



PROJET DE TRAIN DE L'EST – LIEN FERROVIAIRE ENTRE MASCOUCHE/TERREBONNE ET REPENTIGNY

**Rectification des faits par l'Agence métropolitaine de transport
sur les mémoires déposés au BAPE
suite aux audiences publiques tenues
les 9 et 10 décembre 2008**

Montréal, le 23 janvier 2009

DM1

Mémoire de la VILLE DE L'ÉPIPHANIE

Pas de rectification des faits à faire.

DM2

Mémoire de la COMMISSION DE TRANSPORT DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE L'ASSOMPTION

Commentaires et/ou rectifications de faits à faire sur les points suivants.

Page 5, point 5.0 :

L'AMT ne prévoit pas de stationnement incitatif à l'est de la MRC de L'Assomption dans le projet actuel. Celui-ci sera construit lors du prolongement du train vers L'assomption. De concert avec le RTC de L'Assomption, un rabattement des autobus est proposé vers la gare de Repentigny dans le projet actuel.

Page 6, point 5.0, on y mentionne que :

«(...) , les axes actuels de transport vers Montréal sont congestionnés et nécessitent l'implantation de voies réservées, depuis longtemps réclamées par la MRC, le RTCR et les villes concernées, pour les autobus vers Montréal. Il est impératif, à ce stade-ci, afin d'accélérer notre service d'autobus, de prévoir des voies réservées dans les axes empruntés par le réseau « autobus » sur le territoire de la MRC de L'Assomption, ainsi que sur le territoire métropolitain.»

Depuis déjà plusieurs années, l'AMT, de concert avec les autorités de transport et les municipalités, a développé les infrastructures de transport en commun par autobus entre le secteur de Repentigny et le centre de l'île de Montréal :

- Ouverture du terminus et stationnement Repentigny en 2000 ;
- Ouverture du stationnement Radisson en 2000 ;
- Implantation de voie réservée et mesures préférentielles sur le pont Le Gardeur et la rue Notre-Dame à Repentigny.

Ces nouveaux équipements de transport en commun ont été accompagnés par un ajout de service par autobus vers le centre de l'agglomération. L'AMT, avec ses partenaires, poursuit ses efforts de développement du transport collectif. Voici la liste des équipements projetés ou à l'étude du réseau de transport par autobus entre le secteur de Repentigny et le centre de l'île de Montréal :

- Nouveau stationnement incitatif à Repentigny, à l'intersection des rues Claude-David et Notre-Dame (100 cases).
- Ajout de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Claude-David.
- Agrandissement du stationnement Radisson (100 cases).

DM3**Mémoire de la JEUNE CHAMBRE D'AFFAIRES ET DE PROFESSIONNELS
LANAUDIÈRE SUD**

Pas de rectification de faits à faire.

DM4**Mémoire de la CHAMBRE DE COMMERCE PIERRE-LE-GARDEUR DE
REPENTIGNY**

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 3, dernier paragraphe :

Selon les études de marché réalisées en 2007, on prévoit à moyen terme, un potentiel de 5 500 passagers par période de pointe.

DM5**Mémoire de M. Louis-Marie KAY (citoyen, résidant de L'Assomption)**

Rectification de faits apportée par l'AMT :

L'AMT relève un grand nombre de faits inexacts ou d'hypothèses non fondées dans ce mémoire. Nous ne les rectifions pas tous mais nous en citons quelques-uns :

Page 2, point 2 :

Les usagers en partance de Mascouche ne font pas un détour de 9 km. Le trajet via la ligne du CP à Laval est d'une longueur de 53 km alors que le scénario de l'AMT via Repentigny est d'une longueur de 50 km.

Page 2, bas de la page :

Le scénario que recommande le citoyen implique d'utiliser la voie du CP en partance de L'Assomption. Or, dans ce scénario la distance entre l'Assomption et la gare Lucien L'Allier est de 70 km alors que pour le scénario de l'AMT, avec un prolongement éventuel vers l'Assomption en utilisant la voie du CN, la longueur est de 47 km. Les temps de parcours ne sont définitivement pas comparables.

Page 4, Métro express :

La proposition de l'auteur n'est pas faisable. Considérant qu'il n'y a qu'une voie par direction, les métros ne peuvent pas fonctionner sur des scénarios d'arrêts différents et sauver du temps de cette façon.

Page 5, conclusion :

Le projet du train de l'Est doit desservir l'est de Montréal (cf. Plan de transport de la Ville). Le scénario proposé par l'auteur où il n'y a pas de desserte de passagers sur la ligne du CN à Montréal dans l'est, et qu'on y transfère en plus les trains de marchandises du CP de la ligne de Laval, aura de fortes probabilités d'être refusé d'emblée par la Ville de Montréal et les exploitants ferroviaires (CN, CP et Genesee).



DM6

Mémoire de M. Mario VALLIÈRES (citoyen, résidant de Repentigny)

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page1.

Tel que l'AMT l'a présenté lors de la première partie des séances, il est de notre intention de paysager au maximum le talus, et non pas un mur de béton, qui fera face aux cours arrière des citoyens de la rue Odilon. Après rencontre avec les citoyens, l'AMT pourra proposer également un écran végétal entre la limite d'emprise du CN et les cours arrière des résidents.

L'AMT étudiera également, de concert avec la ville et General Dynamics, les façons d'optimiser l'alignement horizontal du boulevard Pierre-Le-Gardeur.

DM7

Mémoire de la VILLE DE MASCOUCHE

Rectification de faits apportée par l'AMT :

À la page 28, on y mentionne que :

«(...) depuis 10 ans pour le transport en commun, l'investissement des Mascouchois, seulement, totalise un montant de 34 millions de dollars (paiement de 3,4 millions de \$ par année à l'AMT). Ils n'en ont retiré, ainsi que leurs voisins, aucun service pour l'instant.»

Depuis déjà plusieurs années, l'AMT, de concert avec les autorités de transport et les municipalités, a développé les infrastructures de transport en commun par autobus entre le secteur de Repentigny et le centre de l'île de Montréal. Parmi les principales réalisations, notons :

- L'ouverture du terminus et stationnement Terrebonne en 2001. Depuis 1002, l'AMT a procédé à l'ajout progressif de cases de stationnement (de 500 en 2001 à plus de 800 cases en 2008)
- La mise en place de voies réservées en rive sur l'autoroute 25, entre Terrebonne et Laval.
- Ces équipements ont permis au CRT Lanaudière de bonifier substantiellement les services d'autobus vers le centre de l'agglomération. Précisions que ces services d'autobus reçoivent une aide financière annuelle de l'AMT (aide métropolitaine) équivalent à 0,50 \$ par passagers du réseau de transport métropolitain par autobus.

L'AMT, avec ses partenaires, poursuit ses efforts de développement du transport collectif, dont l'agrandissement projeté du stationnement incitatif de Terrebonne.

Figure de la page 30 : la gare Terrebonne y est mal localisée. La gare de Charlemagne n'est également pas montrée.

Page 31, Quatrième demande :

La Ville de Mascouche demande que le projet soit accepté tel quel et à défaut, si d'autres mesures spéciales doivent être mises en place pour en assurer la réalisation, que ces dernières soient prises en charge par le promoteur du projet.

L'AMT tient à préciser qu'en fonction des mesures recommandées, l'AMT et la Ville de Mascouche procéderont ensemble à un partage approprié des responsabilités et des coûts afférents.

DM8**Mémoire du CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES MOULINS**

Pas de rectification des faits à faire.

DM9**Mémoire de la CHAMBRE DE COMMERCE DE L'ASSOMPTION**

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 8, dernier point :

L'AMT tient à préciser que les infrastructures existantes entre la gare Centrale et la ville de l'Assomption appartiennent au CN et qu'elles sont conçues en fonction d'un trafic ferroviaire de marchandises (en termes de signalisation, vitesse, voies d'évitement, gare de triage, antennes ferroviaires, etc.).

L'insertion de trains de passagers et de gares se fait selon les exigences du CN en termes d'ajout d'infrastructures ferroviaires telles que mentionnées précédemment. Or, les travaux requis par le CN, de l'ordre de 55 millions, seront réalisés en 2009 et 2010. Aucune mise en service de train de passagers ne sera autorisée avant que tous les travaux ne soient réalisés.

L'accélération du service de train entre Montréal, Charlemagne, Repentigny ou l'Assomption n'est donc pas faisable.

DM10**Mémoire du CONSEIL RÉGIONAL DE TRANSPORT DE LANAUDIÈRE**

Pas de rectification des faits à faire.

DM11**Mémoire de la VILLE DE CHARLEMAGNE**

Rectification de faits apportée par l'AMT :

La figure de la page 5 réfère à un plan d'aménagement désuet pour la gare de Charlemagne.



Page 8, avant-dernier paragraphe :

L'AMT tient à apporter le même commentaire que pour DM9.

DM12
Mémoire du CLD DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

Pas de rectification des faits à faire.

DM13
Mémoire de la CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

Pas de rectification des faits à faire.

DM14
Mémoire de la MRC DE L'ASSOMPTION

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 9.

«Rappelons que cette extension vers L'Assomption s'effectuera à un coût relativement faible, vu que l'infrastructure ferroviaire existe déjà et est de bonne qualité.»

L'AMT tient à apporter le même commentaire que pour DM9.

DM15
Mémoire de la VILLE DE REPENTIGNY

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 7, mesures d'accompagnement :

L'AMT et la Ville de Repentigny ont regardé la possibilité de déplacer l'axe du boulevard Pierre-Le-Gardeur vers l'ouest, afin de minimiser les impacts visuels et sonores sur les résidents de la rue Odilon. Mais ce réalignement ne peut se faire que sur le terrain adjacent de General Dynamics, et aucune discussion ne s'est tenue avec eux à cet effet.

Page 7, dernier paragraphe :

L'AMT tient à apporter le même commentaire que pour DM9. De plus, précisons que la mise en place d'un service de trains de banlieue est conditionnelle à l'aménagement d'un site de garage des trains en bout de ligne. Le projet actuel prévoit un tel site de garage à la gare régionale de Mascouche. Sans un tel site, il n'est pas possible d'opérer un service de 5 départs en période de pointe du matin.

Page 8, étude d'opportunité

Dans les travaux d'infrastructures ferroviaires projetés par l'AMT, l'aiguillage pour assurer un service vers l'Assomption est déjà prévu.

DM16
Mémoire de l'ASSOCIATION DES CIT (ACIT)

Pas de rectification des faits à faire.

DM17
Mémoire du CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LANAUDIÈRE (CREL) ET LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LAVAL

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 4, 3^e paragraphe :

L'AMT tient à préciser que la décision sur l'assujettissement du tronçon Charlemagne-Mascouche est du ressort du ministère du Développement Durable, de l'Environnement

et des Parcs (MDDEP). L'AMT rappelle que les travaux ferroviaires prévus à Montréal concernent l'ajout de voies dans un corridor ferroviaire existant appartenant au CN.

Pages 5 et 6 :

«Quant à l'étude multicritère qui a été utilisée pour justifier le choix de la solution A, (...) 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.»

Sans reprendre l'explication de la méthodologie utilisée et des résultats, précisons que l'AMT a utilisé un cadre d'analyse exhaustif et méthodique pour le choix de la solution. Pour ce faire, le recours à une méthode d'analyse comparative formelle a été considéré (Decision Grid™). La méthode prend en compte à la fois des critères quantitatifs et qualitatifs, permettant de considérer l'ensemble des avantages et impacts des solutions en comparaison. Plusieurs pondérations ont été affectées aux critères et des analyses de sensibilité ont été réalisées afin de valider la robustesse des résultats. L'ensemble de cette démarche a permis de dégager la solution A comme étant la meilleure.

Précisons qu'afin de comparer tous les scénarios sur une base égale, les gains de service pour la clientèle de l'est de Laval ont été pris en compte globalement dans les critères «impact sur les usagers et les réseaux». Cette remarque est également valable pour la portion montréalaise des solutions étudiées.

Enfin, l'AMT considère également que les impacts du transfert modal (nombre d'automobilistes en moins) sont parmi les plus importants de tout projet de transport. C'est d'ailleurs pour cette raison que les impacts liés au transfert modal ont été évalués sur trois critères. Le premier étant le nombre de transferts modaux anticipé dans les critères «achalandage du train» du domaine du transport et de la circulation. Le deuxième critère se trouve dans les «impacts sur les usagers et les réseaux» dans le domaine du transport et de la circulation. Enfin, le troisième critère se trouve dans les «indicateurs environnementaux» (réduction des GES) dans le domaine environnemental et social. En évaluant ainsi l'impact du transfert modal sur trois critères (dans deux domaines), nous croyons que nous ne sous-estimons pas ces impacts par rapport à la diminution des temps de parcours qui est considérée que sur un seul critère du domaine du transport et de la circulation.

Page 6, Impact dans les milieux humides :

Le scénario préconisé par l'AMT visait précisément à éviter tout empiètement dans les milieux humides du grand marécage. Précisons que le tracé retenu minimise l'impact sur le Grand Marécage. Telle que spécifié dans l'étude d'impact, la nouvelle voie ferrée entraînera une perte de petites zones humides en marge de la partie Est du Grand

Marécage. De même, selon nos analyses des conditions de drainage du secteur, deux ruisseaux situés de part et d'autre du trajet ferroviaire projeté coulent du nord au sud, soit dans le même axe que le tracé ferroviaire retenu. La présence de la nouvelle voie ferrée n'influencera pas significativement l'équilibre hydraulique du secteur. L'AMT s'est engagée, avec les intervenants régionaux concernés, à définir la nature de la compensation à mettre en place pour la perte de milieux humides occasionnée par le projet.

Il est écrit à la page 7:

«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.»

Afin de tenir compte de l'évolution récente et projetée de la mobilité des personnes, l'AMT a introduit deux critères dans l'analyse comparative des solutions : un premier critère traitant de l'achalandage journalier supplémentaire avec les projets de développements résidentiels à proximité des gares, ainsi qu'un deuxième critère prenant en compte les bassins de clientèle potentielle à long terme (voir les critères «achalandage du train» dans le domaine du transport et de la circulation).

DM18 **Mémoire du PARTI VERT DU QUÉBEC**

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 6, 1^{er} paragraphe :

Le budget du train de l'Est prévoit tous les coûts reliés aux acquisitions de terrains.

Le montant de 55 millions est le coût des nouvelles infrastructures exigées par le CN pour permettre le passage des trains de passagers dans l'emprise ferroviaire du CN entre la Gare Centrale et Repentigny. On ne parle pas d'une nouvelle ligne, mais de différents travaux ferroviaires allant d'ajout ponctuel de voies par endroit, de passages à niveaux refaits, de modifications aux ouvrages d'art, d'une nouvelle signalisation, etc.

Le montant prévu pour l'électrification totale de la ligne est de beaucoup supérieur aux 55 millions avancés. Il s'agit là d'une première évaluation préliminaire et qui ne concerne que le coût des infrastructures avant négociations avec CN, Hydro-Québec, le MTQ et tous les autres partenaires, tel que mentionné dans le rapport de faisabilité. Plusieurs contraintes additionnelles feraient grimper ce montant à plus de 75 millions.

Page 7, 4^e paragraphe :

Il est mentionné que les chiffres d'achalandage pour le scénario C ne tiennent pas compte des développements domiciliaires futurs et qu'ils sont sous-estimés. Tel que mentionné pour le mémoire DM 17, l'AMT a introduit deux critères dans l'analyse comparative des solutions pour tenir compte de ce potentiel additionnel en termes d'achalandage : soit un premier critère traitant de l'achalandage journalier supplémentaire avec les projets de développements résidentiels à proximité des gares, ainsi qu'un deuxième critère prenant en compte les bassins de clientèle potentielle à long terme (voir les critères «achalandage du train» dans le domaine du transport et de la circulation).

À la page 9 du mémoire 1^{er} paragraphe, les rédacteurs du mémoire font la comparaison du temps de déplacements des solutions A et C pour quelques destinations. À partir de ces quelques exemples, ils concluent que :

«Avec 62 minutes pour le projet solution A, l'utilisateur de Mascouche et Laval préférera certainement utiliser son automobile, alors qu'avec 51 minutes avec la solution C, le gain de temps devient un incitatif important vers l'usage du transport collectif.»

«De plus, cette solution (solution C) permettrait de diversifier l'offre de trajets. Comme autre exemple, un étudiant de l'Université de Montréal résidant à Mascouche pourrait s'y rendre en 45 minutes, avec la solution C contre 65 minutes avec la solution A. Si ce même étudiant allait à UQAM, il mettrait 46 minutes pour s'y rendre avec la solution C, contre 70 minutes avec la solution A.»

Actuellement, la règle de l'art pour évaluer les gains de temps pour les usagers actuels du transport en commun et les gains de temps pour de nouveaux usagers (transfert modal) est d'estimer ces indicateurs à l'aide de modèles de simulation qui permettent de prendre en compte l'ensemble des origines et destinations potentielles et de comparer sous une base commune les solutions à l'étude. Cet exercice a été fait par l'AMT. On retrouve les résultats détaillés sur les gains de temps et le transfert modal de chacune des solutions à l'étude dans l'étude de justification du train de l'Est. De plus, ces résultats ont été incorporés dans l'analyse comparative des solutions. Précisons également que les simulations tiennent compte de la présence des stations de métro à Laval.

Page 9, avant-dernier paragraphe :

L'AMT prévoit la mise en service du train de l'Est entre Mascouche et la Gare Centrale pour la fin de 2010.

Il est mentionné à la page 12 du mémoire que :

«Lors des audiences publiques du BAPE sur le projet du pont de l'autoroute 25, une analyse du MTQ montrait déjà que l'achalandage régional du transport collectif allait baisser avec la construction de ce pont. Pourtant le scénario 3

utilisé dans cette analyse incluait deux lignes de trains de l'est. La situation sera certainement encore pire avec une seule ligne de train.»

Pour l'ensemble des simulations, le projet de construction du pont de l'autoroute 25 (à péage) et le prolongement de cette dernière entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal a été considéré, incluant la mise en place d'une voie réservée pour autobus en amont et en aval de ce pont. Les résultats présentés dans l'étude d'impact et l'analyse comparative du projet du train de l'Est tiennent donc compte de l'impact de ce projet sur l'achalandage par transport en commun.

DM19

Mémoire de la VILLE DE L'ASSOMPTION

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 7, section 1.4, 2^e paragraphe :

Les plans élaborés par l'AMT pour la gare et le stationnement incitatif à L'Assomption, ne sont qu'au stade conceptuel. Il reste toutes les étapes de conception reliées aux avant-projets et aux plans et devis à faire réaliser.

Page 8, section 1.6, 2^e paragraphe :

L'AMT ne peut réaliser de façon simultanée la phase 2 du projet, soit le prolongement du train vers L'Assomption. En effet, la conception de ce projet reste à faire et les négociations avec le CN doivent être réalisées afin de connaître l'envergure des infrastructures ferroviaires qui seront exigées par le CN entre Repentigny et L'Assomption. Enfin, ce projet doit être approuvé par le ministère des Transports du Québec et les fonds requis alloués en conséquence.

Page 12, section 3.4, dernier paragraphe :

Les modifications au tronçon existant du CN entre Repentigny et L'Assomption ne sont pas « très négligeables » et approchent les 20 millions de dollars en nouvelles infrastructures ferroviaires selon nos dernières études.

Page 14, conclusion, section 2, 3^e point :

Les plans de toutes les infrastructures requises pour le prolongement vers L'Assomption sont à faire.

DM20

Mémoire des SYNDICATS UPA PORTAGE ET LAURENTIEN

Pas de rectification des faits à faire.

Il est mentionné à la page 11 du mémoire que.

«(...) nous déplorons qu'encore en 2009, des investissements collectifs si importants en transport en commun soient faits avec si peu de préoccupations quant à leurs impacts sur l'aménagement du territoire. Conséquemment, nous aurions souhaité que le promoteur documente davantage la question de l'aire d'influence des gares à la frange de la zone agricole avant d'arrêter ses choix; afin de s'assurer que la localisation des gares soit optimale et n'ajoute pas à l'étalement urbain.»

Le choix de site et les propositions d'aménagement des gares se font conjointement avec les municipalités et les MRC. Cette démarche tient compte à la fois de critères de transport, environnementaux et d'aménagement du territoire. Lors de ces discussions concernant la localisation et l'aménagement des gares Mascouche et Terrebonne, les autorités municipales nous ont mentionné l'importance du maintien des activités agricoles. D'ailleurs, le mémoire de la MRC Des Moulins indique *«qu'il n'est pas dans leur intention de prévoir des demandes de dézonage dans les zones limitrophes aux futures gares et qu'il y a suffisamment d'espaces en zone blanche pour les prochaines années à l'intérieur de nos périmètres d'urbanisation»* (page 8 du mémoire). Le mémoire de la Ville de Terrebonne indique que : *«En ce qui a trait à la protection des terres agricoles, la Ville de Terrebonne s'est engagée par le biais de son Plan Vert à protéger et mettre en valeur le territoire agricole, notamment en restreignant les usages non agricoles dans la zone agricole. Le tracé actuel qui emprunte le terre-plein au centre de la 640 répond à cet engagement et reflète ainsi nos préoccupations à ce niveau.»* (page 5. du mémoire).

DM21

Mémoire des SÉMINAIRES DE L'UTA DE LA MRC DE L'ASSOMPTION

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 3, 2^e paragraphe :

Pour une option de deux trains, soit utilisant les lignes CN et CP, l'AMT tient à préciser que des infrastructures ferroviaires sont requises dans les deux cas, et que de nouvelles voies ferrées sont également requises.

Les impacts sonores et visuels sont également non négligeables et doivent être évalués et atténués par l'AMT.

Dans les deux cas, des lignes de transport d'énergie, des routes et des gazoducs sont à croiser.

DM22

Mémoire de J.P. LACOURSIÈRE, PROFESSEUR ASSOCIÉ, DÉPARTEMENT DE GÉNIE CHIMIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Pas de rectification des faits à faire.

DM23

Mémoire de LA CAISSE POPULAIRE DESJARDINS DE TERREBONNE

Pas de rectification des faits à faire.

DM24

Mémoire de LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TERREBONNE

Pas de rectification des faits à faire.

DM25

Mémoire de LA MRC LES MOULINS

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 7, 3^e paragraphe :

Le début de la construction des deux gares de Mascouche et Terrebonne est prévu à l'automne 2009 si toutes les autorisations et les acquisitions de terrains sont complétées. La construction s'échelonne sur deux saisons complètes et se terminera pour la mise en service prévue à la fin 2010.

DM26

Mémoire de la VILLE DE TERREBONNE

Pas de rectification des faits à faire.

DM27

Mémoire d'ACCÈS L'ASSOMPTION

Rectification de faits apportée par l'AMT :

On y mentionne à la page 3 du mémoire que :

«La MRC de L'Assomption est le seul secteur de la banlieue de Montréal sans voie réservée vers Montréal (...).»

Depuis déjà plusieurs années, l'AMT, de concert avec les autorités de transport et les municipalités, a développé les infrastructures de transport en commun par autobus entre le secteur de Repentigny et le centre de l'île de Montréal :

- Ouverture du terminus et stationnement Repentigny en 2000 ;
- Ouverture du stationnement Radisson en 2000 ;
- Implantation de voie réservée et mesures préférentielles sur le pont Le Gardeur et la rue Notre-Dame à Repentigny.

Ces nouveaux équipements de transport en commun ont été accompagnés par un ajout de service par autobus vers le centre de l'agglomération. L'AMT, avec ses partenaires, poursuit ses efforts de développement du transport collectif. Voici la liste des équipements projetés ou à l'étude du réseau de transport par autobus entre le secteur de Repentigny et le centre de l'île de Montréal:

- Nouveau stationnement incitatif à Repentigny, à l'intersection des rues Claude-David et Notre-Dame (100 cases).
- Ajout de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame (voie réservée), entre les rues Iberville et Claude-David.
- Agrandissement du stationnement Radisson (100 cases).

Page 9, Option 1 :

La nouvelle voie ferrée au centre de l'autoroute 640 est alignée de sorte à dégager les piliers centraux de trois viaducs sur l'autoroute 640.

Le tracé retenu évite les milieux humides dans le secteur de Lachenaie.

Page 9, Option 3 :

L'AMT tient à préciser que de nouvelles voies ferrées seront requises dans les corridors existants du CN ou du CP afin de permettre l'insertion des trains de passagers dans un corridor ferroviaire dédié aux trains de marchandises.

Page 12, avant-dernier paragraphe :

L'AMT ne peut devancer le premier départ du train de l'Est dès l'automne 2009, puisque tous les travaux requis par le CN entre la Gare Centrale et Repentigny ne seront complétés que pour la mise en service prévue à la fin 2010. De nouvelles infrastructures ferroviaires seront exigées par le CN entre Repentigny et l'Assomption dans le cas d'un prolongement vers L'Assomption. Ceux-ci restent à concevoir et à construire éventuellement. De plus, la mise en place d'un service de trains de banlieue est conditionnelle à l'aménagement d'un site de garage des trains en bout de ligne. Le projet

actuel prévoit un tel site de garage à la gare régionale de Mascouche. Sans un tel site, il n'est pas possible d'opérer un service de 5 départs en période de pointe du matin.

Page 12, dernier paragraphe :

De la gare de Mascouche vers Laval, en utilisant la ligne du CP, trois départs peuvent être prévus présentement considérant l'achalandage existant de l'AMT et du CP sur la ligne Saint-Jérôme/Blainville/Lucien-L'Allier. Toute augmentation de service passera inévitablement par l'ajout de nouvelles infrastructures ferroviaires sur la ligne Blainville. La faisabilité d'une telle augmentation de service est à démontrer.

Annexe :

Le tableau présentant les scénarios est inexact quant aux coûts.

DM28

Mémoire du MOUVEMENT AU COURANT

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 3, 1^{er} paragraphe :

L'AMT précise que la protection des terres agricoles relève de la CPTAQ. Cette dernière n'est pas impliquée pour la gare de Terrebonne puisque les terres agricoles ne sont pas requises pour l'implantation de cette gare.

Page 3, 5^e paragraphe :

Le temps de parcours estimé par l'auteur à environ une heure entre Terrebonne et le métro Berri-UQAM impliquant des autobus et le métro ne peut être comparé au temps de parcours d'une heure par train entre Mascouche et la Gare Centrale, les points d'origine et de destination n'étant pas les mêmes.

Précisons également que les gains de temps pour les usagers actuels du transport en commun ont été estimés par l'AMT pour les 3 solutions en comparaison à l'aide de modèles de simulation. Ces modèles de simulation prennent en compte l'ensemble des origines et destinations potentielles et permettent de comparer sous une base commune les solutions en comparaison. On retrouve les résultats détaillés sur les gains de temps des solutions à l'étude aux pages 87 et 88 de l'étude de justification du train de l'Est. De plus, ces résultats ont été incorporés dans l'analyse comparative des solutions. Précisons également que les simulations tiennent compte de la présence des stations de métro à Laval.

Page 3, 6^e paragraphe : tableau 16 de prévisions d'entrants et sortants.

Les résultats de simulation du service Mascouche/Montréal via l'emprise du CP démontrent que la gare Parc est la destination de la quasi-totalité des déplacements simulés. Ce comportement s'expliquerait par la non-concurrence de la desserte ferroviaire en contournant le mont Royal jusqu'à la gare Lucien-L'allier par rapport à desserte directe en navette par autobus (935) vers le centre-ville.

DM29
Mémoire d'un CITOYEN

Pas de rectification des faits à faire.

DM30
Pétition pour l'accessibilité et la mise en service le plus vite possible du train de l'Est

Pas de rectification des faits à faire.

DM31
Mémoire du CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 3, dernier paragraphe :

Les gains d'efficacité énergétique, pour être quantifiés, doivent tenir compte, outre les coûts d'électrification reliés aux infrastructures comme telles, de tous les coûts d'exploitation et d'entretien, et des travaux demandés par le CN pour circuler dans son emprise où une voie serait électrifiée. L'étude réalisée par l'AMT démontre que les gains sont presque nuls.

DM32
Mémoire de TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 1, 1^{er} paragraphe :

L'AMT juge que l'expression « *controverse entourant le train de l'Est devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)* », de même que l'expression « *patate chaude* » pour référer au tronçon nord, sont inappropriés.

DM33

Mémoire de Normand Legault, maraîcher

Pas de rectification des faits à faire.

DM34

Mémoire de Me Maude Delangis

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 2, 3^e paragraphe :

Quant à la longueur de 26 kilomètres, c'est effectivement la longueur entre la gare Mascouche et la station Concorde, ce qui n'en fait pas un projet de seulement 26 km pour autant. En effet, des travaux d'infrastructures ferroviaires seraient alors requis pour permettre aux trains de s'insérer à la station Concorde et de faire demi-tour. Par ailleurs, nos études démontrent que les parcours impliquant plusieurs modes de transport pour se rendre à destination sont moins efficaces pour attirer la clientèle que les scénarios où les usagers font le trajet en train uniquement.

Page 2, 4^e paragraphe :

L'AMT ne prévoit pas de nouvelles gares sur la ligne Saint-Jérôme/Blainville/Lucien-L'Allier. Il n'y a donc pas eu de coûts attribués à celles-ci.

Page 2, 6^e paragraphe :

La sécurité des usagers de l'A-640 n'est pas mise en cause par l'éblouissement des phares de train. Des mesures d'atténuation de ces phares sont prévues pour ce tronçon.

Page 2, 7^e paragraphe :

La station de métro Concorde n'a pas été construite pour l'unique raison d'assurer la jonction intermodale train-métro. Selon nos décomptes de septembre 2007, un peu plus de 850 passagers en période de pointe du matin transfèrent du train à la station de métro Concorde. L'achalandage total de la ligne en période de pointe du matin de septembre 2007 était d'environ 4 800 personnes. De même, il n'est pas exact de prétendre que la station Concorde est principalement utilisée par les usagers du train de banlieue. Selon nos estimations, environ 30 % de la clientèle entrant à la station de métro Concorde provient du train de banlieue (estimation faite pour le mois de septembre 2007). C'est donc dire que la grande majorité des entrants à la station de métro Concorde y arrive à pied, en auto ou en autobus.

Par ailleurs, l'AMT étant maître d'œuvre du prolongement du métro à Laval, il est normal que l'AMT décide d'ajouter du stationnement, qui manque de façon évidente devant le succès d'achalandage engendré par le métro de Laval.

Page 3, 2^e paragraphe :

La commande de locomotives bi-modes et de nouvelles voitures à niveaux multiples, vise à combler les besoins du train de l'Est, d'un prolongement vers L'Assomption, mais aussi de permettre le rajeunissement de la flotte sur toutes les autres lignes de trains de banlieue. Dans les faits, l'AMT n'a pas le matériel roulant pour mettre en service deux lignes en parallèle (CN et CP) telles que décrites dans le scénario C.

DM35 Mémoire de Michel Belhumeur

Rectification de faits apportée par l'AMT :

Page 3 :

La voie ferrée au centre de l'autoroute 640 n'affecte pas de terres agricoles et utilise l'emprise existante du MTQ dédiée au transport autoroutier.

Page 4 :

Les cas d'autoroutes intégrant des voies ferrées démontrent que les voies ferrées, pour plusieurs cas, ont été construites après l'autoroute. Le cas de Perth en Australie est pertinent à cet effet.

Page 5 :

Les piliers, viaducs et drainage de l'autoroute 640 ne sont pas modifiés. Les trois viaducs existants (Montée Dumais, Charles-Aubert et des Pionniers) ne sont aucunement touchés ou modifiés par le projet. De plus, l'utilisation de voitures et locomotives à gabarit réduit, en plus de passer sous les viaducs existants en conservant le même profil que l'autoroute 640, permet de conserver un dégagement vertical permettant l'installation éventuelle d'une caténaire pour l'électrification du corridor.

Page 6 :

Les usagers en provenance de Mascouche et Repentigny n'auront pas à attendre « sur place » pendant 20 minutes à Repentigny une fois le train vers l'Assomption mis en service.

Page 8 :

La jonction Jacques-Cartier avec la ligne Blainville/Saint-Jérôme n'est pas faisable techniquement, cette antenne ayant été abandonnée par le CN et les terrains du CN vendus pour faire un magasin à grande surface.