

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Commission sur le  
**Projet du Train de l'Est**  
de l'Agence métropolitaine de transport (AMT)

Mémoire du  
**Mouvement Au Courant**

Le *Projet du Train de l'Est* (Projet)<sup>1</sup> suscite des questionnements globaux touchant l'aménagement de la grande région de Montréal<sup>2</sup>. Bien que la *Communauté Métropolitaine de Montréal* (CMM), formé en 2001, est chargée, entre autres, d'adopter un schéma d'aménagement pour la grande région de Montréal, le projet de schéma élaboré en 2005 n'est toujours pas approuvé. De plus, le *Règlement de contrôle intérimaire* (RCI) adopté en 2003 et visant en particulier la protection intérimaire de la zone agricole permanente et de certains boisés, n'est toujours pas approuvé par le gouvernement. En l'absence de règles définitives, il n'y a que le *Cadre d'aménagement* de 2001 du gouvernement pour baliser les orientations de développement de la région au delà des schémas d'aménagement de chaque *Municipalité régionale de comté* (MRC).

Dans ce contexte, j'aimerais aborder l'enjeu agriculture en lien avec le Projet. Le *Cadre d'aménagement* est préoccupé par la perte de terres agricoles et stipule que: « Il y a donc lieu de protéger rigoureusement cette ressource collective d'une manière permanente. »<sup>3</sup>

La MRC Les Moulins<sup>4</sup> pour sa part déclare que: « ... la préservation et la valorisation du milieu et des activités agricoles sont jugées très importantes par la MRC ... »<sup>5</sup>

La figure 1 indique la zone agricole protégée dans la zone d'étude pour la nouvelle tronçon de chemin de fer.

---

<sup>1</sup> Le Projet traité dans ce mémoire est le *Projet du Train de l'Est* au complet, soit de la Gare centrale de Montréal jusqu'à la gare de Mascouche.

<sup>2</sup> Territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), Étude d'impact PR-3.1, Figure 1, pdf p. 23 qui est aussi le territoire couvert par les enquêtes origine-destination de l'AMT.

<sup>3</sup> *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, p. 48, [http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm\\_cadre\\_fra.pdf](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm_cadre_fra.pdf)

<sup>4</sup> « La MRC Les Moulins se compose de deux municipalités, soit la Ville de Mascouche et la Ville de Terrebonne. Il est à noter que depuis juin 2001, les villes de Lachenaie, La Plaine et Terrebonne se sont regroupées pour former l'actuelle Ville de Terrebonne. » [http://www.mrclesmoulins.ca/fr/a\\_propos\\_de\\_nous\\_territoire.asp](http://www.mrclesmoulins.ca/fr/a_propos_de_nous_territoire.asp)

<sup>5</sup> Extrait du règlement 97-3, p. 1: « CONSIDÉRANT QUE la préservation et la valorisation du milieu et des activités agricoles sont jugées très importantes par la MRC, tel que le stipule la grande orientation du SAR [Schéma d'aménagement révisé] visant à planifier l'aménagement de la zone agricole et la mise en valeur du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux entreprises agricoles en zone agricoles et en concentrant les activités non agricoles à l'extérieur de la zone agricole; » [http://www.mrclesmoulins.ca/fr/images/PDF/rg\\_97-3/RG\\_97-3.pdf](http://www.mrclesmoulins.ca/fr/images/PDF/rg_97-3/RG_97-3.pdf)

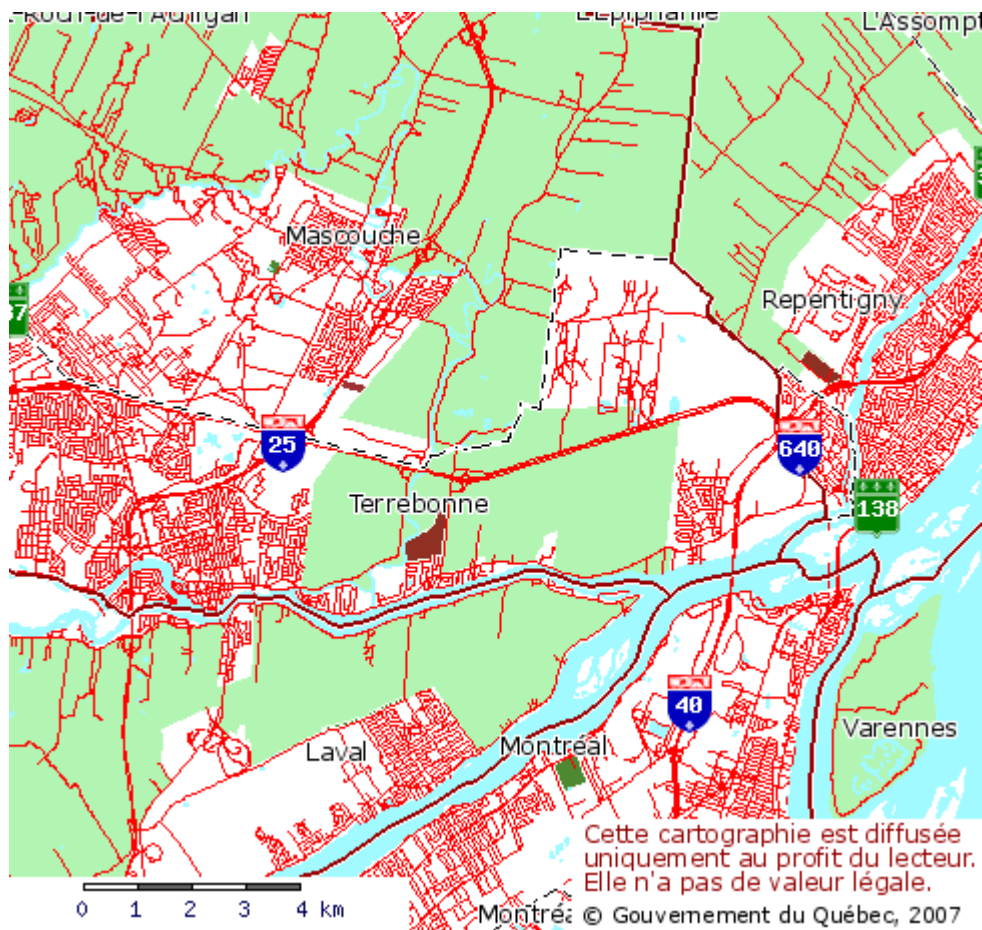


Figure 1. **Zone agricole protégée** (en vert)<sup>6</sup>

En regardant les sites des gares de Terrebonne<sup>7</sup> et de Mascouche<sup>8</sup> on constate que dans chaque cas la gare est bornée d'un côté par la zone agricole protégée.

Pour la gare de Terrebonne, en particulier, la tentation d'empiéter sur la zone agricole à l'ouest afin de réaliser le *Transit Oriented Development* (TOD) évoqué dans l'étude d'impact<sup>9</sup> serait extrêmement fort, voir irrésistible à mon avis.

À Mascouche la tentation serait moindre puisque la gare est dans une zone industriel et la ligne de chemin de fer sert de barrière entre la gare et la zone agricole protégée à l'est.

<sup>6</sup> Source: *Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ)*. Accès aux cartes en ligne: <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=159>

<sup>7</sup> DA-4, pp. 18 et 21

<sup>8</sup> DA-4, p. 22

<sup>9</sup> Étude d'impact PR-3.1, pdf p. 68, *Potentiels de clientèle journalière supplémentaire*

**Donc, si la protection de la zone agricole est primordial, le site proposé pour la gare de Terrebonne est à proscrire. Sans la gare de Terrebonne, la justification de la nouvelle tronçon de ligne est à revoir.**

Selon le tableau 12 de l'étude d'impact (PR-3.1, p. 56), la solution A, CN-Mascouche, n'aurait que 213 passagers en *Période de pointe du matin* (PPAM) de plus que la solution B, CN-L'Assomption.

Le coût du nouveau tronçon selon tableau 85 de l'étude d'impact (PR-3.1, p. 250) est de 160 M\$<sup>10</sup> tandis que le coût de la solution B au complet n'est que 250 M\$<sup>11</sup> par rapport à 390 M\$ pour la solution A, CN-Mascouche (DA-4, p. 38).

À mon avis, **on devrait procéder au plus vite avec la solution B, CN-L'Assomption, électrifiée** et réfléchir sur les options pour servir le vieux Terrebonne et Mascouche, soit par train (tracé CP-Mascouche), soit par une bonification de l'actuel service d'autobus au Métro Montmorency<sup>12</sup>. Il est à noter que le temps de parcours de Terrebonne au Métro Berri-UQAM avec le service actuel est d'une heure<sup>13</sup> donc aussi vite que le train proposé<sup>14</sup>.

On note, par contre, pour la solution B, CN-L'Assomption, le temps de parcours par train serait d'une heure<sup>15</sup> par rapport à environ une heure et quart avec l'actuel service de L'Assomption au centre ville de Montréal par autobus et Métro<sup>16</sup>.

À l'égard du tracé CP-Mascouche, je me demande pourquoi le tableau 16 (PR-3.1, p. 60) de prévision d'entrants et sortants est incomplet. Bien que probablement peu de passagers utiliseraient les gares Montréal-Ouest, Vendome et Lucien-L'Allier, ces gares devraient néanmoins figurer dans le tableau.

Quant au choix des sites des gares, celle de Marcel-Villeneuve serait aussi problématique en termes d'impact potentiel sur l'agriculture. Selon l'imagerie par satellite<sup>17</sup>, il n'y pas de développement à cet endroit présentement. C'est effectivement l'avenue Marcel-Villeneuve qui

---

<sup>10</sup> 105,941 M\$ par rapport à 98,3 M\$ dans la présentation du promoteur DA-4, p. 38

<sup>11</sup> Étude d'impact PR-3.1, tableau 30, pdf p. 46.

<sup>12</sup> Ce service est déjà très bon: 23 départs de Terrebonne pendant la pointe du matin (intervalle minimale de 5 minutes) plus 20 pendant la reste de la journée (intervalle maximale d'une heure), temps de parcours 25 minutes.

[http://www.tec.amt.qc.ca/itec/pa1/ghoraires/MRCLM\\_L19\\_DR\\_J10.HTM](http://www.tec.amt.qc.ca/itec/pa1/ghoraires/MRCLM_L19_DR_J10.HTM)

De plus, l'AMT a aménagé un nouveau terminus à Terrebonne avec 857 places de stationnement.

[http://www.amt.qc.ca/tc/Stationnements\\_incitatifs/index.asp?source=18](http://www.amt.qc.ca/tc/Stationnements_incitatifs/index.asp?source=18)

<sup>13</sup> Temps de parcours Métro Montmorency à Métro Berri-UQAM, 22 minutes (Google) + 25 min (note 12) + 10 min de correspondance = 57 minutes.

<sup>14</sup> Étude d'impact PR-3.1, pdf p. 55, « Le temps de parcours prévu est d'environ 62 minutes ... »

<sup>15</sup> Étude d'impact PR-3.1, pdf p. 55, « ... en un peu moins d'une heure (soit 58 minutes). »

<sup>16</sup> Autobus circuit 4, L'Assomption au Métro Radisson 48 minutes

[http://www.tec.amt.qc.ca/itec/pa1/ghoraires/MRCLASSO\\_L4\\_DR\\_J10.HTM](http://www.tec.amt.qc.ca/itec/pa1/ghoraires/MRCLASSO_L4_DR_J10.HTM)

+ correspondance 10 min + Métro Radisson à Métro Berri-UQAM 17 min (Google) = 75 minutes.

<sup>17</sup> Google map: Laval, ave Marcel-Villeneuve et Ligne CP

[http://maps.google.ca/maps?f=q&source=s\\_q&hl=fr&geocode=&q=marcel-villeneuve,laval.qc&sll=45.660967,-73.637066&sspn=0.037552,0.136642&ie=UTF8&ll=45.666966,-73.623333&spn=0.018774,0.068321&t=h&z=14](http://maps.google.ca/maps?f=q&source=s_q&hl=fr&geocode=&q=marcel-villeneuve,laval.qc&sll=45.660967,-73.637066&sspn=0.037552,0.136642&ie=UTF8&ll=45.666966,-73.623333&spn=0.018774,0.068321&t=h&z=14)

constitue la ligne de démarcation entre la zone agricole protégée au nord et la zone blanche. À remarquer de plus que l'agriculture est toujours pratiquée dans la zone blanche.

À un autre niveau j'aimerais commenter les déplacements des personnes à long terme, tel qu'abordé dans l'étude d'impact.

La prévision selon « les tendances lourdes<sup>18</sup> » du nombre de déplacements des personnes par jour dans la grande région de Montréal pour 2026 indique une augmentation de 11,5% par rapport à 2003<sup>19</sup>.

Il est décourageant d'apprendre, en même temps, qu'il y aurait une diminution de 2,6% dans l'utilisation du transport en commun<sup>20</sup>.

Ces prévisions étaient basées sur l'enquête origine-destination de 2003. Il serait intéressant de voir si le prolongement du Métro à Laval aura un effet sur le résultat de l'analyse de l'enquête de 2008.

De tout façon, il est évident que le grand défi est d'améliorer les transports en commun et d'autres solutions de rechange à l'automobile.

---

<sup>18</sup> Notamment en démographie, en motorisation des femmes et en accès des femmes au travail.

<sup>19</sup> Étude d'impact PR-3.1, pdf p. 46. Référence Ministère des transports du Québec (MTQ) et Service de la modélisation des transports (SMST), juillet 2007: *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal – Scénario prévisionnel 2026 tendanciel*. <http://bibnum2.banq.qc.ca/pgq/2007/3544757.pdf> pdf p.48: « ... les résultats du scénario tendanciel présentés ici montrent l'impact potentiel des tendances lourdes tel qu'on les voit évoluer actuellement. Cela ne tient pas compte des variations possibles de l'offre de transport (routière ou de transport collectif) ou de modifications « non tendanciennes » des comportements de mobilité. Par exemple, l'effet de l'ouverture récente du métro à Laval n'est pas considéré dans le scénario tendanciel puisque celui-ci s'appuie sur les données antérieures à sa réalisation. »

<sup>20</sup> Étude d'impact PR-3.1, pdf p. 48, Tableau 9.