



**258**

**DA4**

Projet Train de l'Est : lien Mascouche-  
Terrebonne-Repentigny

6211-14-008

# PROJET DU TRAIN DE L'EST Tronçon Repentigny / Mascouche

## BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

9 DÉCEMBRE 2008



## MISSION

Accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements de personnes sur le territoire de l'AMT

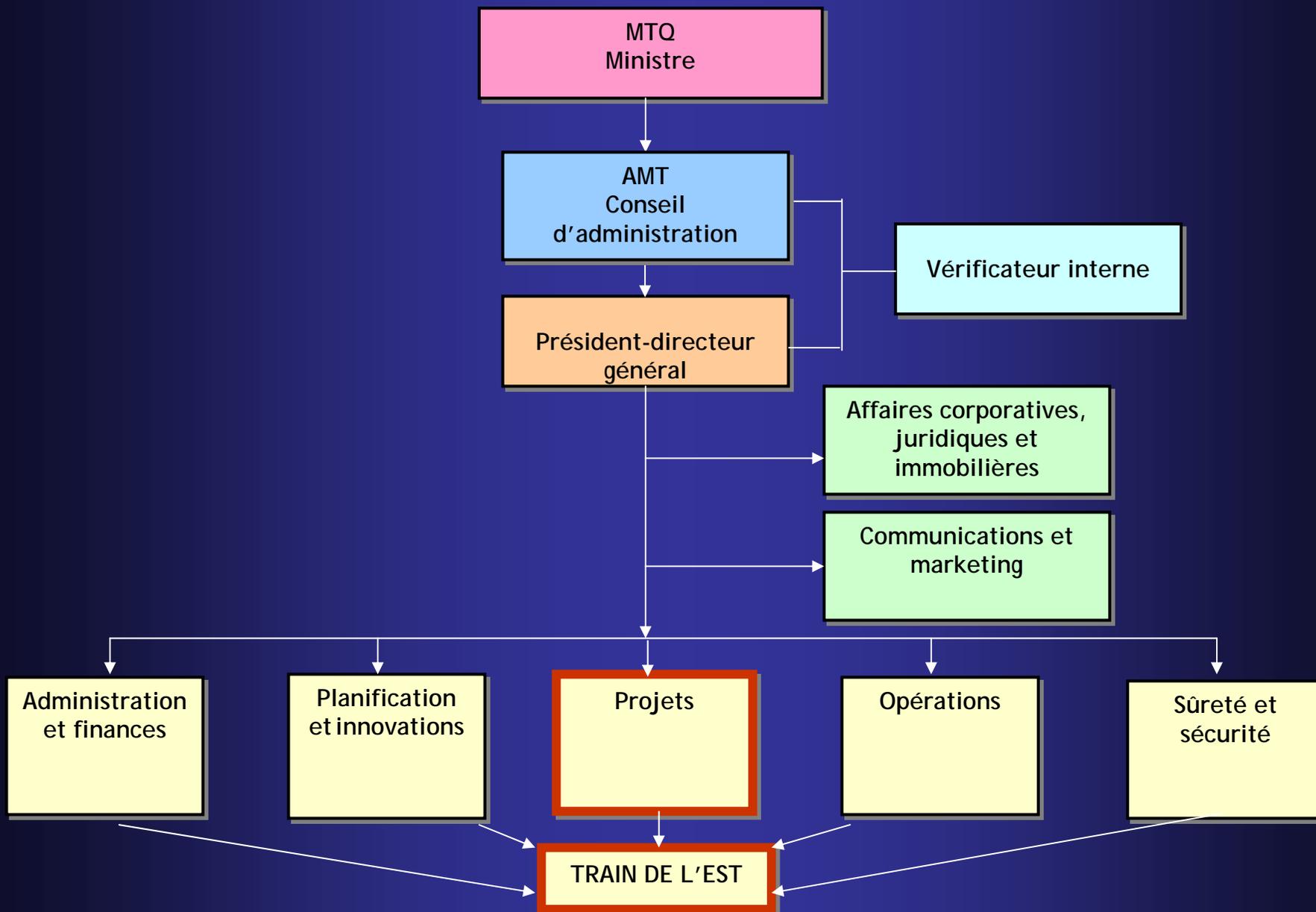
## PRINCIPES DIRECTEURS

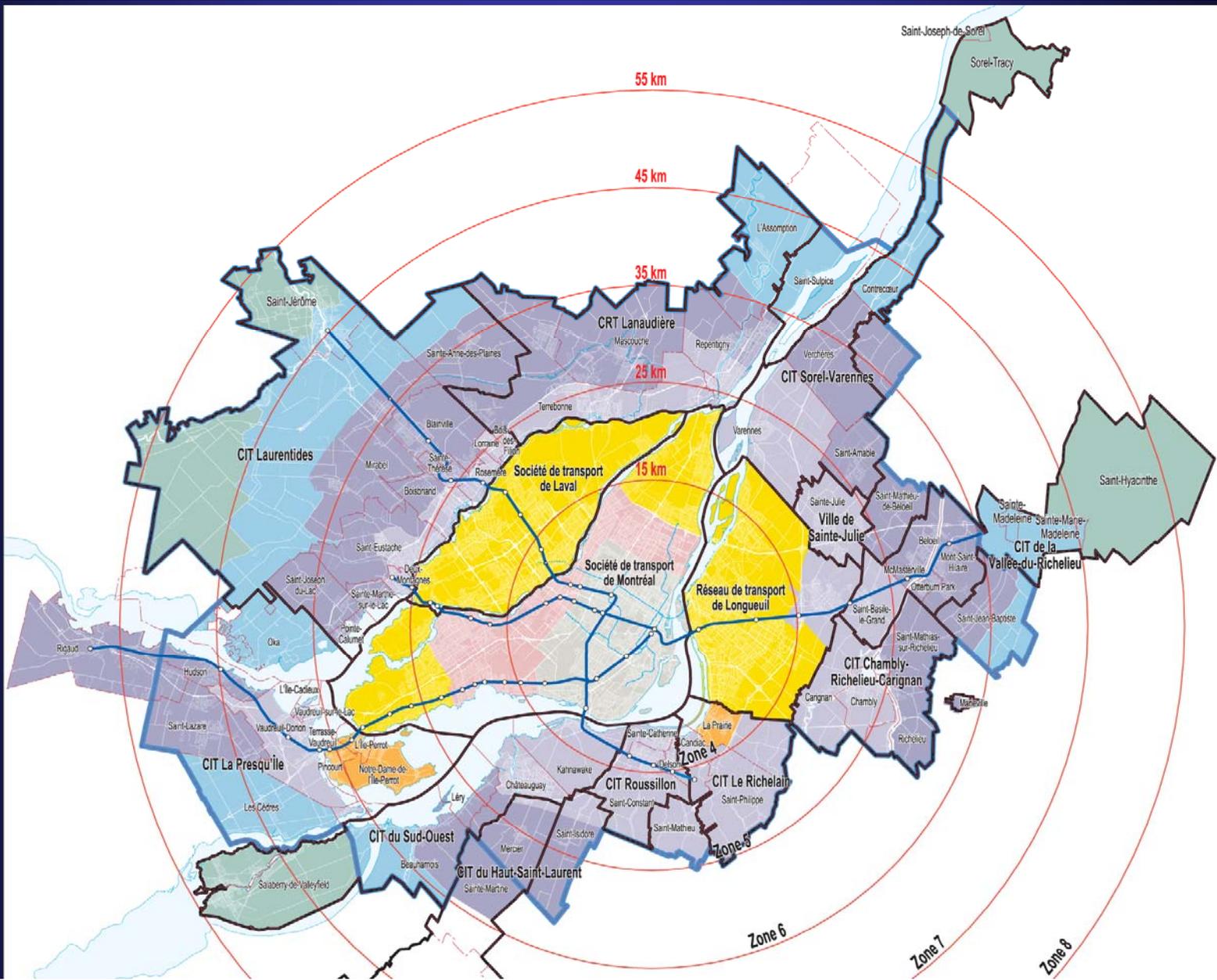


Développement durable



Accessibilité universelle







Mars 2006 : annonce du projet par le gouvernement du Québec

- 300,0 M\$  $\pm$  30 % pour réaliser le projet
- Tracé : Mascouche / Repentigny / Montréal



Mai 2006 : avis de projet et assujettissement du tronçon nord

- Zone d'étude définie



Élaboration des avant-projets

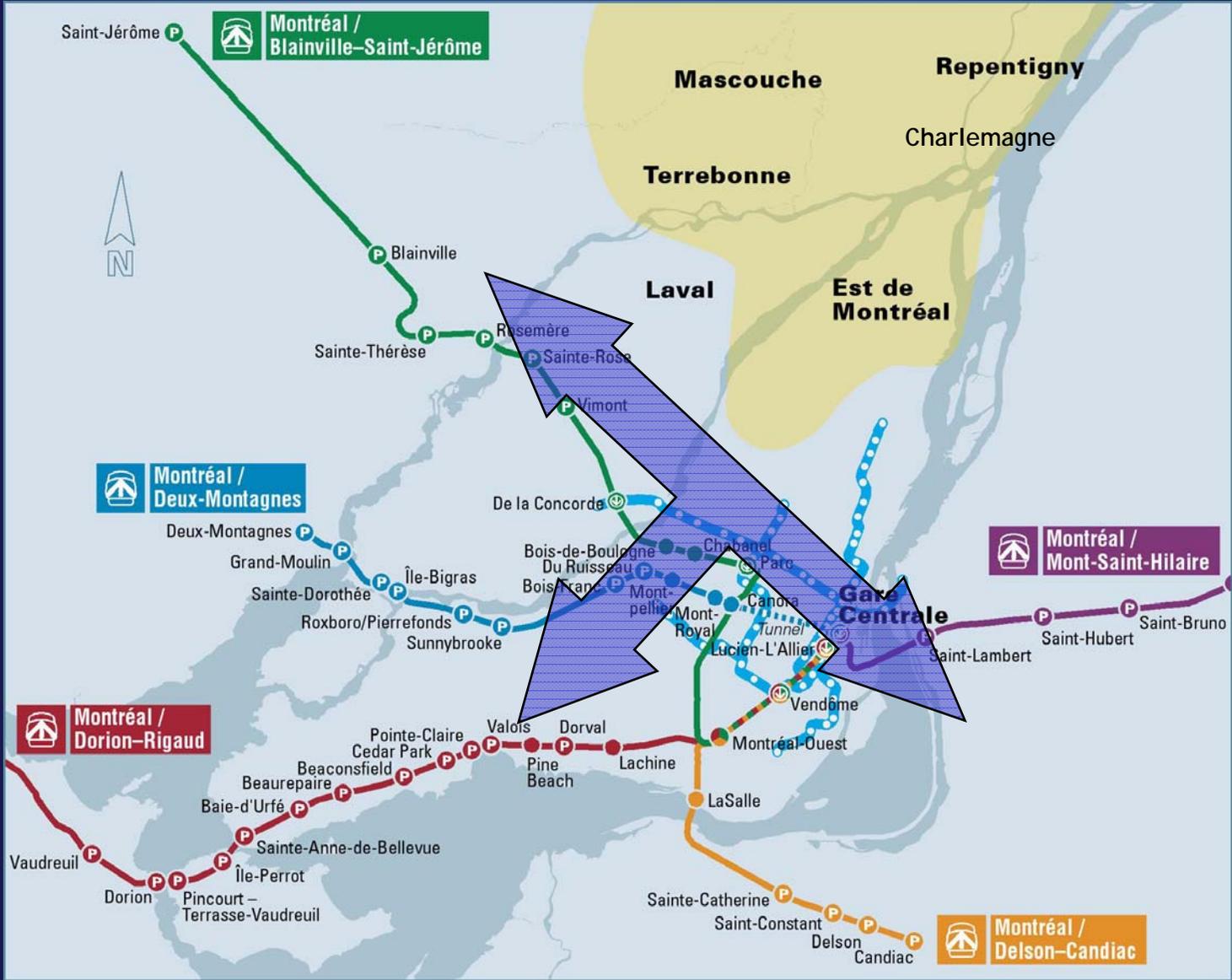
- Comité de suivi : tronçon nord (villes, MRC, CMM, MTQ, RTC, MDDEP, MRNC)
- Comité de suivi : tronçon Montréal (ville, arrondissements, CMM, MTQ, STM)



Mai 2008 : dépôt de l'étude d'impact

# JUSTIFICATION DU PROJET

# TRAIN DE L'EST



## LE TRAIN COMME OUTIL DE DÉVELOPPEMENT

### Volet économique

- Développement « TOD » (Transit Oriented Development)
- Création d'emplois durant la construction et après

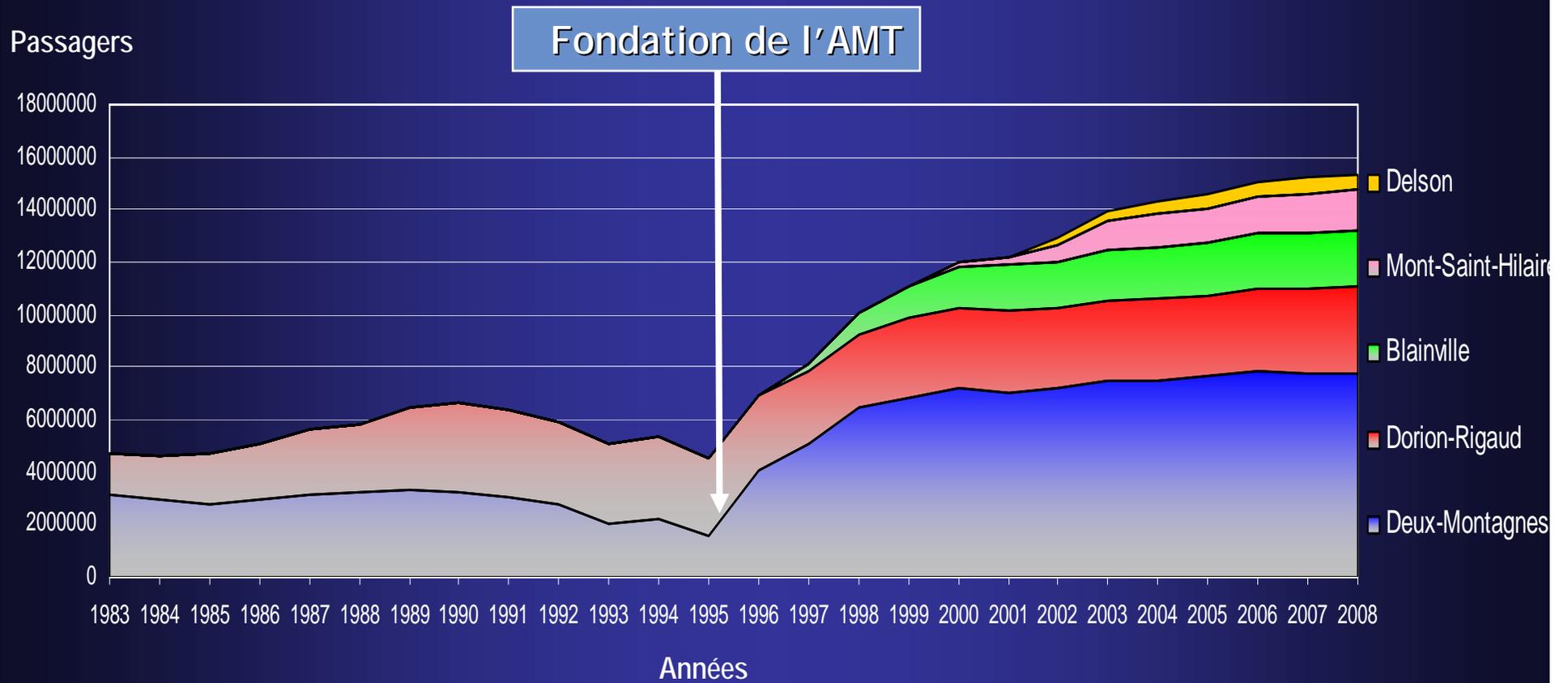
### Volet social

- Revitalisation des quartiers aux abords des gares
- Impacts positifs sur la qualité de vie des citoyens

### Volet environnemental

- Baisse de l'émission des gaz à effet de serre (GES)
- Restauration de sols

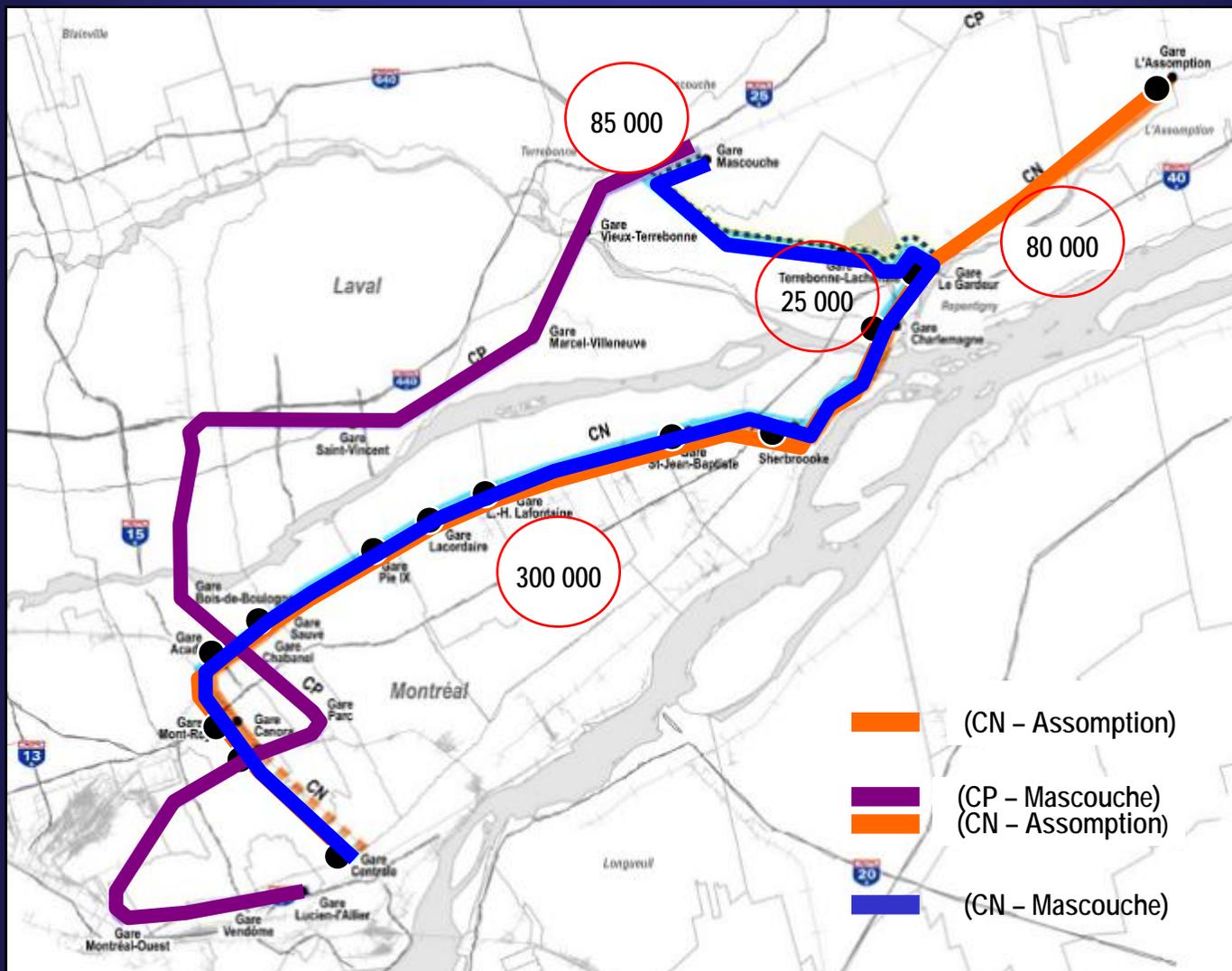
## LA POPULARITÉ DES TRAINS DE BANLIEUE DEPUIS 1995



-  Améliorer les liens de transport collectif entre la couronne nord-est, l'Est de Montréal et le centre-ville de Montréal
-  Combler le manque d'infrastructures « lourdes » (i.e. train)
-  Accroître l'utilisation globale du transport collectif
-  Offrir un mode de transport alternatif à l'auto-solo

# CHOIX DU SCÉNARIO

# TRAIN DE L'EST

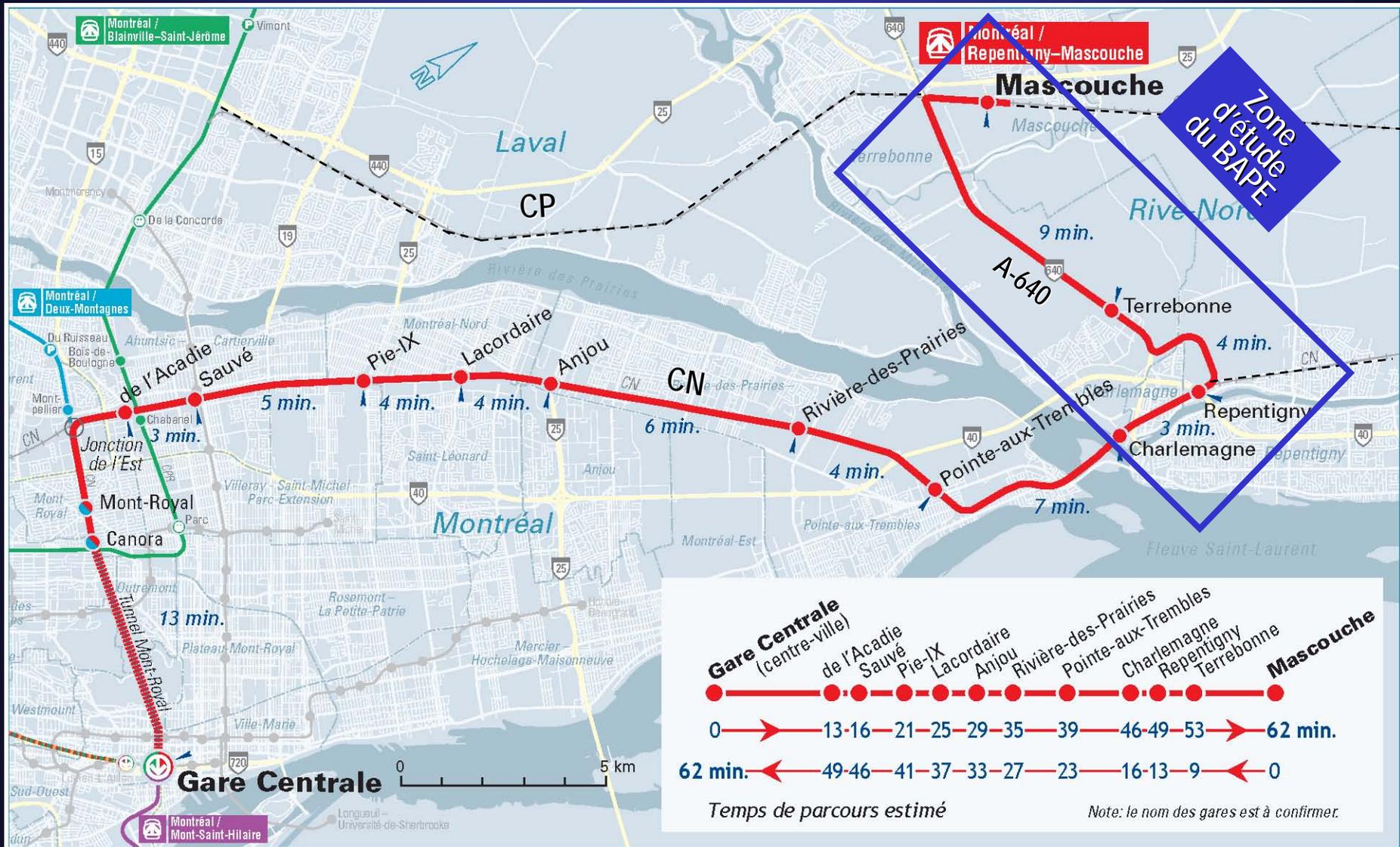


## SES AVANTAGES

-  Le scénario proposé est celui qui dessert le mieux le bassin de population de la couronne nord-est et de l'est de Montréal
-  Une seule flotte de locomotives et voitures est requise
-  Meilleur scénario en termes de coûts
-  Un seul corridor ferroviaire : canadien national (CN)
-  Selon les règles de partage des coûts d'exploitation, ce scénario minimise les contributions pour les municipalités
-  Projet conforme aux plans d'urbanisme, schémas d'aménagement et plan de transport de la ville de Montréal ainsi que des politiques et orientations des organismes publics de planification des transports

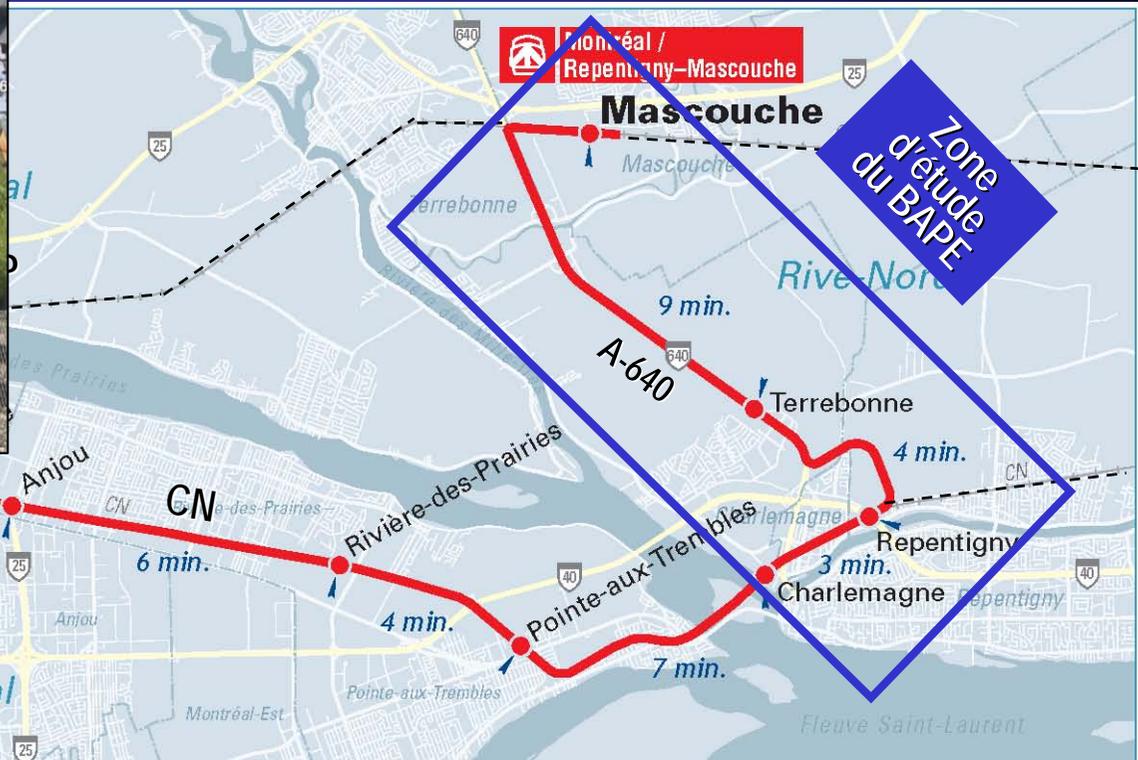
# PROJET RETENU

# TRAIN DE L'EST



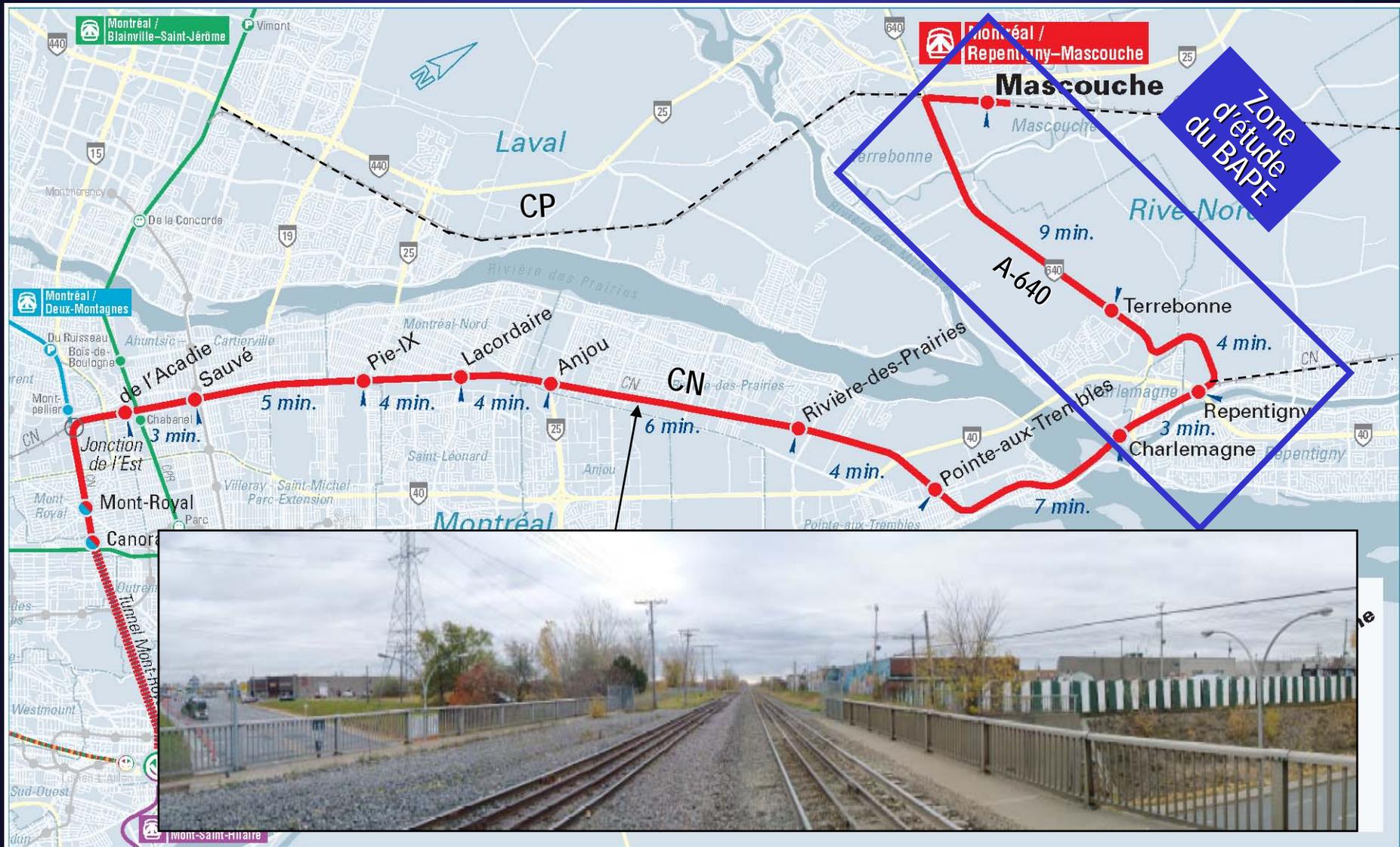
# PROJET RETENU

# TRAIN DE L'EST



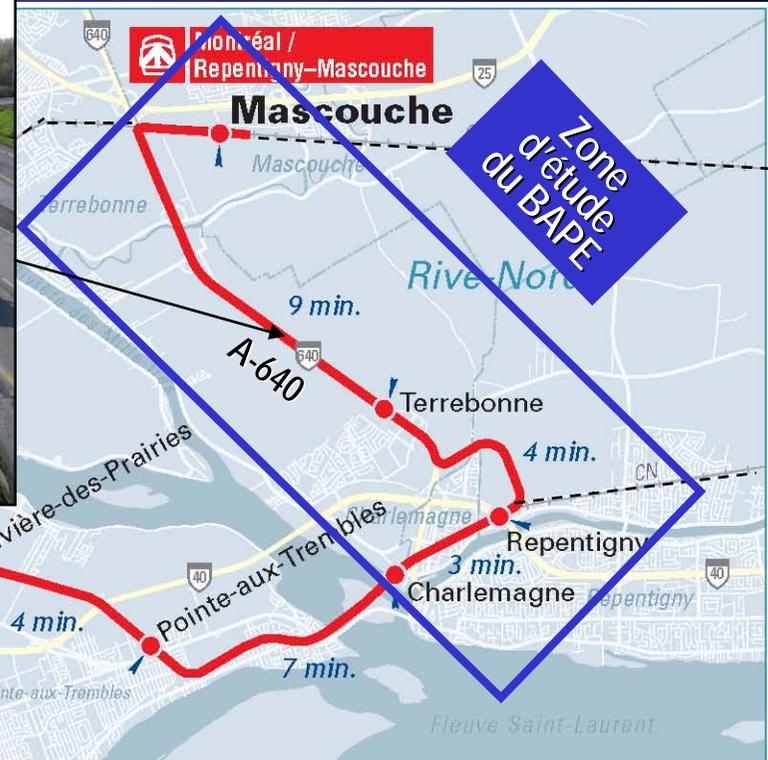
# PROJET RETENU

# TRAIN DE L'EST



# PROJET RETENU

# TRAIN DE L'EST



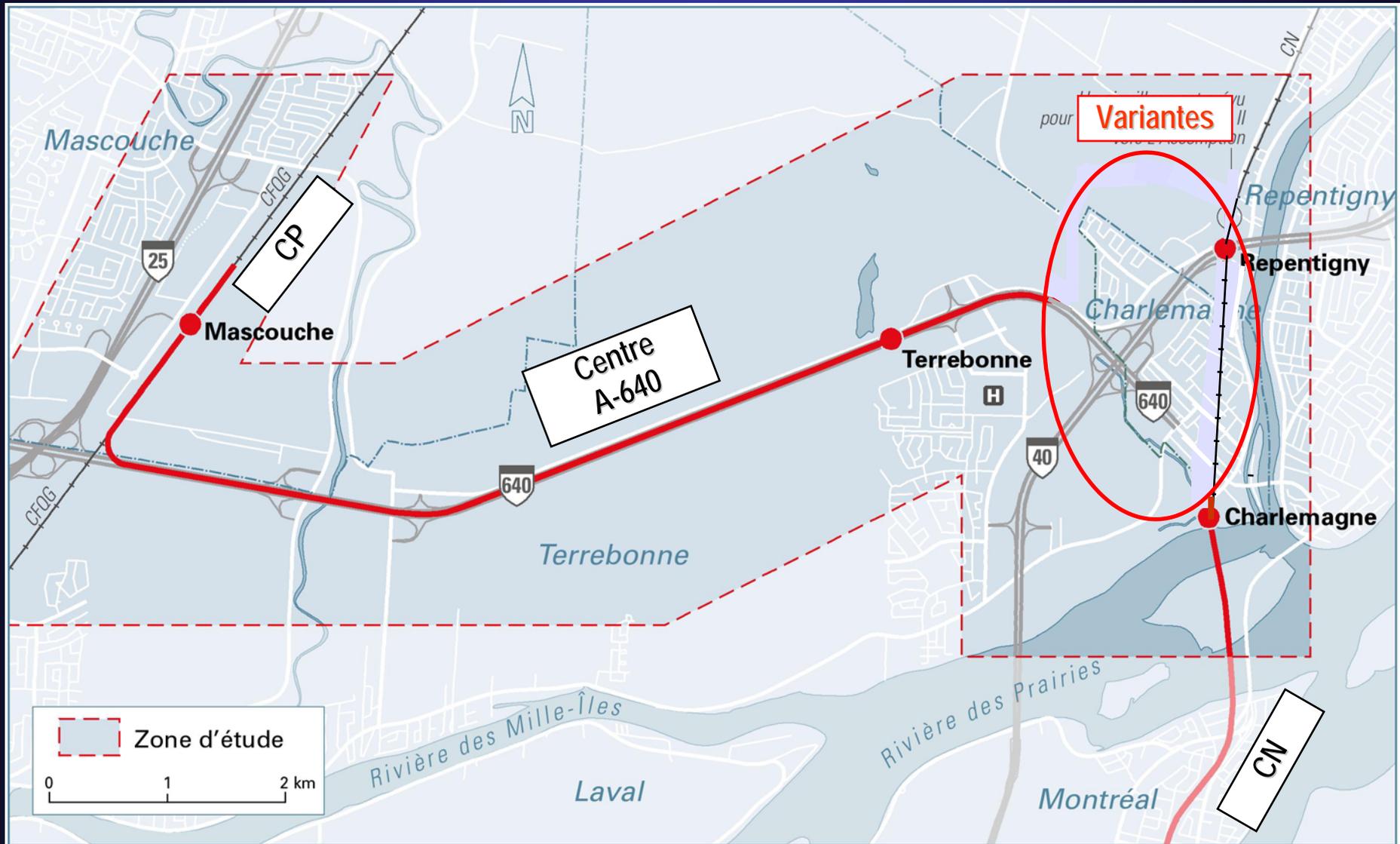
Gare Centrale (centre-ville)	de l'Acadie Sauvé	Pie-IX	Lacordaire	Anjou	Rivière-des-Prairies	Pointe-aux-Trembles	Charlemagne	Repentigny	Terrebonne	Mascouche	
0	13	16	21	25	29	35	39	46	49	53	62
62	49	46	41	37	33	27	23	16	13	9	0

Temps de parcours estimé

Note: le nom des gares est à confirmer.

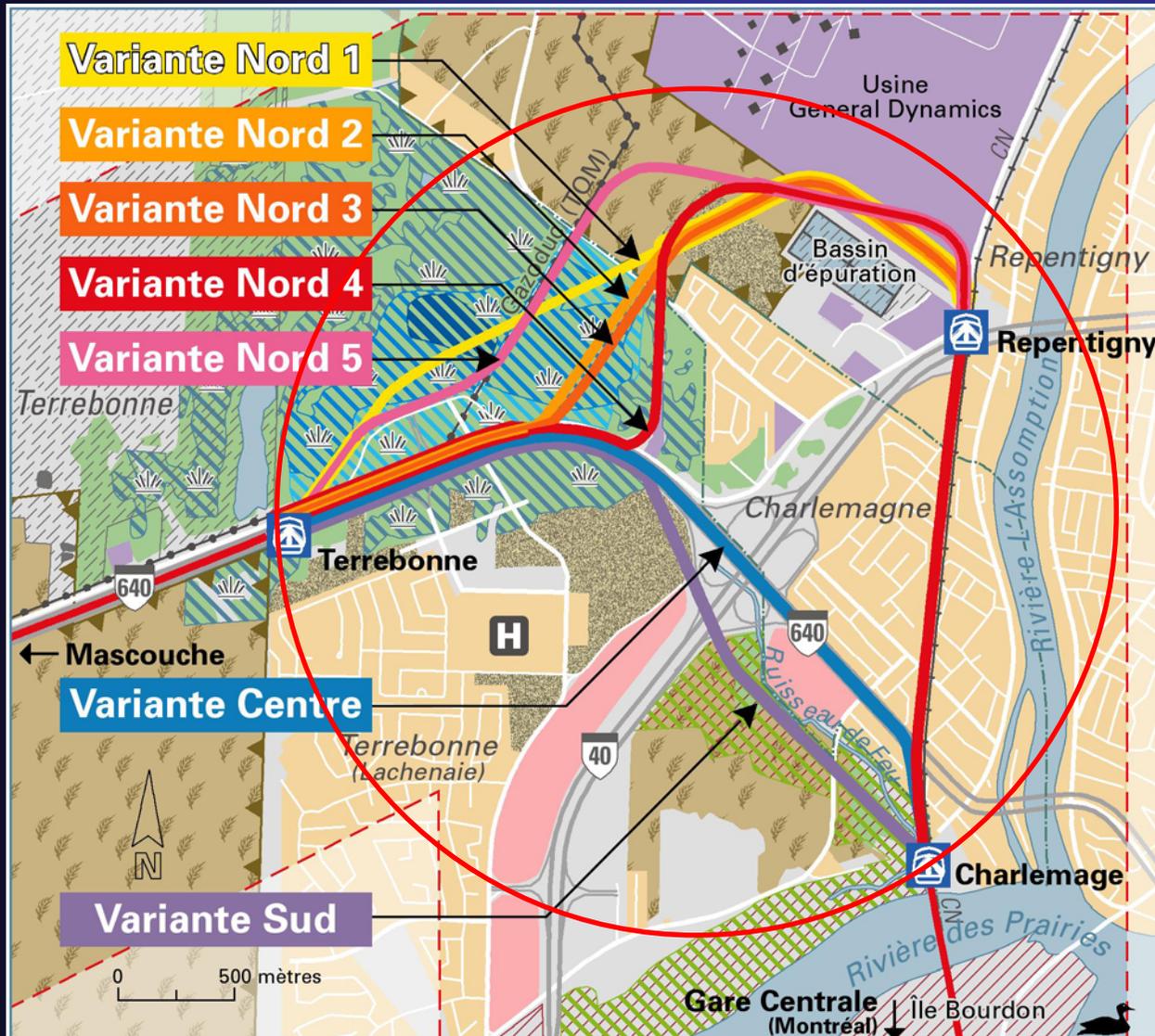
# ZONE D'ÉTUDE

# TRAIN DE L'EST



# VARIANTES ÉTUDIÉES

# TRAIN DE L'EST



## Milieu humain

- Zone urbaine et habitations
- Zone commerciale régionale
- Zone industrielle
- Zone d'infrastructures
- Terres cultivées
- Friche
- Zone agricole protégée
- Aire de conservation de Canards Illimités Canada
- Territoire d'intérêt historique

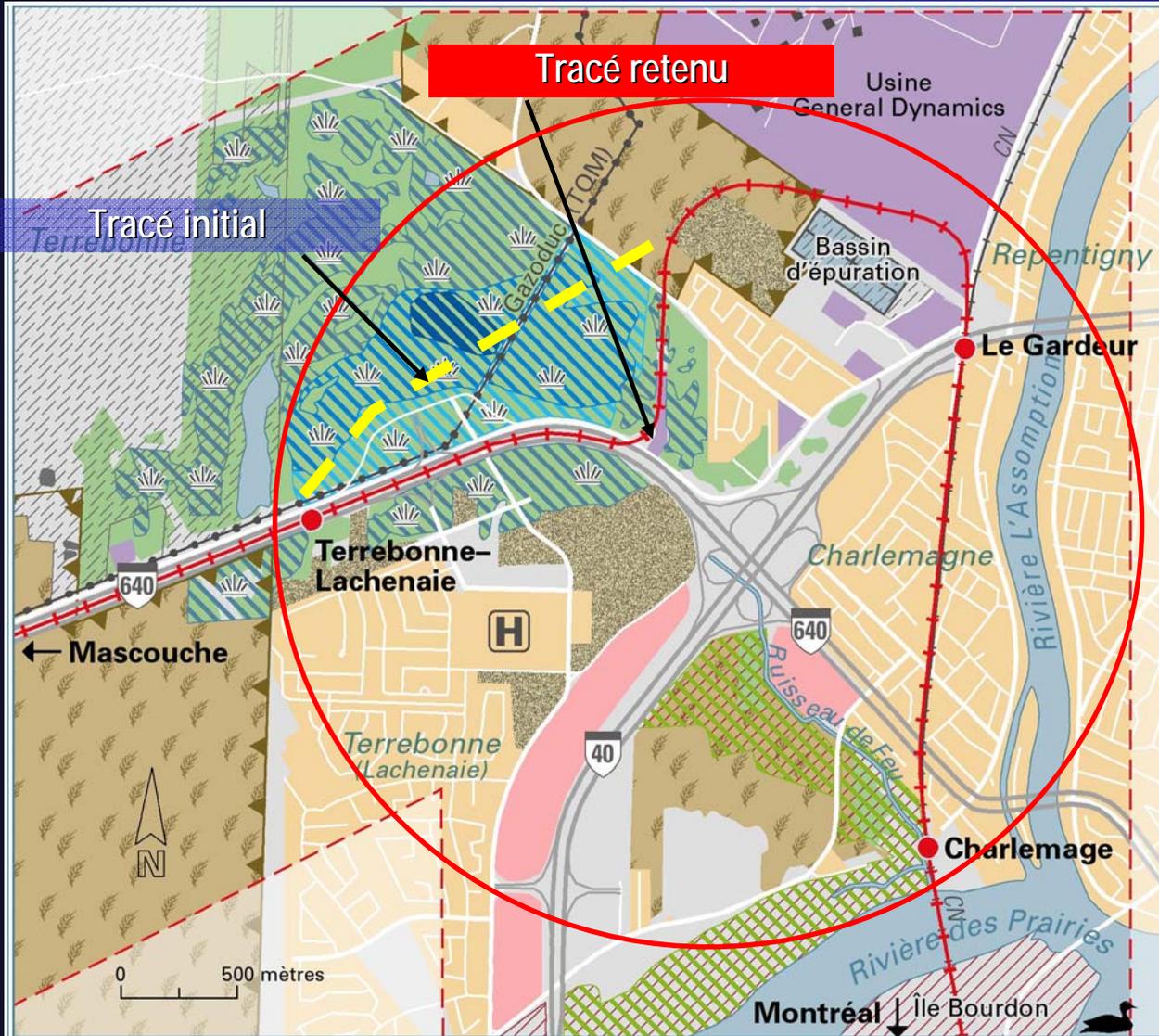
## Milieu naturel

- Boisé
- Milieu humide, intérêt de conservation à définir
- Marécage à intérêt élevé de conservation
- Marécage à intérêt moyen de conservation
- Tourbière à intérêt élevé de conservation

Limite de la zone d'étude

# TRACÉ RETENU APRÈS L'ÉTUDE D'IMPACT

# TRAIN DE L'EST



## Milieu humain

- Zone urbaine et habitations
- Zone commerciale régionale
- Zone industrielle
- Zone d'infrastructures
- Terres cultivées
- Friche
- Zone agricole protégée
- Aire de conservation de Canards Illimités Canada
- Territoire d'intérêt historique

## Milieu naturel

- Boisé
- Milieu humide, intérêt de conservation à définir
- Marécage à intérêt élevé de conservation
- Marécage à intérêt moyen de conservation
- Tourbière à intérêt élevé de conservation
- Limite de la zone d'étude

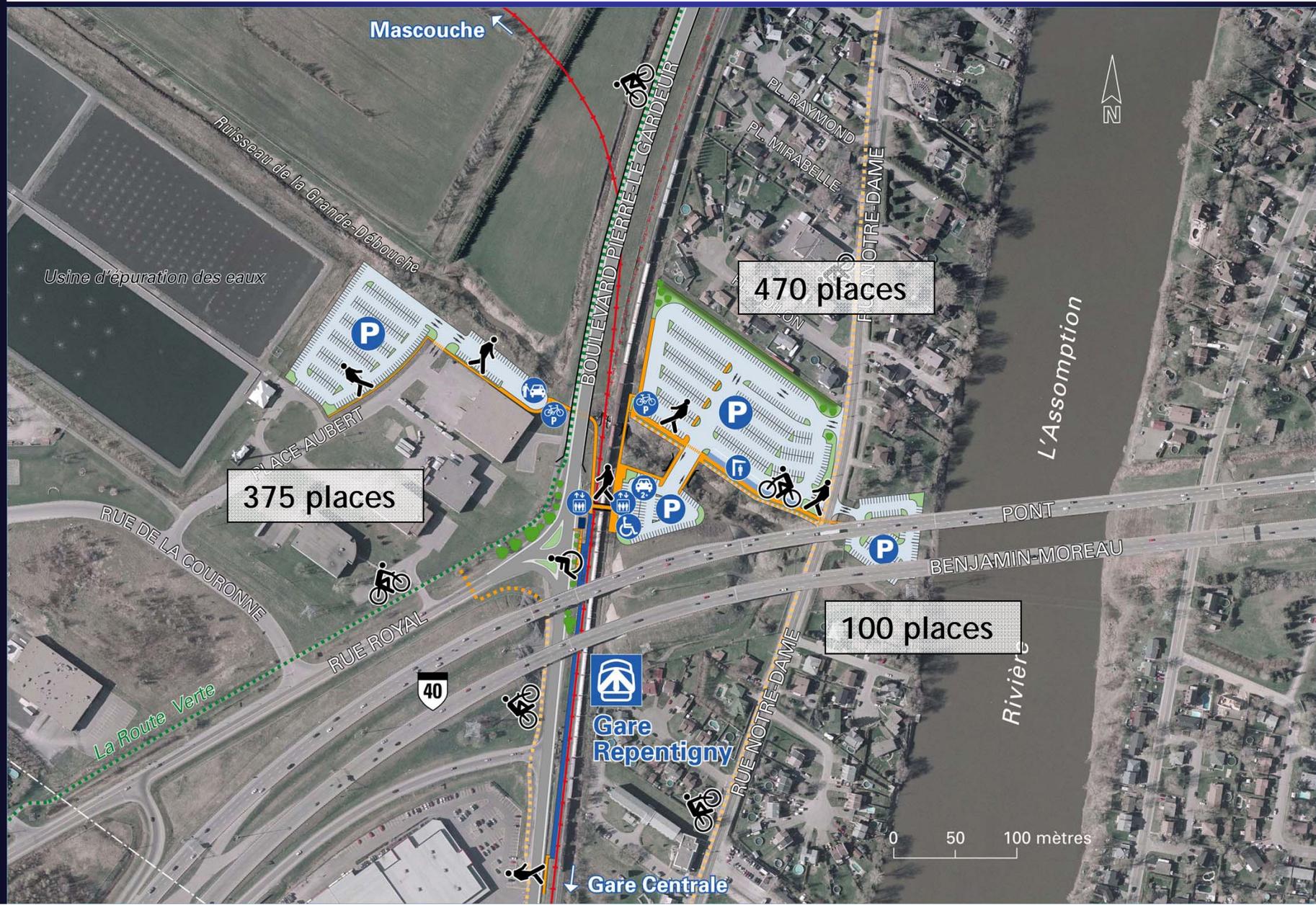
# GARE CHARLEMAGNE

# TRAIN DE L'EST



# GARE REPENTIGNY

# TRAIN DE L'EST



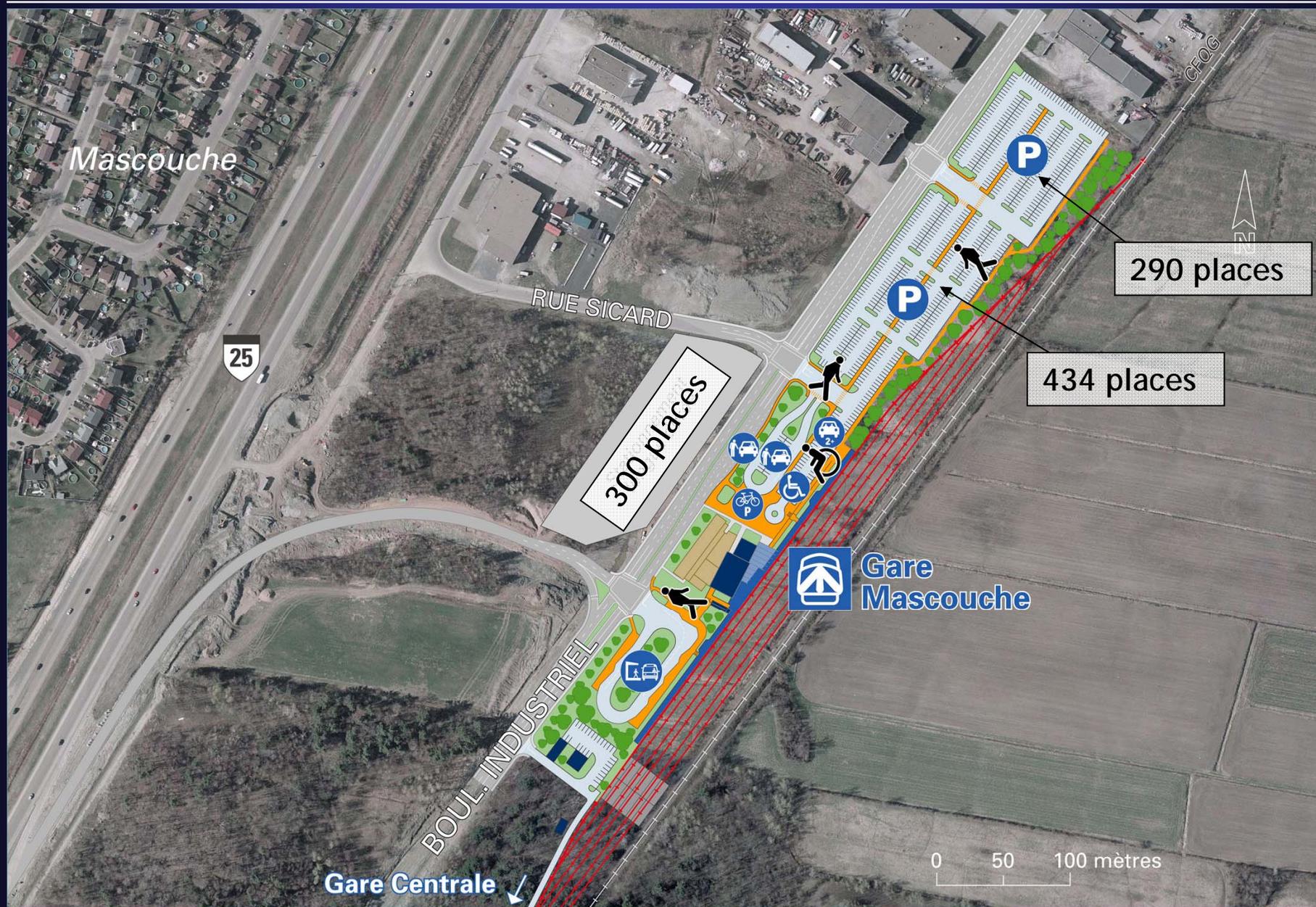
# GARE TERREBONNE

# TRAIN DE L'EST



# GARE MASCOUCHE

# TRAIN DE L'EST











# PROJET SIMILAIRE (CHICAGO)

# TRAIN DE L'EST



- *Tunnel Mont-Royal et tronçons électrifié / non-électrifié*

## VOITURES

-  Deux-étages : capacité accrue 70%
-  Normes American Disability Act
-  Portes à quais hauts et bas

## LOCOMOTIVES

- Électrique et diesel
- Corridor CN
- Performances
- Normes les plus modernes

### New Jersey Transit

- Mêmes besoins
- Voiture déjà en développement
- Économies d'échelle
- Partage des coûts R+D
- Qualité du service après-vente

5 locomotives bi-modes



30 voitures passagers  
à niveaux multiples



## ➤ *Choix d'électrifier par étapes*

Avantages : baisse des GES, bruit, utiliser le potentiel hydro-électrique du Québec

Défis :

-  Coûts infrastructures requises et entretien
-  Pannes : verglas, courant, bris caténaire, etc.
-  Contraintes importantes:
  -  Croisement lignes H-Q
  -  Perturbations électro-magnétiques
  -  Corridor CN (négociation et infrastructures)
-  Mesures de sécurité pour les travailleurs

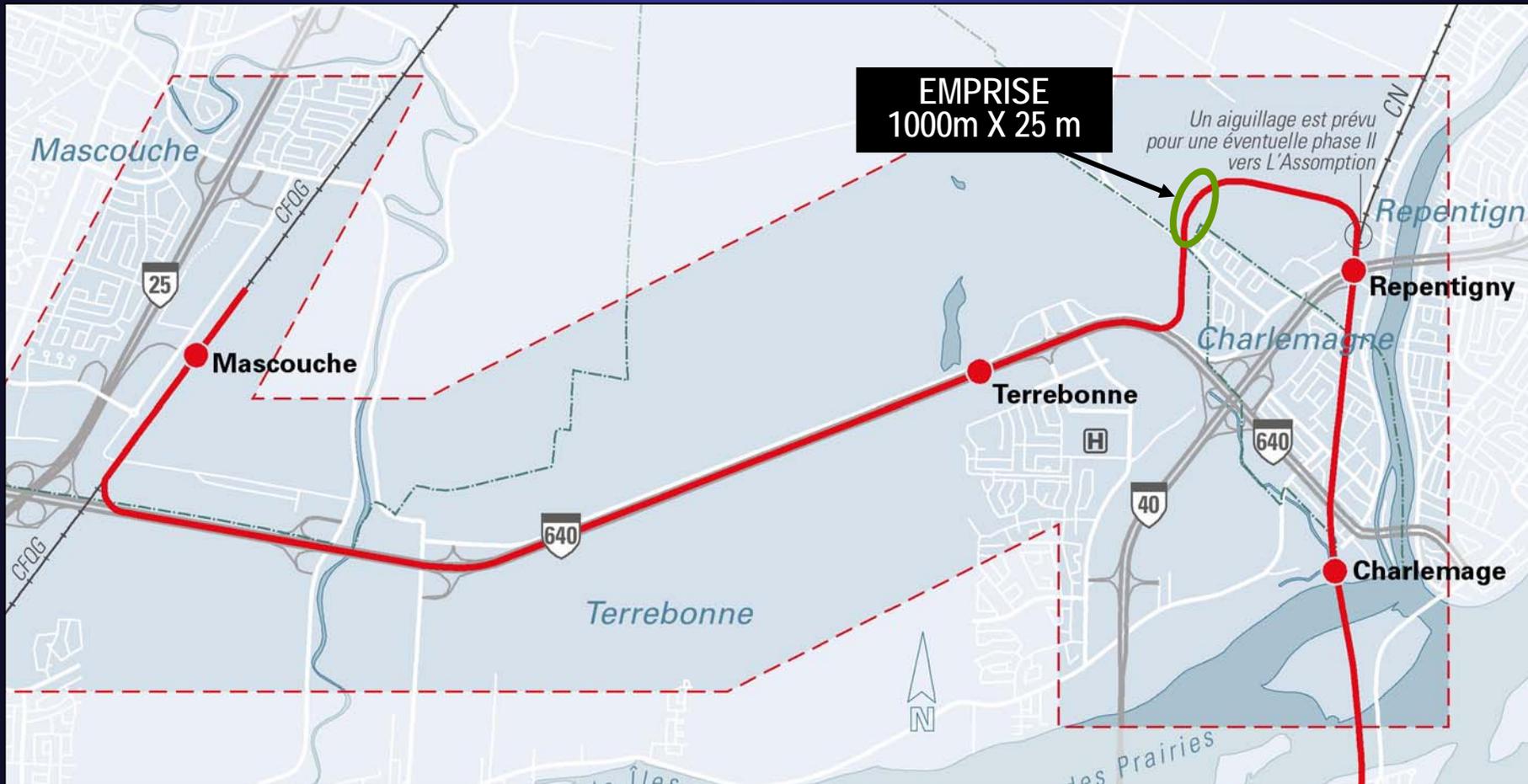
## LOCOMOTIVES BIMODES

-  Sécurité et flexibilité :
  -  Mode électrique à diesel sans ralentir
  -  En cas de panne, autre choix toujours possible

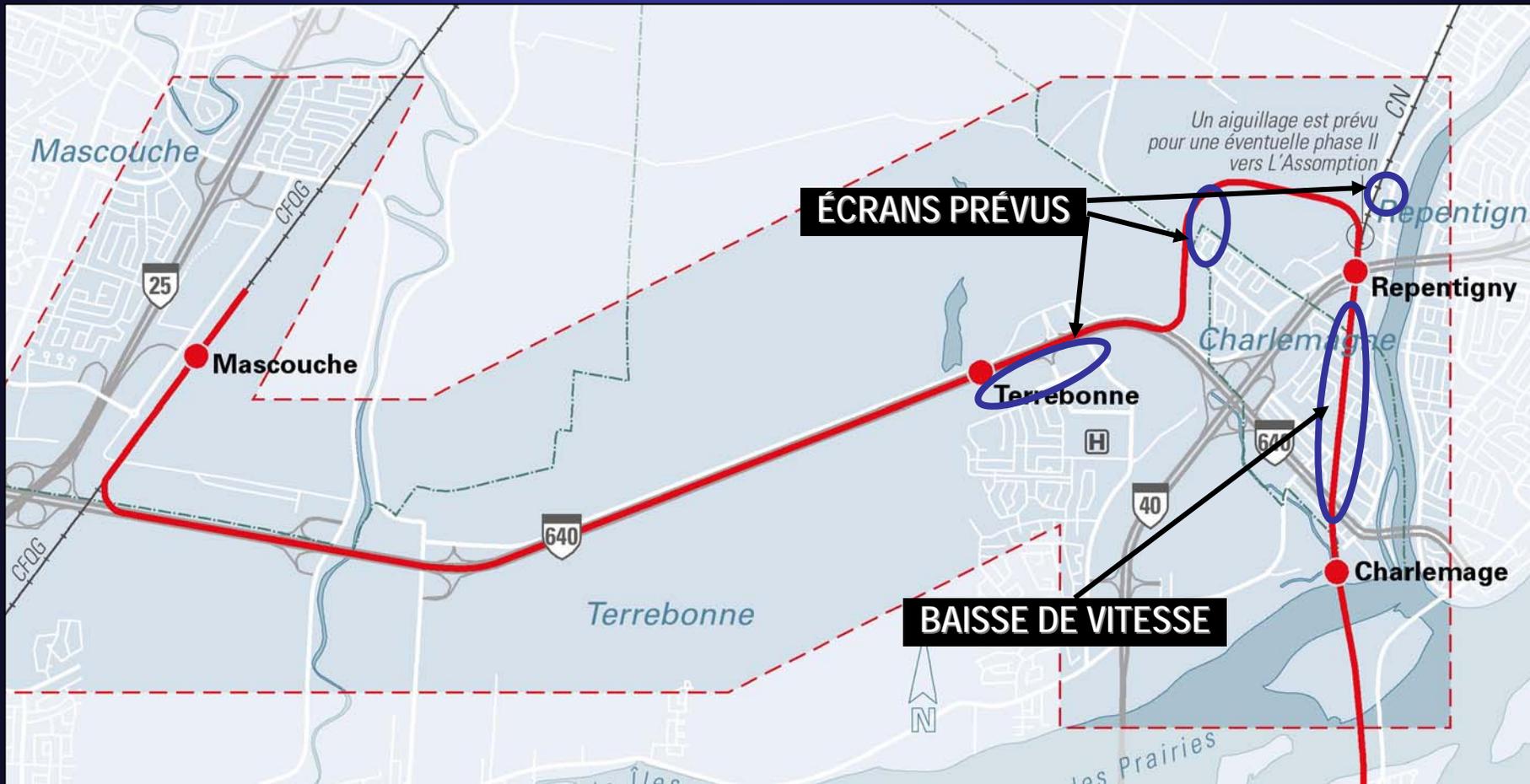
## ➤ *Comité sur l'accessibilité*

-  Visite de voitures similaires (NJT) en fabrication à Plattsburgh
-  Commentaires du comité sur l'aménagement des voitures
-  Accès aux quais avec ascenseurs
-  Voitures accessibles aux fauteuils roulants et quadriporteurs
-  Voitures avec toilette
-  Cheminement balisé pour les gares : signaux visuel et tactile, main-courante, signal de fin de course
-  Systèmes d'information audio-visuels munis d'interphones reliant les passagers à l'équipe de train

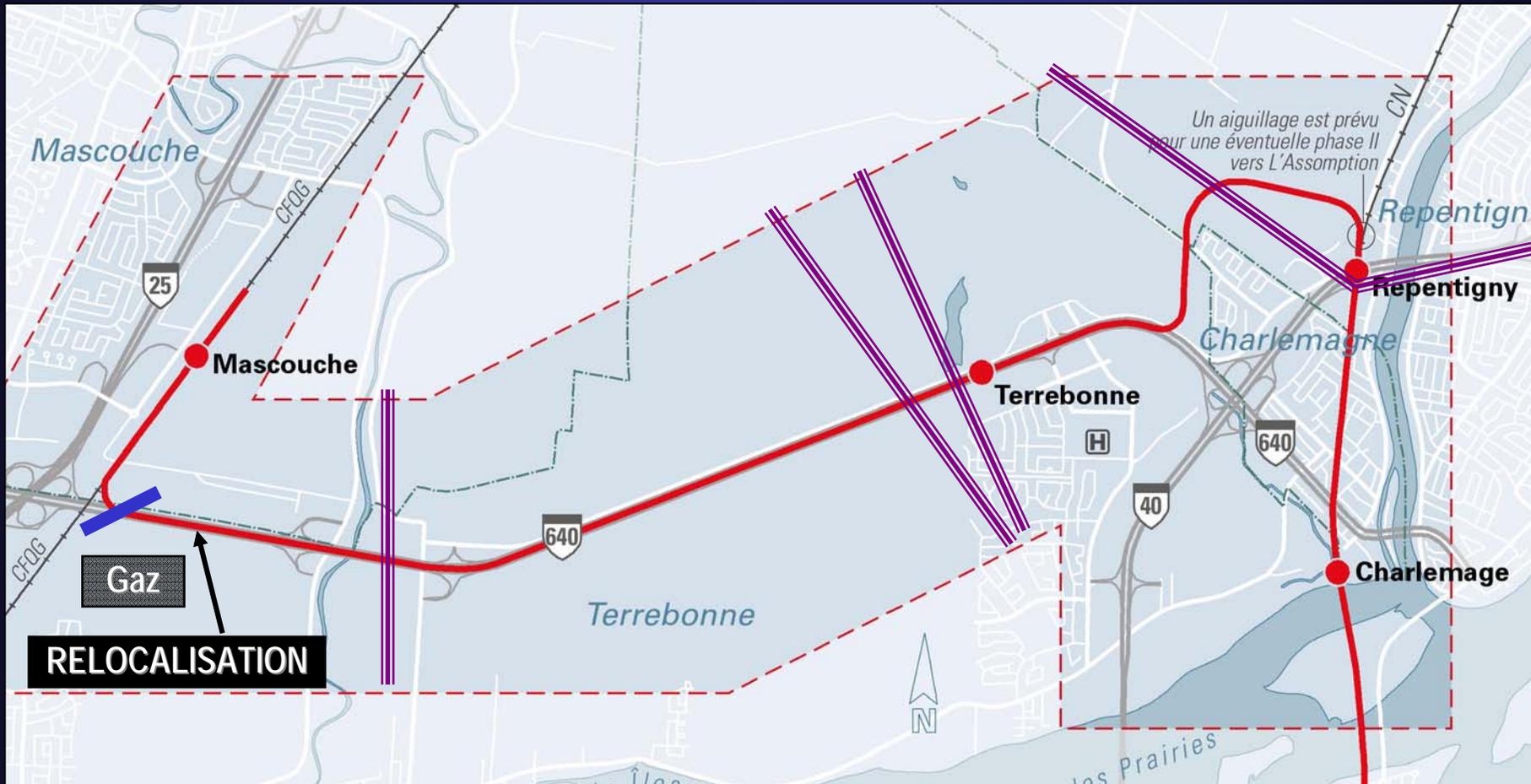
## TERRES AGRICOLES



## SONORES



## SERVICES PUBLICS



-  Retombées économiques - approvisionnement en biens et services et création d'emplois spécialisés et non spécialisés (étude en cours)
-  Restauration de sols contaminés
-  Contribution au désengorgement du réseau routier (900 voitures de moins par jour)
-  Amélioration de l'offre et du réseau de transport collectif
-  Revitalisation de quartiers et abords des gares
-  Réduction des GES

 Depuis l'automne 2007 : présentation du projet à plus de 60 groupes actifs dans Lanaudière ou à Montréal, en accessibilité universelle, environnement, transport collectif, en développement économique ou urbain

 Printemps 2008 : 6 rencontres porte-ouverte pour recueillir les commentaires des citoyens de la zone d'étude

- Plus de 500 personnes y ont participé. La majorité s'est dite en faveur du tracé proposé

## 2009

-  Obtention du Certificat de Réalisation (CAR)
-  Finalisation des acquisitions
-  Terrassement et drainage pour le tracé et les gares
-  A-640 : glissières, éclairage
-  Ponts d'étagement : battage de pieux et fondations

## 2010

-  Pose des rails
-  Ascenseurs et passerelles
-  Ponts d'étagement : construction des ouvrages
-  Signalisation, passages à niveau

➤ ***Mise en service : fin de l'automne 2010***

# COÛTS (en millions \$)

# TRAIN DE L'EST

Gare Centrale - RDP	80,2 M\$
Charlemagne - Mascouche	98,3 M\$
Matériel roulant	125,2 M\$
Frais de conception, gestion et financement	31,9 M\$
Contingences (16 %)	54,5 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>390 M\$</b>

-  Charge maximale : 5 500 passagers en pointe AM et PM
-  Nouveaux clients de transport collectif
  - Près de 30 % des usagers prévus utilisent présentement uniquement leur automobile pour leurs déplacements
-  Mode de transport très compétitif
  - Temps de parcours estimé Mascouche - gare Centrale : 62 minutes
-  Nouvelles gares
  - Potentiel intéressant de redéveloppement urbain
  - Intégration des modes de transport collectif existants