@tc.tc

L'implantation d'un train de banlieue a une incidence significative sur le développement urbain. Cependant, pour obtenir une liaison de banlieue, une municipalité doit déjà avoir une approche de densification du territoire.

C'est du moins le point de vue que défend le maire de Mont-Saint-Hilaire, Michel Gilbert. M. Gilbert était conférencier à l'occasion de l'assemblée générale annuelle du groupe Éco-Train Saint-Jean, mardi soir, au Cégep Saint-Jean-sur-Richelieu. Une vingtaine de personnes sont venues l'écouter, dont la députée Marie Bouillé, l'ex-députée Lucille Méthé et l'ex-conseiller municipal de Saint-Jean-sur-Richelieu, Jean Lamoureux. Personne de la Ville de Saint-Jean ne s'est déplacé pour l'occasion.

Au départ, Mont-Saint-Hilaire

faisait partie du territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Quand l'AMT a décidé d'instaurer une liaison de banlieue jusqu'à Beloeil, Mont-Saint-Hilaire s'est mobilisé pour qu'elle traverse le Richelieu. Des citoyens, les élus municipaux et le député ont convaincu l'Agence. M. Gilbert a fourni peu de détails techniques sur les conditions qui prévalaient alors. La municipalité fait partie d'un CIT offrant un service d'autobus vers Montréal.

Actuellement, sept trains quittent Mont-Saint-Hilaire tous les jours, dont cinq le matin. La municipalité a une population de 17 500 habitants et elle consacre un million de dollars par année au train. Le maire n'a pu préciser l'achalandage, mais il sait que la ligne de Mont-Saint-Hilaire connaît la plus forte progression du réseau de l'AMT. Sa gare est le point d'embarquement

pour de nombreux résidents de Saint-Hyacinthe.

IMPACT

M. Gilbert a insisté sur l'impact du train sur l'urbanisme et le développement urbain de sa municipalité. Au moment de lancer le service, un développement résidentiel venait de démarrer sur le site de l'ancienne raffinerie de sucre. Les débuts du projet étaient laborieux et son succès était incertain. C'est là que la gare a été installée. La Ville venait d'improviser un TOD, un «*transit oriented development*».

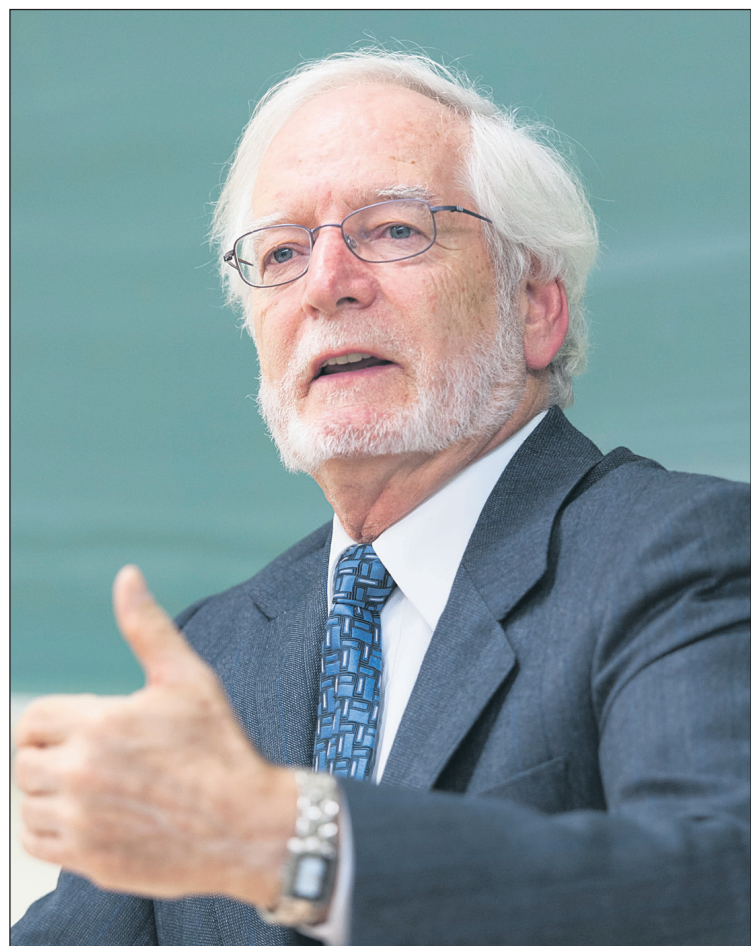
Ce concept d'urbanisme a vu le jour aux États-Unis. Il consiste à organiser le développement résidentiel et commercial en fonction du transport collectif, généralement autour d'une gare. Après la dernière Grande Guerre, il a été fréquemment utilisé pour la reconstruction de villes en Europe, mais aussi au Japon. Le développement se fait habituellement dans un rayon d'une dizaine de minutes de marche autour de la gare.

L'implantation du service ferroviaire a eu un impact sur la croissance de la municipalité. De fait, en consultant les données du recensement, la population de Mont-Saint-Hilaire s'est accrue de 28,5% en dix ans.

PMAD

M. Gilbert met par ailleurs en évidence que le nouveau «plan métropolitain d'aménagement et de développement» de Montréal (PMAD) préconise les TOD. Cette approche, notamment la densification du territoire, deviendra un prérequis à l'obtention d'un train de banlieue avec Montréal, croit M. Gilbert. Une telle infrastructure est coûteuse. À moins qu'une municipalité décide de la payer entièrement, elle devra se soumettre aux mêmes contraintes d'urbanisme que la métropole, estime-t-il.

À Mont-Saint-Hilaire, l'impact sur l'approche urbanistique de la



Michel Gilbert, maire de Mont-Saint-Hilaire.

L'étude sur le train semble sur les rails

L'étude de faisabilité d'un train de banlieue entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal semble sur la bonne voie. Le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Sylvain Gaudreault, est réceptif à l'idée de la financer.

Malgré l'ouverture de la session parlementaire, la députée de la circonscription d'Iberville, Marie Bouillé, s'est payé la route de Québec-Saint-Jean, aller-retour, mardi soir, uniquement pour assister à l'assemblée générale annuelle du groupe Éco-Train Saint-Jean. Demeuré à Québec, son collègue Dave Turcotte, était représenté par son attachée politique, Roseline Savard.

Si Mme Bouillé a tenu venir à Saint-Jean, c'est précisément parce qu'elle souhaitait faire le point sur l'étude de faisabilité. L'an dernier, les deux députés se sont associés à Éco-Train pour une campagne de sensibilisation sur le thème Voie d'avenir. Ils ont ainsi recueilli plus de deux mille noms sur une pétition réclamant la tenue d'une étude sur la liaison Saint-Jean-Montréal. La pétition a été déposée à l'Assemblée nationale et remise à la Ville de Saint-Jean.

Lors du lancement de cette campagne, les deux députés étaient accompagnés de leur collègue, Nicolas Girard. Ce dernier était alors critique en matière de transport. Défait aux dernières élections, il vient d'être nommé président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). C'est l'AMT qui doit réaliser l'étude.

Mme Bouillé a rappelé que les rencontres avec l'ex-ministre Pierre Moreau avaient été décevantes. De fait, il avait plutôt affiché un recul par rapport à son prédécesseur, Sam Hamad.

Depuis, Marie Bouillé et Dave Turcotte ont rencontré le ministre des Transports, Sylvain Gaudreault. Bien qu'il n'y ait pas de programme précis pour financer une telle étude, il s'est montré réceptif, selon Mme Bouillé.

Rappelons que l'étude doit coûter environ 170 000\$. La Ville de Saint-Jean a réservé une somme de 45 000\$ pour y contribuer. Il reste donc environ 125 000\$ à trouver, une somme relativement modeste sur le budget du ministère. Mme Bouillé n'a manifesté aucun doute sur l'issue du dossier. ■



La députée Marie Bouillé a fait un aller-retour Québec-Saint-Jean mardi soir pour assister à l'assemblée générale d'Éco-Train.

municipalité est marquant. Historiquement, la densité du tissu urbain était de neuf à dix logements à l'hectare. Elle est passée à 22 logements à l'hectare. Cette densité sera accrue avec un deuxième TOD, que la Ville s'apprete à lancer. Ce nouveau quartier sera plus fidèle au concept, souligne le maire.

La densification d'occupation ne se fait pas au détriment de la qualité de vie, assure-t-il. Pour un, elle facilite la conservation des milieux naturels. Ensuite, elle permet à la collectivité de s'offrir des services collectifs difficiles à justifier avec une faible population. C'est vrai pour les services municipaux, mais aussi pour les commerces de proximité.

M. Gilbert met en évidence comment un TOD est un milieu de vie attrayant pour les enfants. Ils peuvent compter sur un groupe d'amis. La proximité est aussi un

élément de sécurité, mais il faut que les parents s'approprient le milieu de vie. Et il insiste: qualité de vie n'est pas nécessairement synonyme de richesse matérielle. Il a vu des cas éloquentes à Washington où des quartiers modestes bénéficient d'une belle qualité de vie. Il souligne par ailleurs la mixité dans le TOD de Mont-Saint-Hilaire. On y trouve des ménages de différentes générations et catégories de revenus.

M. Gilbert a récemment visité plusieurs TOD de la région de Washington. Il y a vu différentes approches tant au niveau de la superficie, de la densité d'occupation que de la taille des édifices. Certains sont de quartiers neufs, d'autres sont des friches en redéveloppement et d'autres sont des cas de revitalisation. Le train est un puissant outil de revitalisation de quartiers défavorisés, retient M. Gilbert. ■



Une vingtaine de personnes ont assisté à la conférence.