

MRC de L'Assomption

**Train de l'Est**  
**Étude de planification stratégique**

M107092

VERSION FINALE

Certifié ISO 9001:2000



MRC DE L'ASSOMPTION

**Train de l'Est  
Étude de planification  
stratégique**

28 NOVEMBRE 2007  
M107092 VERSION FINALE



1600, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600,  
Montréal (Québec) H3H 1P9  
Téléphone : (514) 340-0046  
Télécopie : (514) 340-1337 ~ [www.genivar.com](http://www.genivar.com)

# Train de l'Est

## Étude de planification stratégique

### Version finale

#### Équipe de travail :

Yannick Bouchard, ing. patron  
Martin Héту, ing., chargé de projet  
Tam Nguyen, ing., planification des transports  
Bernard Clément, ing., planification des transports  
Vincent Ermatinger, B. ing, M. ing., planification des transports  
Julie Michaud, économiste, économie  
Eric Peissel, urb., urbanisme  
Yves Vallières, ing., infrastructure ferroviaire  
Jordan Belovski, ing., infrastructure  
Éric Léonard, technicien, graphisme  
Karine Thibault, technicienne, qualité

#### Réalisé par :

---

Vincent Ermatinger, B. ing, M. ing,

#### Vérifié par :

---

Tam Nguyen, ing. M. ing  
Directeur Planification et projets

#### Approuvé par :

---

Martin Héту, ing., DESS  
Directeur Planification des transports et circulation

---

#### Référence complète

GENIVAR Société en commandite (2007) *Train de l'Est, étude de planification stratégique*, pour la MRC de L'Assomption, Montréal, 15 pages et annexes.

P:\Montreal\M1070XX\M107092\transport\3.0 - Technique\3.8 - Brouillons\Nouvelle étude\M107092 -Train de l'Est AMT-rapport - version préliminaire-v5.0-20071126.doc

GENIVAR Société en commandite  
1600, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600, Montréal (Québec) H3H 1P9  
Téléphone : (514) 340-0046 ~ Télécopie : (514) 340-1337 ~ www.genivar.com

## Table des matières

<b>1.0 INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
1.1 CONTEXTE – ENJEUX .....	1
1.2 BUT DE L'ÉTUDE .....	1
<b>2.0 SITUATION ACTUELLE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DES DÉPLACEMENTS DANS LA MRC DE L'ASSOMPTION</b> .....	<b>3</b>
2.1 POPULATION – OCCUPATION DU TERRITOIRE .....	3
2.2 TRANSPORTS COLLECTIFS VERS MONTRÉAL .....	3
2.3 CIRCULATION .....	3
2.4 DÉPLACEMENTS .....	4
<b>3.0 OBJECTIFS</b> .....	<b>5</b>
<b>4.0 LE PROJET DU TRAIN DE L'EST</b> .....	<b>6</b>
4.1 CONCEPT DE BASE .....	6
4.2 RÉORGANISATION DES RÉSEAUX DES ORGANISMES DE TRANSPORT .....	7
4.3 ESTIMATION DE L'ACHALANDAGE DES GARES .....	7
4.4 ESTIMATION DU COÛT DU PROJET .....	7
4.4.1 Coût d'aménagement .....	7
4.4.2 Coût des mesures d'accompagnement .....	7
4.5 IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET DU TRAIN DE L'EST DANS LA MRC .....	8
<b>5.0 PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENTS DES GARES DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU TRAIN DE L'EST</b> .....	<b>9</b>
5.1 GARE DE CHARLEMAGNE .....	9
5.1.1 Principes d'aménagement et d'accessibilité .....	9
5.1.2 Mesures d'accompagnement .....	9
5.1.3 Projet de "TOD" proche de la gare .....	9
5.2 GARE DE LE GARDEUR .....	10
5.2.1 Principes d'aménagement et d'accessibilité .....	10
5.2.2 Mesures d'accompagnement .....	10
5.2.3 Projet de "TOD" proche de la gare .....	11
<b>6.0 PROJET PRIORITAIRE DE DÉVELOPPEMENT ET DE CONSOLIDATION DU TRAIN DE L'EST DANS LA MRC DE L'ASSOMPTION</b> .....	<b>12</b>
6.1 DESSERTE DU SECTEUR DE L'ASSOMPTION .....	12
6.2 GARE DE L'ASSOMPTION .....	12
6.2.1 Principes d'aménagement et d'accessibilité .....	12
6.2.2 Mesures d'accompagnement .....	12
6.2.3 Projet de "TOD" proche de la gare .....	13
<b>7.0 OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT FUTUR</b> .....	<b>13</b>
<b>8.0 CONCLUSION</b> .....	<b>14</b>
<b>RÉFÉRENCES</b> .....	<b>15</b>
BIBLIOGRAPHIE .....	15

## Liste des annexes

A Abréviations et unités

## Liste des tableaux

Tableau 2.1 Circuits autobus MRC - Montréal

## Liste des figures

Figure 1.1 Buts de l'étude  
Figure 2.1 L'aménagement du territoire et le profil sociodémographique de la MRC de L'Assomption  
Figure 2.2 Offre actuelle en transport collectif vers Montréal  
Figure 2.3.1 Plan de charge du réseau routier  
Figure 2.3.2 Problèmes de circulation à l'heure de pointe du matin  
Figure 2.4 Résumé de l'enquête O-D 2003 de l'AMT pour la MRC de L'Assomption  
Figure 2.5 Synthèse de diagnostic  
Figure 3.1 Contraintes – Objectifs du projet  
Figure 4.1 Concept de base pour le projet de train de l'Est dans la MRC de L'Assomption  
Figure 4.2 Offre actuelle en transport collectif vers Montréal  
Figure 4.3.1 Bassin versant des gares de la MRC de L'Assomption  
Figure 4.3.2 Achalandage envisageable des gares et parts modales d'accès aux gares  
Figure 4.3.3 Comparaison de l'achalandage prévu du train de l'Est avec les lignes de train de banlieue existantes  
Figure 4.4 Coûts des mesures d'accompagnements  
Figure 4.5 Impact économique du train de l'Est sur la MRC de L'Assomption  
Figure 5.1.1 Principes d'accès à la gare de Charlemagne  
Figure 5.1.2 Desserte par autobus à la gare de Charlemagne  
Figure 5.1.3 Principes d'aménagements de la gare de Charlemagne  
Figure 5.1.4 Trafic généré par la gare de Charlemagne  
Figure 5.1.5 Mesures d'aménagements proposées – Gare de Charlemagne  
Figure 5.2.1 Principes d'accès à la gare de Le Gardeur  
Figure 5.2.2 Desserte par autobus à la gare de Le Gardeur  
Figure 5.2.3 Principes d'aménagements de la gare de Le Gardeur – Variante "Passage à niveau"  
Figure 5.2.4 Principes d'aménagements de la gare de Le Gardeur – Variante "Passage à niveau – Phase 1  
Figure 5.2.5 Principes d'aménagements de la gare de Le Gardeur – Variante "Viaduc"  
Figure 5.2.6 Principes d'aménagements de la gare de Le Gardeur – Variante "Viaduc" – Phase 1  
Figure 5.2.7 Trafic généré par la gare de Le Gardeur  
Figure 5.2.8 Mesures d'accompagnement proposées – Gare de Le Gardeur (1)  
Figure 5.2.9 Mesures d'accompagnement proposées – Gare de Le Gardeur (2)  
Figure 5.2.10 Mesures d'accompagnement proposées – Gare de Le Gardeur : secteur St-Paul / Rivest

**Liste des figures (suite)**

Figure 6.1	Extension de la desserte du train de l'Est vers L'Assomption
Figure 6.2	Principes d'accès à la gare de L'Assomption
Figure 6.3	Desserte par autobus à la gare de L'Assomption
Figure 6.4	Principes d'aménagement de la gare de L'Assomption
Figure 6.5	Aménagements nécessaires en première phase à la gare de L'Assomption
Figure 6.6	Trafic généré par la gare de L'Assomption
Figure 6.7	Mesures d'accompagnement proposées – Gare de L'Assomption
Figure 7.1	Extension de la desserte du train de l'Est vers Joliette
Figure 8.1	Conclusion

## 1.0 INTRODUCTION

### 1.1 CONTEXTE – ENJEUX

Le gouvernement du Québec a annoncé, en avril 2006, son intention de mettre en place rapidement (24 à 36 mois) une nouvelle ligne de train de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Ce projet de train de l'Est, piloté par l'AMT, est attendu impatiemment par l'ensemble de cette population qui est présentement desservie uniquement par des circuits d'autobus. L'AMT a notamment inscrit ce projet à son PTI 2007 – 2009 (projet B.39).

Bien que deux voies ferrées soient présentes dans la portion nord-est de la couronne métropolitaine (Laval - Mascouche du CP et Montréal – L'Assomption du CN), le gouvernement du Québec préconise la réalisation d'une nouvelle ligne combinée. Le tracé proposé utilise les emprises existantes du réseau du CN entre Montréal-Gare Centrale et Charlemagne/Repentigny, il se poursuit par un nouveau tronçon ferroviaire situé dans l'emprise de l'autoroute 640 jusqu'à Terrebonne, puis se prolonge dans l'emprise existante du CP pour se rendre à la gare de Mascouche. Selon les analyses préliminaires effectuées, la variante "nord 2" de raccordement à l'autoroute 640 est celle que privilégie l'AMT, tant au niveau des impacts environnementaux, des coûts que de la qualité de la desserte de la couronne nord-est de Montréal. Ainsi, dans sa version originale, ce projet comprend quatre gares à l'extérieur de l'île de Montréal : Charlemagne, Repentigny/Le Gardeur, Terrebonne et Mascouche.

A cet effet, l'AMT a démarré, en juin 2007, une étude détaillée sur le tronçon de ligne entre Charlemagne et Mascouche (projet DA 9708: Train de banlieue de l'Est – Lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche, avant-projet et étude d'impact sur l'environnement).

De plus, l'AMT a inscrit à son PTI 2007-2009 (projet B.41) la réalisation d'une étude afin d'évaluer l'opportunité d'une desserte ferroviaire complémentaire pour le secteur de L'Assomption qui se grefferait au tracé préférentiel. L'AMT a prévu un investissement de 250 000 \$ à cet effet. Cette étude d'avant-projet comprend des analyses d'achalandage potentiel, d'identification des besoins en matériel roulant et les travaux d'amélioration requis des infrastructures ferroviaires et des infrastructures d'accueil des voyageurs, des impacts financiers et des scénarios de partage des coûts.

La MRC de L'Assomption adhère et endosse entièrement la décision gouvernementale et la planification de l'AMT qui retiennent le projet de train de l'Est desservant l'île de Montréal, Charlemagne, Repentigny, Terrebonne et Mascouche par la variante "nord" de connexion à l'autoroute 640, comme projet prioritaire et préférentiel pour répondre aux besoins de la population de la portion nord-est de la couronne métropolitaine de Montréal.

En effet, les réseaux actuels structurants, soit le métro et les cinq lignes de train de banlieue, couvrent la plupart des bassins de population du centre, de l'ouest, du sud et du nord de la région métropolitaine. Cependant, la partie est du territoire métropolitain n'est toujours pas desservie. Or, un corridor de transport réel existe entre l'est et le centre de l'île de Montréal et la demande y est suffisante pour justifier l'implantation d'infrastructures lourdes de transport collectif.

La mise en place d'un train de banlieue pour desservir le secteur nord-est de la couronne métropolitaine se justifie également par les performances obtenues au cours des dernières années par le réseau de trains opéré par l'AMT pour desservir la périphérie de Montréal. L'achalandage des trains est passé de près de 7 millions de passagers, en 1996, à plus de 14 millions en 2004, soit une augmentation de plus de 106 % en moins d'une décennie. Pour l'AMT, le train constituant le principal moteur de développement du transport collectif, le train de l'Est permettra, à cet effet, de créer une nouvelle dynamique d'échanges pour l'est de Montréal et la couronne nord-est.

Le train de l'Est est ainsi un projet structurant pour l'avenir de la MRC de L'Assomption, dont les principaux objectifs sont :

- consolider et accroître l'usage des transports collectifs;
- améliorer la desserte du territoire de la MRC;
- offrir une alternative attrayante à l'automobile;
- favoriser le développement économique et urbain de ce secteur dans une perspective de développement durable.

Le train de l'Est s'inscrit également dans la révision actuelle, par la MRC de L'Assomption, de la planification de son territoire régional. En effet, conformément à l'article 55 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la MRC de L'Assomption élabore présentement la troisième génération de schéma d'aménagement et de développement pour l'ensemble de son territoire.

C'est dans ce contexte que la MRC de L'Assomption, par l'entremise de la Ville de Repentigny, a mandaté GENIVAR afin d'appuyer l'AMT dans la mise en service du train de l'Est, à travers une étude de planification stratégique comprenant notamment les volets suivants :

- la mise en évidence de la desserte de la MRC par le train de l'Est;
- les estimations d'achalandage confirmant le potentiel d'accueil des gares;
- les aménagements nécessaires aux gares projetées et à leurs accès, afin d'accueillir de manière efficace le plus grand nombre d'usagers et de minimiser les impacts sur la circulation locale;
- les impacts du train de l'Est sur le développement urbain et économique de la MRC.

### 1.2 BUT DE L'ÉTUDE

Cette étude doit permettre à la MRC de L'Assomption d'appuyer l'AMT dans son processus de mise en œuvre du train de l'Est, en démontrant les principaux points suivants :

- la nécessité d'implanter deux gares sur le territoire de la MRC de L'Assomption, afin d'offrir une desserte appropriée à sa population pour le secteur sud, notamment au regard de l'importante demande actuelle en déplacements vers Montréal;
- l'important potentiel d'achalandage des gares prévues sur le territoire de la MRC de L'Assomption;
- la bonne intégration des gares dans le tissu local et leurs besoins en aménagements spécifiques (stationnement incitatif, quais pour autobus, etc.);

- les mesures d'accompagnement nécessaires à l'implantation du train de l'Est et de deux gares dans la MRC de L'Assomption;
- les opportunités d'aménagement, de développement et de redynamisation des secteurs voisins des gares projetées, notamment au niveau des retombées projetées.

Par ailleurs, cette étude doit également se pencher sur les opportunités, le potentiel et la faisabilité d'une extension de la desserte du train de l'Est et l'implantation d'une gare à L'Assomption, en définissant notamment ses besoins en déplacements ainsi que ses possibilités d'accueil et de développement.

Cette étude doit notamment assurer la mise à jour des données sur les déplacements de la population de la MRC de L'Assomption (enquête origine-destination, comptage de circulation, achalandage des autobus, etc.).

La MRC de L'Assomption souhaite donc avoir une réflexion structurée et cohérente, permettant ainsi de démontrer les enjeux liés à la desserte du train de l'Est, les retombées positives que cela peut apporter à la MRC en matière de développement urbain et économique et les mesures à mettre en place pour assurer la bonne intégration du projet dans le territoire local.

*Pour plus de détails, voir la figure 1.1*

**Tableau 2.1 Circuits autobus MRC – Montréal (Honoré-Beaugrand)**

Circuit	Total	Matin	Hors pointe	Après-midi	Temps parcours	
	(autobus/j)	(autobus/h)	(autobus/h)	(autobus/h)	(minutes)	
3 Repentigny - Montréal	Direction Montréal	30	6	1	3	50-60
	Direction MRC L'Assomption	33	2	1	4	
4 Repentigny centre – Montréal	Direction Montréal	10	5	0	0	~35
	Direction MRC L'Assomption	7	0	0	3	
10 (Joliette) - L'Assomption – Montréal	Direction Montréal	7	2	0	1	50-55
	Direction MRC L'Assomption	8	1	1	2	
20 Repentigny - Montréal (express)	Direction Montréal	9	0	1	0	~25
	Direction MRC L'Assomption	6	0	1	0	

Source: RTC de la MRC de L'Assomption

Au total, près de 1 000 000 de voyageurs empruntent ces 4 lignes chaque année, ce qui représente près de 2 000 voyageurs / jour en direction de Montréal à la période de pointe du matin (PPAM).

Il faut également mentionner que, en plus de cette clientèle directement liée à la MRC de l'Assomption, quelque 300 voyageurs / jour empruntent les lignes du CRT de Lanaudière au départ de Joliette en direction de Montréal, à la période de pointe du matin (PPAM).

Pour plus de détails, voir la figure 2.2

## 2.3 CIRCULATION

Le réseau routier structurant de la MRC est organisé autour de l'autoroute 40 qui traverse la MRC d'est en ouest et permet son irrigation à travers 6 échangeurs. Les routes provinciales est-ouest (R-138 et R-344) et nord-sud (R-341, R-339 et R-343) viennent compléter le réseau autoroutier.

Pour relier l'île de Montréal, ces axes convergent vers deux ponts : le pont Le Gardeur (route 138) et le pont de l'autoroute 40.

Au niveau de l'achalandage de trafic, les volumes suivants ont été relevés aux différents endroits du territoire de la MRC :

- Plus de 200 000 véh/j au cordon extérieur de la MRC;
- Près de 135 000 véh/j en liaison avec Montréal;
- 23 400 véh/j sur le boulevard Céline-Dion (prolongement urbain de l'A-640);
- 16 300 véh/j sur le boulevard Pierre-Le-Gardeur, à la hauteur de la gare projetée de Le Gardeur;
- 7 500 véh/j sur la rue Notre-Dame, à la hauteur de la gare projetée de Le Gardeur;
- 11 100 véh/j sur le boulevard de L'Ange-Gardien, à la hauteur de la gare projetée de L'Assomption<sup>1</sup>.

Ce fort achalandage entraîne d'importants problèmes de circulation aux périodes de pointe, avec une saturation quasi généralisée de l'autoroute 40 en direction de Montréal le matin. Cette situation déborde

<sup>1</sup>Projet B.41 du PTI 2007-2009 de l'AMT Desserte secteur L'Assomption – Études d'opportunité

## 2.0 SITUATION ACTUELLE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DES DÉPLACEMENTS DANS LA MRC DE L'ASSOMPTION

### 2.1 POPULATION – OCCUPATION DU TERRITOIRE

La MRC de L'Assomption, composée des 6 municipalités de Charlemagne, Repentigny, Saint-Sulpice, L'Assomption, L'Épiphanie et la paroisse de L'Épiphanie est située dans la portion nord-est de l'île de Montréal, à environ 30 km du centre-ville.

Les quelque 110 000 habitants de la MRC sont concentrés dans des zones résidentielles relativement denses regroupées principalement autour des pôles de Repentigny / Charlemagne (75%) et de L'Assomption (15%). Cette concentration résidentielle est très favorable à une desserte en transport collectif. Le domaine bâti de la MRC est principalement composé de maisons unifamiliales ou semi-détachées, avec une faible proportion d'immeubles de type condo.

Le territoire de la MRC est traversé par la rivière L'Assomption selon un axe nord-sud et bordé par le fleuve Saint-Laurent au sud-est.

Au niveau des activités et des services, il est à noter la présence d'importants centres commerciaux en bordure de l'autoroute 40 à Repentigny et à Lachenaie et d'un Cégep à L'Assomption.

La population de la MRC est en croissance, avec une augmentation observée de près de 7% entre 1996 et 2006. Cette tendance va se maintenir à l'avenir, avec des projections d'un accroissement de 5% d'ici à 2016, pour atteindre 115 000 habitants. Cette croissance pourrait être encore augmentée avec l'arrivée du train de l'Est dans la MRC et les projets de développement lui étant directement liés (« *TOD – Transport Oriented Development* »).

Pour plus de détails, voir la figure 2.1

### 2.2 TRANSPORTS COLLECTIFS VERS MONTRÉAL

L'offre actuelle en transport collectif vers Montréal est organisée avec 4 lignes d'autobus du RTC de la MRC de L'Assomption en rabattement sur le réseau de métro (stations Honoré-Beaugrand et Radisson), permettant également la desserte de la partie sud de l'île de Montréal (corridor Notre-Dame).

Ces lignes sont caractérisées par de bonnes fréquences de desserte aux périodes de pointe, mais des temps de parcours totaux très longs, avec près de 1 h 30 pour relier l'est de Repentigny ou L'Assomption au centre-ville de Montréal (y compris un transfert en métro de plus de 20 minutes). De plus, les ruptures de charges forcées avec le métro rendent les déplacements en transport collectif peu attractifs.



sur le réseau local, avec des usagers empruntant des itinéraires locaux de délestage via le pont Le Gardeur ou via le Pont Rivest et le boulevard Pierre-Le-Gardeur.

À la période de pointe de l'après-midi, des problèmes de circulation apparaissent également au carrefour des routes 341 et 344 à L'Assomption.

Au niveau des contraintes de circulation, la majorité des problèmes de la MRC se concentrent sur les villes de Repentigny et Charlemagne, en raison de leur proximité de l'île de Montréal, avec une demande principalement en échange avec la ville centre.

*Pour plus de détails, voir les figures 2.3.1 et 2.3.2*

## **2.4 DÉPLACEMENTS**

L'analyse des résultats de l'enquête Origine-Destination 2003 de l'AMT souligne clairement la forte demande en déplacements vers Montréal. En effet, ce sont plus de 18 000 déplacements qui sont effectués quotidiennement entre la MRC et l'île de Montréal à la période de pointe du matin. Cela représente une clientèle potentielle non négligeable pour un système de transport collectif performant.

*Pour plus de détails, voir les figures 2.4 et 2.5*

- soutenir le développement économique de la MRC (projets résidentiels, activités commerciales et industrielles, services, etc.);
- planifier des projets de redéveloppement urbain à proximité des gares (TOD).

Ainsi, les chapitres 4 et 5 de cette étude vont détailler le concept global du train de l'Est et définir les aménagements nécessaires des gares et de leurs abords afin de répondre aux objectifs fixés précédemment. Le chapitre 6 (projet prioritaire de développement et consolidation du train de l'Est dans la MRC de L'Assomption) concerne le projet d'extension du train de l'Est et l'implantation d'une gare à L'Assomption, afin de réduire la congestion automobile dans l'axe de l'autoroute 40.

*Pour plus de détails, voir la figure 3.1*

### 3.0 OBJECTIFS

Le portrait de la situation actuelle des déplacements dans la MRC de l'Assomption, présenté au chapitre précédent, souligne notamment le besoin crucial d'un lien structurant en transport collectif pour relier la couronne nord-est de l'agglomération métropolitaine à Montréal. En effet, la mise en place d'un service de train de banlieue permettrait d'offrir d'importantes capacités de déplacements aux heures de pointe afin :

- de répondre à la demande actuelle et future en déplacements vers Montréal;
- d'inciter de nouveaux usagers à se reporter vers le transport collectif et ainsi, à délaisser la voiture;
- de diminuer la congestion du réseau routier supérieur aux heures de pointe, en entrée de Montréal le matin et en sortie l'après-midi;
- d'inciter de nouveaux résidents à venir s'installer à proximité des gares afin de profiter de l'offre en transport collectif;
- de permettre un redéveloppement urbain autour des gares.

Ainsi, pour la MRC de L'Assomption, le projet de train de l'Est proposé par l'AMT répond globalement à ces objectifs. D'une manière plus détaillée, les principaux objectifs liés au transport collectif et au développement de la MRC sont :

- offrir une desserte en transport collectif de qualité à la MRC, pour rejoindre l'île de Montréal et son centre-ville;
- offrir une desserte en transport collectif de qualité à l'île de Montréal, pour rejoindre la MRC de L'Assomption, ses activités et services (notamment les lieux d'éducation);
- minimiser les coûts d'aménagement et d'exploitation;
- optimiser l'usage des voies ferrées et emprises existantes (CN et CP), en favorisant la variante "Nord" de raccordement à l'autoroute 640;
- optimiser l'emplacement des gares, afin d'être près de la clientèle visée (secteur résidentiel, accès au réseau routier structurant, etc.);
- assurer une accessibilité multimodale de qualité aux gares projetées;
- minimiser l'impact des gares projetées sur la circulation locale;
- offrir de bonnes conditions d'accueil des usagers dans les gares (stationnement incitatif, quai pour autobus, stationnement pour vélos, abri, etc.);
- diminuer la circulation des navetteurs et ainsi, leurs émissions polluantes (bruit, gaz à effet de serre, etc.);

## 4.0 LE PROJET DU TRAIN DE L'EST

### 4.1 CONCEPT DE BASE

Le parcours de cette nouvelle ligne de train de banlieue a une longueur totale de ~50 km et utilise en partie le tracé existant de la ligne de train de banlieue Montréal – Deux-Montagnes entre les gares Centrale et Mont-Royal (8,6 km). À partir de la gare Mont-Royal, le tracé bifurque vers l'est sur la subdivision Saint-Laurent du CN pour se rendre jusqu'à la gare de Repentigny/Le Gardeur (~29 km). À partir de là, un nouveau tronçon ferroviaire est créé pour rejoindre le centre de l'emprise de l'autoroute 640 jusqu'à la gare de Terrebonne, à la hauteur de l'aéroport (~10 km). Le tracé bifurque ensuite au nord, dans l'emprise de la ligne du CP, pour rejoindre la gare de Mascouche et le nouveau garage (~2 km).

Bien qu'initialement ce projet comporte, entre autres, des gares à Mascouche, Terrebonne, Repentigny et Charlemagne, l'AMT désire étudier des variantes de tracé d'aménagement et s'assurer d'analyser toutes les options possibles pour les audiences publiques.

En avril 2007, trois variantes sont envisagées par l'AMT pour relier la gare de Charlemagne à l'autoroute 640 :

- **La variante "nord"**

Dans cette variante initiale, le train emprunte la voie du CN jusqu'à la nouvelle gare de Repentigny/Le Gardeur, à la hauteur de l'autoroute 40. À partir de cette gare, un nouveau tronçon ferroviaire est créé en longeant au maximum les bassins d'épuration voisins, afin d'éviter de trop pénétrer le périmètre de sécurité de l'usine General Dynamic (SNC-TEC), pour rejoindre l'emprise de l'autoroute 640 à proximité du nouvel échangeur de Lachenaie. À cet effet, il est admis par l'AMT qu'un rayon de 146 m peut être utilisé pour tracer l'emprise du nouveau tronçon ferroviaire.

Deux sous variantes de connexion à l'autoroute 640 sont envisagées pour la variante nord:

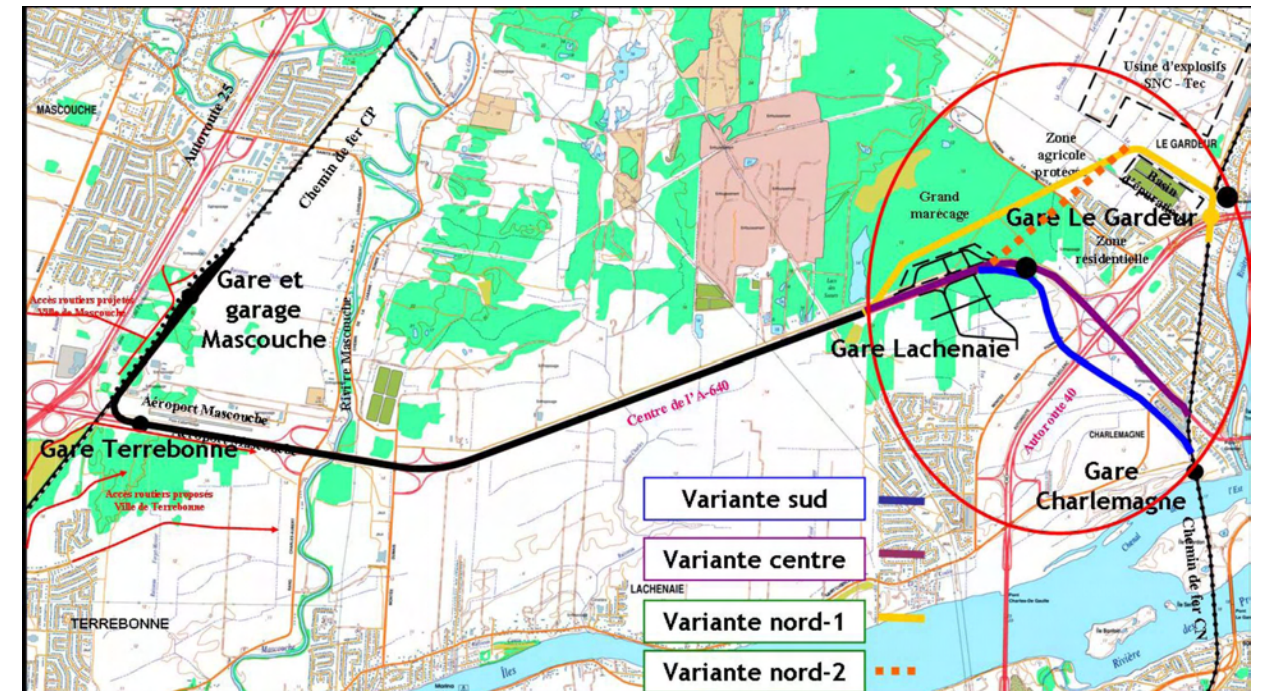
- **la variante nord-1**, qui se connecte après l'échangeur de Lachenaie, en traversant une zone marécageuse;
- **la variante nord-2**, qui coupe au plus court pour se connecter à l'autoroute 640 avant l'échangeur de Lachenaie, évitant ainsi la zone marécageuse.

- **La variante "centre"**

Dans cette variante, le tracé du nouveau tronçon ferroviaire rejoint directement l'autoroute 640 (boulevard Céline-Dion) en sortie de la gare de Charlemagne, en empruntant une structure aérienne. Il s'insère au centre de l'autoroute 640 jusqu'à la gare de Terrebonne.

- **La variante "sud"**

Dans cette variante, le tracé bifurque à l'ouest au droit de la gare de Charlemagne, en traversant par structure aérienne la zone de marais. Le nouveau tronçon ferroviaire franchit ensuite l'autoroute 40 pour rejoindre l'emprise de l'autoroute 640 à l'ouest du nouvel échangeur de Lachenaie.



Source: AMT – Devis technique appel d'offres DA 9708 – avril 2007

Le concept de base retenu par l'AMT pour le train de l'Est repose sur les principaux éléments suivants :

- l'utilisation de l'infrastructure existante du CN (tronçon Montréal – Repentigny) et de l'emprise du CP (tronçon Terrebonne – Mascouche);
- la création d'un nouveau tronçon ferroviaire au centre de l'emprise de l'autoroute 640 entre Repentigny et Terrebonne. Selon les analyses préliminaires effectuées, la variante "nord 2" est celle que privilégie l'AMT tant au niveau des impacts environnementaux, que des coûts et de la qualité de la desserte;
- l'implantation de 4 gares en dehors de Montréal, à Charlemagne, Repentigny (secteur Le Gardeur) Terrebonne et Mascouche;
- l'implantation d'un garage à Mascouche;
- la desserte de la ligne aux périodes de pointe et hors pointe (midi et soir), avec un temps de parcours de ~61 minutes entre Mascouche et la gare Centrale de Montréal;
- l'aménagement de stationnements incitatifs aux gares localisées proche du réseau routier supérieur;
- la réorganisation des réseaux des organismes de transport en commun, en rabattement sur les gares afin de garantir les correspondances.

Pour plus de détails, voir la figure 4.1

## 4.2 RÉORGANISATION DES RÉSEAUX DES ORGANISMES DE TRANSPORT

La réorganisation des réseaux des organismes de transport se fera pour assurer la desserte des gares aux heures de desserte de celles-ci.

Ainsi, pour le RTC de la MRC de L'Assomption, il est prévu de maintenir les lignes actuelles desservant Montréal, avec une adaptation des horaires d'autobus. En effet, les lignes d'autobus desservant le sud de l'île de Montréal sont complémentaires au train de l'Est qui dessert le nord de l'île. Des modifications ou des prolongements des itinéraires pour desservir les arrêts d'autobus aménagés aux gares de la MRC sont donc à prévoir.

Sous réserve des intentions du CIT Les Moulins, les lignes 11 et 40 (ou toute autre) pourraient être déviées / prolongées vers la gare de Charlemagne. Pour le CRT Lanaudière, c'est la ligne 45 qui sera prolongée vers la gare de Repentigny/Le Gardeur.

Ainsi, le réseau de transport collectif local gardera sa vocation de desserte de la MRC de L'Assomption pour l'accès aux lieux d'éducation, d'emplois et de loisirs, avec de bonnes connexions aux gares du train de l'Est aux heures de pointe.

*Pour plus de détails, voir la figure 4.2*

## 4.3 ESTIMATION DE L'ACHALANDAGE DES GARES

Les deux gares situées sur le territoire de la MRC de L'Assomption permettent d'offrir une couverture appropriée pour le secteur sud de la MRC, ainsi qu'aux territoires voisins. De plus, certains secteurs de Repentigny et Charlemagne sont couverts par les deux gares, laissant ainsi le choix à l'utilisateur pour son point d'accès en fonction des conditions de circulation, des autres motifs de déplacements (déposer les enfants à l'école, faire des achats en chemin, etc.).

L'estimation de l'achalandage des gares effectuée par GENIVAR (sur la base des études d'achalandage effectuées par l'AMT en 2006<sup>2</sup>, complétées par l'analyse de la clientèle résidente à proximité immédiate des gares et susceptible de prendre le train de l'Est en s'y rendant à pied ou à vélo) permet d'estimer à 1 650 usagers / jour la clientèle du train de l'Est au départ des deux gares de la MRC, pendant la période de pointe du matin (PPAM).

Pour estimer la clientèle potentielle des gares s'y rendant à pied ou en vélo, l'hypothèse suivante a été retenue: 20% des habitants résidant à proximité des gares (moyenne des habitants à 500 m et 1 km de la gare) et se rendant à Montréal à la période de pointe du matin (0,16 dépl/hab selon l'enquête O-D 2003 de l'AMT) accèdent au train à pied ou en vélo.

Il est prévu que près de 81 % de la clientèle totale se rend aux gares en voiture, pour près de 7% à pied et en vélo et plus de 12% en autobus.

La répartition de la clientèle entre les deux gares est estimée à :

- 940 montées/jour à Charlemagne;
- 710 montées/jour à Le Gardeur;

Il est toutefois à souligner que ces estimations sont très conservatrices, en regard du rôle joué par le train de banlieue dans les autres secteurs périphériques de Montréal. En effet, les enquêtes O-D 2003 de

l'AMT montrent que pour des secteurs identiques à la MRC de L'Assomption (proximité de Montréal, type de desserte du train, temps de parcours, etc.), la proportion de l'achalandage du train est près du double des estimations actuelles de l'AMT.

Il faut également mentionner que la population de la MRC va croître au cours des prochaines années, notamment dans des projets de type « TOD » à proximité des gares. Ces nouveaux résidents représentent donc un potentiel non négligeable d'augmentation de l'achalandage de l'ordre de 300 usagers / jour.

Par ailleurs, il est à mentionner que l'AMT est en cours de validation d'une nouvelle estimation de l'achalandage du train de l'Est, dont les résultats devraient être disponibles sous peu.

*Pour plus de détails, voir les figures 4.3.1 à 4.3.3*

## 4.4 ESTIMATION DU COÛT DU PROJET

Selon l'AMT, le coût global du projet de train de l'Est se monte à près de 300 M\$ (précision de +/- 30%), dont près de 127 M\$ pour l'achat du matériel roulant.

### 4.4.1 Coût d'aménagement

Au niveau des deux gares de la MRC de L'Assomption, le coût d'aménagement suivant a été défini par GENIVAR (précision de +/- 30%), sur la base de l'estimation de l'AMT de 2006<sup>2</sup> (valeur foncière des terrains et travaux ferroviaires non compris) :

- Gare de Charlemagne : 5,8 M\$
- Gare de Le Gardeur : 13,8 M\$ (dont près de 6,5 M\$ pour la couverture du cours d'eau Grande Débouche)

Ce coût comprend l'aménagement des quais du train ainsi que du matériel d'accueil des usagers (abri, distributeur de billets, information, etc.), des stationnements incitatifs, des quais pour les autobus, des liaisons piétonnes et des boucles de "kiss'n ride".

### 4.4.2 Coût des mesures d'accompagnement

L'estimation par GENIVAR du coût des aménagements des gares ne tient pas compte des mesures d'accompagnement nécessaires sur le réseau routier local, à proximité des gares, ni des travaux ferroviaires liés au nouveau tronçon ferroviaire, au niveau de la gare de Le Gardeur. Les coûts suivants ont donc été estimés pour les mesures d'accompagnement nécessaires à mettre en place sur le réseau routier local, afin de garantir une bonne intégration des gares et garantir le bon fonctionnement de leurs accès :

- pour accéder à la gare de Charlemagne :
  - 0,4 M\$ (pour les interventions à réaliser sur le territoire de Charlemagne)
- pour accéder à la gare de Le Gardeur :
  - variante boulevard Pierre-Le-Gardeur avec un passage à niveau: 5,4 M\$
  - variante boulevard Pierre-Le-Gardeur en viaduc: 12,2 M\$ (viaduc compris) (nécessitant la réalisation d'une étude d'évaluation des impacts)
  - nouvelle bretelle de sortie de l'autoroute 40: 1,2 M\$
  - secteur pont Rivest / rue Saint-Paul: 22 M\$

<sup>2</sup> Tecslut Inc (Janvier 2006), Étude du train de banlieue Montréal/Repentigny – Choix de sites et élaboration des concepts des gares, pour l'AMT

Ces coûts comprennent les aménagements routiers (élargissement de route, réfection de route, viaduc, etc.), les feux de circulation, le jalonnement dynamique des aires de stationnement et le passage à niveau, dans le cas de la variante "passage à niveau" de la gare de Le Gardeur.

Il est à souligner qu'il serait souhaitable que la Ville de Terrebonne puisse étudier les mesures nécessaires pour favoriser une bonne accessibilité au secteur ouest de la gare de Charlemagne, sur le territoire de Lachenaie.

*Pour plus de détails, voir la figure 4.4*

#### **4.5 IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET DU TRAIN DE L'EST DANS LA MRC**

L'arrivée du train de l'Est avec la construction de deux gares sur le territoire de la MRC de l'Assomption va non seulement être profitable en matière de déplacements, mais va également avoir un impact socio-économique direct sur la MRC dans son ensemble, et plus particulièrement à proximité des gares projetées.

Ainsi, l'implantation des gares va engendrer une hausse de la valeur foncière des terrains à leur proximité. Dans le cas de la MRC de L'Assomption, avec la localisation spécifique des deux gares projetées et les valeurs actuelles des habitations à proximité, l'augmentation de la valeur foncière des terrains est estimée par GENIVAR à quelque 18 M\$. Cette augmentation aura un impact direct pour les municipalités, avec une hausse des revenus de taxation municipale.

Le potentiel de densification et de redéveloppement, menant à la construction de 500 à 1 100 unités d'habitation (selon le scénario de densification choisi à Le Gardeur) dans les projets de « TOD » (Transport Oriented Development) à proximité des deux gares, va également avoir des effets directs sur l'économie locale, soit :

- de 75 à 165 M\$ en investissements pour la construction de ces « TOD », selon la MRC de L'Assomption;
- de 11 à 26 M\$/an dépensés dans l'économie locale par les nouveaux résidents, selon GENIVAR.

L'arrivée du train de l'Est dans la MRC de L'Assomption, ainsi que les projets connexes qu'il va engendrer, auront donc un impact économique significatif à l'échelle locale.

*Pour plus de détails, voir la figure 4.5*

## 5.0 PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENTS DES GARES DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU TRAIN DE L'EST

### 5.1 GARE DE CHARLEMAGNE

#### 5.1.1 Principes d'aménagement et d'accessibilité

La gare de Charlemagne est située en bordure de la rivière des Prairies, à l'extrémité de la rue Notre-Dame et le quai est positionné à l'est des voies. Avec des infrastructures d'accueil (stationnement incitatif, stationnement vélo, boucle de dépose-minute/ débarcadère) situées de part et d'autre du quai, cette gare jouit de très bonnes conditions d'accès que ce soit en voiture, en autobus, à pied ou à vélo.

En effet, les usagers en provenance de Repentigny et de Charlemagne peuvent y accéder directement par la rue Notre-Dame. Pour les usagers en provenance de Lachenaie, de l'A-40 et de l'A-640, la gare est accessible via le chemin Saint-Charles / rue Émile Despins et la rue Gagnon.

En ce qui concerne le stationnement incitatif, il existe un potentiel de créer quelques 600 places :

- 350 places du côté est de la gare (Charlemagne), le long du quai;
- 250 places du côté ouest de la gare (Terrebonne/Lachenaie), situées sur la portion de terrain extérieure à la zone identifiée inondable, à l'angle de la rue Gagnon et du chemin Saint-Charles. Cette configuration reprend en grande partie les propositions d'aménagement de l'AMT d'avril 2007.

Au niveau des autobus, quatre quais avec abris et information aux usagers sont prévus le long du boulevard Céline-Dion (A-640) à ~250 m de la gare. En référence à la proposition d'aménagement de l'AMT d'avril 2007, un terminus (6 quais) est prévu du côté ouest de la gare, sur le territoire de Terrebonne (Lachenaie), avec un accès par la rue Gagnon. Ce terminus, ainsi que les places de stationnement incitatif prévues, seront en mesure de répondre adéquatement à la demande des usagers en provenance de Repentigny, Charlemagne, du secteur du carrefour des Fleurs de Terrebonne (Lachenaie) et des autoroutes 40 et 640. La desserte en transport collectif en rabattement sur la gare de Charlemagne sera organisée à travers :

- le prolongement des lignes 1, 11 et 15 du RTC de la MRC de L'Assomption entre la place Repentigny et le terminus ouest de la gare;
- le détour de la ligne 7 du RTC de la MRC de L'Assomption par le terminus ouest de la gare;
- le passage des lignes 9 et 10 du RTC de la MRC de L'Assomption par l'arrêt sur le boulevard Céline-Dion à l'est de la gare;
- sous réserve des intentions du CIT Les Moulins, les lignes 11 et 40 (ou toute autre) pourraient être déviées / prolongées vers la gare de Charlemagne.

Les cyclistes auront également un accès aisé à la gare avec la route verte passant à proximité (côté est).

Un cheminement pour piétons et cyclistes permettra de relier le stationnement incitatif, le terminus des autobus et la boucle de dépose-minute (« Kiss'N'Ride ») du côté ouest de la gare. Pour accéder au quai de la gare, il est proposé de réhabiliter le passage pour piétons et cyclistes sous les voies du train.

Il est à souligner que la ville de Charlemagne a déjà investi plus de 2,3 M\$ pour le réaménagement du carrefour Céline-Dion (A-640) / Émile-Despins en prévision de la réalisation du projet du train de banlieue.

#### 5.1.2 Mesures d'accompagnement

L'analyse de l'ajout du trafic généré par la gare aux heures de pointe montre qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures d'accompagnement sur le réseau routier local, afin de rendre les aires de stationnement incitatif des gares accessibles, sans impacts négatifs sur le réseau routier local.

Au niveau de la gare de Charlemagne, les mesures d'accompagnement recommandées sur son territoire sont :

- l'adaptation du minutage des feux aux carrefours du boulevard Céline-Dion (A-640), en fonction des nouvelles conditions de circulation;
- la mise en place d'un jalonnement dynamique des deux aires de stationnement, indiquant le nombre de places libres de ceux-ci, permettant ainsi d'orienter les usagers vers l'infrastructure offrant des places libres.

L'évaluation des coûts de ces mesures d'accompagnement se monte à quelque 0,4 M\$ et comprend uniquement les interventions à réaliser sur le territoire de Charlemagne.

Il est à souligner qu'il serait souhaitable que la Ville de Terrebonne puisse étudier les mesures nécessaires pour favoriser une bonne accessibilité au secteur ouest de la gare de Charlemagne, sur le territoire de Lachenaie.

#### 5.1.3 Projet de "TOD" proche de la gare

Les terrains disponibles à proximité immédiate de la gare offrent une opportunité unique de densification de l'habitat au centre de Charlemagne. Il est ainsi possible d'y implanter un projet de type « TOD » d'une capacité de 150 à 200 logements, accompagné de surfaces réservées aux commerces.

*Pour plus de détails, voir les figures 5.1.1 à 5.1.6*

## 5.2 GARE DE LE GARDEUR

### 5.2.1 Principes d'aménagement et d'accessibilité

La gare de Le Gardeur est située au nord de l'autoroute 40, entre le boulevard Pierre-Le-Gardeur et la rue Notre-Dame. Avec des infrastructures d'accueil (stationnement incitatif, stationnement vélo, boucle de dépose-minute) situées de part et d'autre du quai, cette gare jouit de très bonnes conditions d'accès que ce soit en voiture, en autobus, à pied ou à vélo.

Cette gare étant placée en amont de la zone de congestion matinale de l'autoroute 40, elle représente une opportunité unique de capter des usagers se rendant à Montréal. La gare de Repentigny/Le Gardeur représente donc le meilleur choix pour l'emplacement d'un point d'arrêt ayant pour vocation de desservir les usagers de Repentigny, de L'Assomption et des secteurs avoisinants.

Les usagers en provenance de Repentigny et de Charlemagne peuvent y accéder directement par la rue Notre-Dame ou par le boulevard Pierre-Le-Gardeur. Pour les usagers en provenance de Lachenaie, la gare est accessible via le nouveau viaduc de l'A-640 et la rue Royal. Pour les usagers en provenance de l'autoroute 40, l'accès se fait par le boulevard Brien, le pont Rivest puis la rue Notre-Dame ou le boulevard Pierre-Le-Gardeur. Enfin, les usagers en provenance de l'A-640 jouissent d'un accès direct via la sortie de l'A-40 débouchant directement sur le boulevard Pierre-Le-Gardeur, à proximité immédiate de la gare.

La Ville de Repentigny envisage la réalisation d'une bretelle de sortie de l'autoroute 40 (direction ouest) se connectant à la rue Royal. Une telle sortie directe de l'autoroute 40 permettrait d'améliorer encore plus l'accès à cette gare depuis l'A-40. Un mandat a été accordé à la firme CLA Experts-Conseils pour étudier le concept d'aménagement. Cette proposition a été transmise à l'AMT et sera acheminée au Ministère des Transports du Québec (MTQ).

Deux variantes de croisement de la nouvelle voie ferroviaire par le boulevard Pierre-Le-Gardeur sont envisageables :

- par la mise en place d'un passage à niveau;
- par la construction d'un viaduc pour le boulevard Pierre-Le-Gardeur. Dans un tel cas, l'accès local au stationnement incitatif ouest se ferait uniquement via la rue de la Couronne. Toutefois, une telle variante nécessite la réalisation d'une étude d'évaluation des impacts.

Ces deux variantes de franchissement de la voie ferrée auront un léger impact sur l'aménagement de la gare et de ses accès piétons, à savoir:

- dans le cas de la variante "passage à niveau":
  - un quai positionné à l'est des voies ferroviaires, centré sous le viaduc de l'autoroute 40;
  - un accès piéton dénivelé au quai, pour les usagers du stationnement incitatif ouest;
  - un accès piéton direct pour les usagers du stationnement incitatif est;
- dans le cas de la variante "viaduc":
  - un quai positionné à l'ouest des voies ferroviaires, centré sous le viaduc de l'autoroute 40;
  - un accès piéton direct pour les usagers du stationnement incitatif ouest, en passant sous le viaduc du boulevard Pierre-Le-Gardeur;
  - un accès piéton dénivelé au quai pour les usagers du stationnement incitatif est;

En ce qui concerne le stationnement incitatif, il existe un potentiel de créer quelques 1 200 places à terme, quelle que soit la variante retenue de franchissement de la voie ferroviaire :

- 600 places du côté est de la gare, de part et d'autre de la rue Notre-Dame;
- 600 places du côté ouest de la gare, entre la limite du périmètre de sécurité de l'usine General Dynamic, le boulevard Pierre-Le-Gardeur et les bassins de traitement des eaux.

En première phase de réalisation, les ~500 places à l'est situées entre la rue Notre-Dame et la voie ferroviaire et les ~400 places à l'ouest situées entre le prolongement de la place Aubert, le boulevard Pierre-Le-Gardeur et la nouvelle voie ferroviaire, seront nécessaires pour accueillir la clientèle du train de l'Est. La réalisation de ces stationnements nécessitera la couverture du cours d'eau Grande Débouche sur une longueur de ~350 m.

Cette première phase de réalisation est supérieure à l'estimation de l'achalandage qui prévoit un besoin de 550 places. Cependant, il est proposé de légèrement surdimensionner ces infrastructures pour :

- faire face à un achalandage supérieur aux estimations actuellement disponibles;
- réaliser en une seule étape des aménagements cohérents d'aires de stationnement.

Au niveau des autobus, des quais avec abris et information aux usagers seraient souhaités à proximité de la gare (le long de la place Aubert dans la variante "passage à niveau" ou le long du boulevard Pierre-Le-Gardeur dans la variante "viaduc"), ainsi qu'un terminus du côté est de la gare (3 quais), avec accès par la rue Notre-Dame. La desserte en transport collectif en rabattement sur la gare de Le Gardeur sera organisée à travers :

- le passage des lignes 7 et 10 du RTC de la MRC de L'Assomption par le terminus est de la gare;
- le détour de la ligne 9 du RTC de la MRC de L'Assomption par l'arrêt de la place Aubert;
- le prolongement de la ligne 45 CRT Lanaudière vers le terminus de la gare.

Avec l'aménagement de l'échangeur de Lachenaie sur l'autoroute 640, il n'est pas exclu que le CIT Les Moulins détourne certaines lignes sur la gare de Le Gardeur.

Les cyclistes auront également un accès aisé à la gare avec la route verte passant à proximité (boulevard Pierre-Le-Gardeur) et des pistes cyclables le long de la rue Notre-Dame et de la rue de la Presqu'île.

### 5.2.2 Mesures d'accompagnement

L'analyse de l'ajout du trafic généré par la gare aux heures de pointe montre qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures d'accompagnement sur le réseau routier local, afin de rendre les aires de stationnement incitatif des gares accessibles, sans impacts négatifs sur le réseau routier local.

Au niveau de la gare de Le Gardeur, les mesures d'accompagnement recommandées sont :

- la gestion par un panneau « arrêt » de la sortie du stationnement incitatif est sur la rue Notre-Dame;
- l'aménagement d'une bretelle de sortie de l'autoroute 40 sur la rue Royal;
- l'aménagement de voies de virage à gauche sur la rue Royal pour accéder à la rue de la Couronne et à la bretelle d'entrée de l'A-40;
- l'implantation de feux de circulation au carrefour boulevard Pierre-Le-Gardeur / bretelle de sortie de l'A-40;
- la mise en place d'un jalonnement dynamique des deux aires de stationnement, indiquant le nombre de places libres de ceux-ci, permettant ainsi d'orienter les usagers vers l'infrastructure offrant des

places libres. Ce jalonnement dynamique devrait être mis en place sur le boulevard Pierre-Le-Gardeur et la rue Notre-Dame, au niveau de la montée des Arsenaux;

- dans le cas de la variante "passage à niveau":
  - le prolongement de la place Aubert jusqu'au boulevard Pierre-Le-Gardeur et l'implantation de feux de circulation à ce nouveau carrefour;
  - l'aménagement de voies de virage sur le boulevard Pierre-Le-Gardeur pour accéder à la place Aubert et au stationnement incitatif;
  - l'implantation d'un passage à niveau pour le franchissement de la nouvelle voie ferroviaire par le boulevard Pierre-Le-Gardeur;
- dans le cas de la variante "viaduc":
  - l'aménagement d'un viaduc sur le boulevard Pierre-Le-Gardeur pour franchir la nouvelle voie ferroviaire;
  - l'aménagement d'une deuxième voie en est-ouest sur la rue Royal, pour l'accès à la Rue de la Couronne;
  - l'implantation de feux de circulation aux carrefours de la rue Royal avec le boulevard Pierre-Le-Gardeur et la Rue de la Couronne.

Par ailleurs, la ville de Repentigny a un projet pour remédier aux problèmes actuels de circulation du secteur boulevard Pierre-Le-Gardeur – pont Rivest, avec:

- l'aménagement du boulevard Pierre-Le-Gardeur à 2x2 voies, sur environ 200 m de part et d'autre de la montée des Arsenaux;
- l'élargissement du pont Rivest;
- le réaménagement de la rue Rivest et de la rue Saint-Paul jusqu'au carrefour avec Pierre-Le-Gardeur.

L'évaluation des coûts d'aménagement de ces mesures d'accompagnement se monte à quelques 28,6 M\$ dans le cas de la variante "passage à niveau" et à quelques 35,4 M\$ dans le cas de la variante "viaduc" (dont près de 22 M\$ pour le projet de réaménagement du secteur de la rue et du pont Rivest).

### 5.2.3 Projet de "TOD" proche de la gare

L'opportunité d'un développement de type "TOD" est prévue à proximité de la gare de Le Gardeur. Le potentiel d'un tel projet se situe entre 300 et 900 logements créés, en fonction de la densité d'habitat souhaitée pour un potentiel d'investissement variant de 45 M\$ à 135 M\$.

Le concept d'aménagement devra faire l'objet d'une étude du secteur pour évaluer l'occupation du cadre bâti et assujettir le secteur visé aux dispositions spéciales sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, de façon à rencontrer les objectifs fixés et les critères d'évaluation dans une perspective de développement durable.

*Pour plus de détails, voir les figures 5.2.1 à 5.2.10*



## 6.0 PROJET PRIORITAIRE DE DÉVELOPPEMENT ET DE CONSOLIDATION DU TRAIN DE L'EST DANS LA MRC DE L'ASSOMPTION

### 6.1 DESSERTE DU SECTEUR DE L'ASSOMPTION

Le projet de train de l'Est, tel que présenté dans la présente étude, n'est pas un projet abouti et figé dans le temps. Un de ses nombreux avantages est qu'il préserve l'avenir en matière de développement du réseau de train de banlieue, dans la couronne nord-est de l'agglomération métropolitaine.

Dans la cadre de la mise en service du train de l'Est et dans le but de réduire la congestion automobile dans l'axe de l'autoroute 40, l'AMT désire examiner, en collaboration entre autres avec les municipalités de la MRC de L'Assomption, l'opportunité d'offrir un service de trains dans le secteur de L'Assomption (projet B.41 du PTI 2007-2009 de l'AMT). Dans les faits, la réalisation de ce projet viendrait compléter l'offre de service de la MRC de L'Assomption en matière de train de banlieue.

Avec les Laurentides, la région de Lanaudière sera une des régions qui connaîtra une des plus fortes croissances démographiques ces prochaines années<sup>3</sup>. La présence d'une ligne de train de banlieue et l'implantation d'une gare à L'Assomption permettront de répondre aux besoins grandissant en transport collectif de ces secteurs.

L'important bassin de population de L'Assomption / L'Épiphanie et du secteur est du territoire de Repentigny, dont le développement est à toutes fins terminé (~45 000 habitants), représente une opportunité intéressante pour le développement et la consolidation du train de L'Est. En effet, à court terme, cette extension de la desserte et l'implantation d'une gare à L'Assomption seraient compatibles avec le projet initial du train de l'Est tel que présenté dans la présente étude. De plus, cette extension vers L'Assomption pourrait s'effectuer à moindre coût, vu que l'infrastructure ferroviaire existe déjà.

Certains investissements sont à prévoir pour la gare (quais, stationnement incitatif, etc.) et pour les aménagements ferroviaires requis, suite aux négociations à tenir avec le CN. La construction d'un garage, l'achat de matériel roulant ainsi que les mesures d'accompagnement locales sur le réseau routier d'accès à la gare seraient notamment nécessaires.

Un tel service permettrait donc de relier le centre-ville de Montréal en moins de 1h depuis L'Assomption. De plus L'AMT a déjà signifié son intérêt à implanter deux départs à destination en période de pointe du matin à partir de L'Assomption à Montréal, suite à la mise en service du train de l'Est

## 6.2 GARE DE L'ASSOMPTION

### 6.2.1 Principes d'aménagement et d'accessibilité

La gare de L'Assomption est située en bordure du boulevard de L'Ange-Gardien, à l'extrémité ouest de la ville. Avec des infrastructures d'accueil (stationnement incitatif, stationnement vélo, boucle de dépose-minute) situées du côté est du quai et directement reliées au boulevard de L'Ange-Gardien, cette gare jouit de très bonnes conditions d'accès que ce soit en voiture, en autobus, à pied ou à vélo.

En effet, les usagers en provenance de L'Assomption peuvent y accéder directement par le boulevard de L'Ange-Gardien. Pour les usagers en provenance de L'Épiphanie, Saint-Sulpice, Lavaltrie, Lanoraie et de Joliette, les routes 339 et 343 sont directement connectées au boulevard de L'Ange-Gardien. Enfin, pour les usagers en provenance de Repentigny et de l'A-40, l'accès se fait par le pont de la montée de L'Épiphanie (route 341) et la route 344 qui devient le boulevard de L'Ange-Gardien à L'Assomption.

En ce qui concerne le stationnement incitatif, la municipalité est actuellement propriétaire d'un terrain qui permet l'aménagement de quelques 650 places à terme, entre le boulevard de L'Ange-Gardien et la voie de chemin de fer. Toutes les infrastructures municipales nécessaires à cet aménagement sont d'ailleurs déjà en place.

En première phase de réalisation, quelque 200 places de stationnement incitatif seront nécessaires pour accueillir la clientèle du train de l'Est.

Au niveau des autobus, un terminus est prévu du côté est de la gare (3 quais), avec accès par le boulevard de L'Ange-Gardien. La desserte en transport collectif en rabattement sur la gare de L'Assomption sera organisée à travers :

- le passage des lignes 1 et 10 du RTC de la MRC de L'Assomption par le terminus de la gare;
- le prolongement de la ligne 45 du CRT Lanaudière vers le terminus de la gare.

Les cyclistes auront également un accès aisé à la gare avec la route verte passant à proximité de la gare, le long du boulevard de L'Ange-Gardien.

Des cheminements pour piétons permettront de relier le stationnement incitatif, le terminus des autobus et la boucle de dépose-minute au quai.

### 6.2.2 Mesures d'accompagnement

L'analyse du trafic généré par la gare aux heures de pointe montre qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures d'accompagnement sur le réseau routier local, afin de rendre les aires de stationnement incitatif des gares accessibles, sans impacts négatifs sur le réseau routier local.

Au niveau de la gare de L'Assomption, les mesures d'accompagnement recommandées sont :

- l'implantation de feux de circulation au carrefour boulevard de L'Ange-Gardien / accès gare / accès Electrolux;
- l'aménagement de voies de virage à gauche pour accéder à la gare et à l'usine Electrolux.

L'évaluation des coûts d'aménagement de ces mesures d'accompagnement se monte à quelques 0,6 M\$.

<sup>3</sup> Institut de la statistique, gouvernement du Québec

### 6.2.3 Projet de "TOD" près de la gare

Il y a actuellement peu de terrains libres à proximité immédiate de la gare de L'Assomption. L'opportunité d'un développement de type « TOD » passe par la restructuration du milieu bâti local et une mutation des activités présentes (Coop agricole, centre de rénovation). Actuellement, le secteur près de la gare accueille diverses entreprises qui pourraient être relocalisées afin de permettre le redéveloppement de ce secteur qui possède un fort potentiel de développement compte tenu de la proximité du centre-ville et la présence de la piste cyclable. Le potentiel de développement de ce secteur est de quelque 500 logements créés.

*Pour plus de détails, voir les figures 6.1 à 6.7*

## 7.0 OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT FUTUR

---

Tel que mentionné précédemment, il est impératif à court terme de compléter l'offre de service de la MRC de L'Assomption en matière de desserte de train de banlieue par l'extension du train de L'Est vers L'Assomption.

Dans une troisième phase, le réseau ferroviaire pourrait se prolonger de L'Assomption vers Joliette, afin de répondre aux besoins de déplacements de la région de Lanaudière, dans le cadre de la consolidation du projet de train de l'Est.

Bénéficiant d'un bassin de population d'environ 40 000 habitants, l'agglomération Jolietaine offre un potentiel intéressant pour une desserte en train faisant suite à l'extension du projet de train de l'Est vers L'Assomption.

Il est à souligner qu'à l'heure actuelle, il y a déjà près de 600 voyageurs / jour sur les lignes du CRT Lanaudière entre Joliette et Montréal, ce qui représente un potentiel de clientèle non négligeable pour le train de l'Est.

Un tel service permettrait de relier Joliette au centre-ville de Montréal en moins de 1h30 (par comparaison la liaison Saint-Jérôme – Lucien-L'Allier dure 1h25).

*Pour plus de détails, voir la figure 7.1*

## 8.0 CONCLUSION

Il est à rappeler que cette étude a comme objectifs principaux de:

- appuyer l'AMT dans le développement du projet de train de l'Est;
- justifier les besoins de la MRC de L'Assomption pour accommoder la demande en déplacements vers Montréal;
- justifier la nécessité d'aménager deux gares sur le territoire de la MRC de L'Assomption: Charlemagne et Repentigny/Le Gardeur, afin d'offrir une desserte appropriée pour le secteur sud;
- planifier l'arrivée prochaine du train de l'Est en définissant les principes d'accessibilité et d'aménagement des gares prévues sur le territoire de la MRC de L'Assomption (Charlemagne et Repentigny/Le Gardeur);
- définir les potentiels de développement urbain liés à la mise en service du train de l'Est;
- estimer les impacts économiques de la mise en service du train de l'Est;
- déterminer les opportunités, le potentiel et la faisabilité d'une extension de la desserte du train de l'Est et l'implantation d'une gare à L'Assomption;
- mettre à jour des données sur les déplacements de la population de la MRC de L'Assomption.

La couronne nord-est de l'agglomération métropolitaine est actuellement le seul secteur périphérique de Montréal à ne pas être desservi par une ligne de train de banlieue, alors qu'il existe une réelle demande en déplacements entre la MRC et Montréal.

**La MRC de L'Assomption adhère et endosse entièrement la décision gouvernementale et la planification de l'AMT qui retient le projet de train de l'Est desservant l'île de Montréal, Charlemagne, Repentigny, Terrebonne et Mascouche, avec la variante "nord" de connexion à l'autoroute 640, comme projet prioritaire et préférentiel pour répondre aux besoins de la population du secteur nord-est de la couronne métropolitaine de Montréal.**

L'étude confirme également la nécessité, pour la desserte de la MRC de L'Assomption, d'implanter deux gares sur son territoire, à Charlemagne et à Repentigny/Le Gardeur, afin d'offrir une desserte appropriée pour le secteur sud de la MRC.

L'extension du train de l'Est pour une desserte de L'Assomption s'inscrit aux orientations de développement et de consolidation du réseau de trains de banlieue de l'AMT (B.41 du PTI 2007-2009 de l'AMT), dont la réalisation demeure un enjeu important pour la MRC de L'Assomption.

Dans ce contexte, l'étude souligne l'impact très positif qu'aura l'implantation du train de l'Est et de deux gares dans la MRC de L'Assomption.

La mise en place d'un service de train de banlieue permettra donc d'une part, de réduire les problèmes récurrents de congestion de l'autoroute 40 en période de pointe matinale grâce à une alternative de

qualité aux usagers et, d'autre part, de consolider la structure urbaine actuelle de la MRC, notamment à proximité des gares. Ainsi ce projet de transport est écologiquement avantageux, car il s'inscrit dans une démarche de développement durable en concentrant et densifiant le développement futur au sein des noyaux urbains existants.

De plus, la présence de deux gares constitue un élément attractif offrant des opportunités de requalification du tissu urbain et permettra de réaliser, à proximité, des projets intégrés de développement urbain axés sur un service de transport collectif de qualité (projet type « TOD »).

L'impact du train de l'Est ne se limitera pas aux seules villes de Charlemagne et de Repentigny, mais débordera vers les secteurs voisins de L'Assomption et de Joliette. La desserte du train de l'Est pourrait se prolonger dans un premier temps vers L'Assomption et par la suite vers Joliette. Ainsi, le train de l'Est vers Mascouche, constitue une première phase de réalisation du projet global. Il est donc important que l'AMT lance rapidement la réalisation de l'étude détaillée en vue d'offrir un service de train de banlieue dans le secteur de L'Assomption, comme le prévoit le PTI de l'AMT favorisant le développement et la consolidation du train de l'Est (B.41 du PTI 2007-2009 de l'AMT).

En conclusion, la MRC de L'Assomption appuie l'AMT pour réaliser dans les meilleurs délais ce train de banlieue, avec les caractéristiques suivantes:

- un train de l'Est utilisant les infrastructures existantes du CN (Montréal – Repentigny/Le Gardeur), de l'emprise de CP (Terrebonne – Mascouche) et empruntant un nouveau tronçon ferroviaire construit au centre de l'autoroute 640 entre Le Gardeur et Terrebonne, avec une connexion à ce nouveau tronçon depuis la ligne du CN selon la variante "nord";
- l'implantation de deux gares dans la MRC de L'Assomption; à Charlemagne et à Repentigny/Le Gardeur;
- un nombre de 1 650 voyageurs attendus chaque jour au départ des deux gares de la MRC, avec 1 500 places de stationnement incitatif, dans un premier temps, pour les accueillir et des lignes d'autobus pour les amener;
- Un coût de 19,6 M\$ pour l'aménagement des gares de Charlemagne (5,8 M\$) et Repentigny/Le Gardeur (13,8 M\$);
- Un coût de 29 M\$ (variante "passage à niveau" pour le franchissement de la voie ferroviaire par le boulevard Pierre-Le-Gardeur) à 36 M\$ (variante "viaduc" pour le franchissement de la voie ferroviaire par le boulevard Pierre-Le-Gardeur) pour les mesures d'accompagnement autour des gares de la MRC (dont près de 22 M\$ pour le réaménagement des rues Rivest et Saint-Paul, ainsi que l'élargissement du pont Rivest);
- des projets de « TOD » à proximité des gares pouvant accueillir plus de 1 100 logements;
- un projet engendrant d'importantes retombées économiques dans la MRC;
- un potentiel d'extension du train de l'Est vers L'Assomption.

**LE TRAIN DE L'EST EST UN PROJET ESSENTIEL AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DE LA MRC DE L'ASSOMPTION ET FAVORISANT SON DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.**

Les données recueillies et présentées dans cette étude devraient servir d'intrant de base aux études en cours pilotées par l'AMT. La présente étude constitue une étape dans un processus global en marche et elle représente un outil de planification stratégique en constante évolution.

*Pour plus de détails, voir la figure 8.1*

## RÉFÉRENCES

---

### BIBLIOGRAPHIE

STATISTIQUE CANADA (2006) *Recensements 1996 – 2001 – 2006*.

AMT (2003) *Enquêtes Origine-Destination 1993 – 1998 – 2003*, Agence métropolitaine de transport.

AMT (2006) *Plan stratégique de développement des trains de banlieue*, Présentation au MTQ du 5 juin 2006, Agence métropolitaine de transport.

AMT (2005) *Rapport annuel 2005*, Agence métropolitaine de transport.

AMT (2002) *Bilan et perspectives de développement, réseau de trains de banlieue*, Rapport préliminaire du 18 janvier 2002, Agence Métropolitaine de transport

AMT (2006) *Étude du train de banlieue Montréal / Repentigny, choix de sites et élaboration des concepts des gares – Volet 2: Concepts des gares, analyse d'accessibilité et estimation budgétaire des coûts d'aménagement*, Volume 1: Note technique – Version définitive / Tecscult, janvier 2006

AMT (2006) *Étude du train de banlieue Montréal / Repentigny, Élaboration d'un concept de gare et de garage à L'Assomption* – Présentation des concepts et résultats préliminaires / Tecscult, avril 2006

AMT (2005) *Train de banlieue Montréal*, rapport final / STM Février 2005

BERGERON Daniel (2004) *Portrait du réseau et de la clientèle du réseau métropolitain de trains de banlieue de la région de Montréal*, Université de Montréal, Institut d'urbanisme, automne 2004

## A ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

---

### A1 ABRÉVIATIONS ET SIGLES

AMT	Agence métropolitaine de transport
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CRT	Conseil régional de transport
RTC	Réseau de transport collectif
ITE	Institute of Transportation Engineers
MAMR	Ministère des Affaires municipales et des Régions
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère du Transport du Québec

### A2 UNITÉS

DJMA	Débit journalier moyen annuel
m	Mètre
Veh/j	Nombre de véhicules par jour
Montées/j	Nombre de voyageurs par jour au départ