

Train de l'est présentation verbale : 13-14 janvier 2009 Im Kay

### **Diapositive du TRACÉ AMT**

Le problème à résoudre, c'est le trafic du matin EST-OUEST causant l'engorgement de la 40 au pont Charles de Gaulle.

La proposition de l'AMT, c'est la construction de 14.7 km de nouvelle voie ferrée dans la direction opposée au trafic, direction OUEST-EST.

Les usagers de Mascouche devraient faire un détour de 9 km pour aller à Montréal et en plus l'AMT leur chargerait 159\$, soit 26\$ de plus que les usagers de Repentigny pour faire ce détour (comme on leur fait faire un détour, à mon avis, ils devraient payer moins cher que les usagers de Repentigny)

### **Diapositive du TRACÉ CP-GARE 341**

La proposition de ce mémoire, c'est de rejeter ce projet et le remplacer par un train de l'est sur la voie ferrée du CP vers Laval avec une gare à l'intersection de la route 341 à l'OUEST de L'Assomption. Ce projet nécessite aucune construction de nouvelle voie ferrée.

Les trains de marchandise seraient éliminés de cette voie, ils seraient détournés sur la voie ferrée du CN et rejoindraient la voie ferrée du CP à l'EST de la route 341 où les deux voies se croisent.

Avec les lois du ministère des transports Chapitre.A-7.02 qui définit le mandat et les responsabilités de l'AMT, et la loi sur les chemins de fer Chapitre C-14.1, l'AMT a tous les pouvoirs nécessaires, avec l'accord du ministre des transports, pour imposer au CN et au CP l'horaire le plus efficace pour les trains de passager.

J'ai été surpris d'entendre aux nouvelles télévisées, la semaine dernière, une représentante de l'AMT dire que c'est le CP et le CN qui les empêche d'avoir l'horaire le plus efficace. Les lois A-7.02 et C-14.1 sont très claires sur ce sujet.

L'AMT pourrait par exemple exiger la construction d'une gare de triage avant la jonction des voies CP et CN à l'EST de la 341.(voir schéma 2)

Les longs trains de marchandise seraient formés et arriveraient à cette gare de triage pour être acheminés par petits convois à leur destination finale.

Il y aurait un va-et-vient de petits convois de 30 à 50 wagons à cette gare de triage; ce qui diminuerait les problèmes de circulation aux passages à niveau dans la région métropolitaine.

En complément au train, pour éliminer l'engorgement du pont Charles de Gaulle, un stationnement incitatif de 4000 places serait aménagé sur l'autoroute 40 entre les routes 341 et 343.

Ce stationnement est déjà construit pour 4000 places; ce sont les voies de service EST et OUEST inutilisées; il n'y manque que 3 km de garde-fous à glissière et quelques voyages de roche et gravelle.

Il ne nécessiterait aucun m<sup>2</sup> de terre agricole et il pourrait être en fonction en mai 2009.

Train de l'est présentation verbale : 13-14 janvier 2009 Im Kay

Évidemment, le réseau d'autobus serait intégré au train avec des navettes entre le stationnement de 4000 places, la gare de la route 341 et le centre d'échange de la rue Leclerc à Repentigny. Il y aurait des pistes cyclables sur les routes 343 et 344 jusqu'à un terminus de ces navettes.

Pour améliorer le service, des voies réservées aux autobus seraient aménagées sur le pont Le gardeur, la rue Sherbrooke, l'autoroute 40 et la nouvelle autoroute 25.

Comme à l'audience du 9 décembre dernier, l'AMT n'a pas parlé des voies réservées aux autobus, j'ai été surpris d'apprendre que c'était le principal mandat de l'AMT, tel que précisé aux sections 52 à 58 de la loi A-7.02

Je vous lis la section 52 : L'AMT peut :

1. désigner des voies de circulation réservées à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes qu'elle indique;
2. conclure avec une personne responsable de l'entretien du chemin public tout contrat visant à compenser en tout ou en partie les coûts d'établissement, d'entretien et d'exploitation de ces voies de circulation réservées;
3. avec l'approbation de la personne responsable du chemin public ou, à défaut, celle du gouvernement, signaler les voies de circulation réservées qu'elle désigne et prendre toute mesure visant à en assurer une utilisation sécuritaire;
4. conclure avec une municipalité tout contrat visant à compenser en tout ou en partie les coûts de synchronisation des feux de circulation installés sur les corridors routiers de nature métropolitaine ou les coûts d'établissement des sens uniques qu'elle détermine.

Quand j'ai lu ça, je n'ai pas compris pourquoi la Mairesse Deschamps réclame des voies réservées depuis des années et ne les obtient pas.

Ça ne prend qu'un mois pour imprimer, installer et entretenir des pancartes et peindre des symboles et des lignes sur la chaussée!

### **Diapositive du MÉTRO-EXPRESS**

Évidemment, ce surplus d'achalandage va engorger le métro;

La solution c'est des rames de métro express pour augmenter la vitesse et la capacité du métro de 32%.

Les rames démarrent par groupes de trois et n'arrêtent qu'à une station sur deux.

Ainsi, à l'heure de pointe, le trajet Honoré-Beaugrand;Mc Gill, ne prend que 17 minutes au lieu de 25 minutes.

### **Diapositive de la DURÉE DU TRAJET**

Avec ce projet, le temps requis pour atteindre le centre-ville est d'environ 30% de moins que le projet de l'AMT.

Mascouche-centre-ville : 43 minutes au lieu de 62

Charlemagne-centre-ville : 36 minutes au lieu de 46

Centre d'échange Leclerc-centre-ville : 38 minutes au lieu de 59

En plus, çà dessert toute la région de l'est jusqu'à Rawdon, Joliette, Berthier

### **Schéma 2 : gare de triage CN-CP**

