

Enquête et audience publique du BAPE

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

Mémoire pour l'audience publique
Du 13 Janvier 2009

Sujet du Mémoire :

Suggestions et commentaires pour améliorer le projet.

Auteur :

Louis-Marie Kay, résident de L'Assomption.

Ce document contient 7 pages.
plus la page de présentation

Transmis le 29 décembre 2008

1. Objectifs de ce mémoire

Ce mémoire démontre que le projet de l'AMT avec la construction de 14.7 km de nouvelle voie ferrée dans la direction OUEST-EST alors que le problème de trafic est dans la direction EST-OUEST n'est pas viable parce qu'il est trop lent et qu'il ne dessert pas une partie importante de la région de l'Est, soit Joliette, L'Assomption et l'Est de Repentigny.

Un projet y est également proposé : ce projet nécessite aucune construction de nouvelle voie ferrée, est plus rapide que le projet de l'AMT et dessert toute la région jusqu'à Rawdon, Joliette et Berthier.

2. Introduction

Lors de l'audience du 9 décembre dernier, le représentant de l'AMT, Monsieur Jean Hardy, a présenté trois tableaux de comparaison des différents scénarios possibles pour le train de banlieue. Ces résultats montrent que le projet retenu, le **train Mascouche-Repentigny-Montréal**, est le **plus dispendieux**, le **plus compliqué techniquement** et le **moins efficace**. En plus il a des inconvénients majeurs :

- Les usagers de Mascouche, pour aller à Montréal, feraient un détour de 9 Km. Monsieur Hardy a mentionné que ce type de projet a habituellement une vie de 40 ans; ça veut dire que pendant 40 ans, pour chaque aller-retour à Montréal, ils feront un détour en train de 18 Km.
- Le secteur Repentigny à l'est de la rivière L'Assomption, qui est le secteur le plus densément peuplé, n'est pas desservi par ce projet.
- La ville de Charlemagne serait encerclée par trois gares et 2630 places de stationnement, elle deviendrait en fait la gare de la Ville de Repentigny avec tous les inconvénients de la circulation d'autobus et autos que ça implique.
- Onze nouvelles gares, c'est beaucoup trop, les services de base : taxi, location d'auto et de bicyclette ne pourront être disponibles à toutes les gares. Il faudrait limiter à cinq gares, par exemple : Mascouche; Repentigny; Pointe-aux-trembles; Anjou; Sauvé.
- En cas de panne, tout le transport en commun de la région est paralysé parce qu'il n'y a pas d'alternative.

Le projet présenté par l'AMT à cette audience doit donc être rejeté en entier.

Par contre le scénario du **train Mascouche-Laval-Montréal** sur la voie ferrée du CP est le **moins dispendieux**, le **plus simple techniquement** et le **plus efficace**. C'est ce scénario qui est recommandé dans ce mémoire en combinaison avec des voies réservées aux autobus sur la nouvelle autoroute 25, l'autoroute 40, le pont Legardeur et la rue Sherbrooke. Des rames de métro Express sont prévues afin de rendre le réseau plus efficace et éviter l'engorgement du métro à cause de cette nouvelle clientèle.

Projet : train de l'Est – mémoire de Louis-Marie Kay

Ce train aurait une gare à l'intersection de la route 341 entre L'Assomption et L'Épiphanie; et une gare à l'intersection de la nouvelle autoroute 25 à Laval. Les principaux points de départ seraient : la gare de la route 341; le terminus d'autobus de Repentigny sur la rue Leclerc, coin Brien; et un nouveau terminus d'autobus régional à l'intersection de la route 341 et l'autoroute 40 avec un stationnement incitatif de 2000 places.

Ces trois terminaux seraient reliés par une navette, ainsi tous les usagers de transport en commun de la région auraient accès à quatre routes distinctes vers Montréal :

1. Train de la gare de la route 341 jusqu'à la gare Centrale.
2. Autobus sur la voie réservée de l'autoroute 25 jusqu'au Métro Radisson
3. Autobus sur la voie réservée de l'autoroute 40 jusqu'au Métro Radisson
4. Autobus sur la voie réservée de la rue Sherbrooke et du pont Legardeur jusqu'au Métro Honoré-Beaugrand.

Les avantages de cette combinaison train-voie réservée aux autobus sont nombreux, j'en énumère quelques uns :

- Avec l'accès à Montréal par quatre routes inter-reliées par une navette, s'il y a un accident ou une panne qui en paralyse une, les usagers peuvent emprunter une autre route avec seul inconvénient d'être en retard!
- Ce projet sera plus rapide que l'automobile et plus économique que le coût de stationnement qui est maintenant de 15\$ au centre-ville. Le parc de stationnement incitatif sera si populaire qu'il devra rapidement être agrandi à 4000 places.
- Ce projet va répondre aux besoins de tous les usagers de transport en commun de la région; quel que soit leur point de départ ou d'arrivée.
- Il pourrait être mis en service en septembre 2009; au moins partiellement avec le stationnement incitatif de l'autoroute 40, la voie réservée sur l'autoroute 40 et le train de Mascouche jusqu'au métro de Laval.

3. Description du projet

3.1 train sur la voie ferrée du CP avec 6 gares

- **gare 1-** à l'intersection de la route 341 entre L'Assomption et L'Épiphanie avec terminal d'autobus et terrain de stationnement pour desservir les villes de : L'Assomption, L'Épiphanie, Rawdon, St-Gabriel, Joliette, Berthier, Lanoraie, Lavaltrie, St-Sulpice et secteur Est de Repentigny.
- **gare 2-** Mascouche, identique à celle proposée par l'AMT.
- **gare 3-** Vieux Terrebonne, usage local jusqu'à Charlemagne.
- **gare 4-** à l'intersection de la nouvelle autoroute 25 avec correspondance vers la station de métro Radisson par la voie réservée aux autobus.
- **gare 5-** Laval, à l'intersection de Pie-IX, usage local.
- **gare 6-** gare existante de la concorde au métro de Laval; arrêt à la gare existante de bois de Boulogne, jonction avec la voie du CN à l'Acadie et tunnel Mont-Royal jusqu'à la gare Centrale.

Projet : train de l'Est – mémoire de Louis-Marie Kay

Idéalement, la voie ferrée du CP serait exclusive aux trains de passagers et électrifiée; les convois de marchandise du CP pourraient être détournés sur la voie du CN et rejoindraient la voie ferrée du CP à l'intersection des deux voies à L'Épiphanie en y ajoutant une interconnexion.

3.2 Terminus d'autobus et stationnement incitatif

En plus du terminus existant sur la rue Leclerc à l'intersection de Brien et le terminus de la gare de la route 341, il y aurait un terminus régional à l'intersection de la route 341 et l'autoroute 40 avec 2000 places de stationnement incitatif sur la voie de service direction Ouest entre la route 341 et la route 343 tel que montré au Schéma-1.(il faut noter ici que ce stationnement n'utilise même pas un mètre carré de terre agricole!)

Ces trois stationnements seraient inter-reliés par une navette.

Pour desservir L'Assomption il y aurait une piste cyclable sur les routes 344 et 343 avec des stationnements pour bicyclettes tel que montré sur le schéma-1.

3.3 Métro Express

Avec ces nouveaux usagers du métro, pour éviter l'engorgement du métro, il fonctionnera avec des rames de métro Express . En voici le principe :

Les rames de métro démarrent par groupes de trois à intervalles d'environ une minute en ne s'arrêtant qu'à une station sur deux de façon à desservir toutes les stations. Ça augmente la capacité et la vitesse du métro d'environ 32%.

Un exemple d'horaire est montré à l'Annexe 1. Dans cet exemple, à l'heure de pointe, le trajet Honoré-Beaugrand-McGill, qui prend en moyenne 25 minutes, n'en prend que 17 avec le métro express et le trajet est beaucoup plus confortable en n'arrêtant qu'à sept stations .

En Allemagne, les trains Express passent vis-à-vis le quai de la gare à haute vitesse sans protection; mais je ne crois pas que nous soyons aussi disciplinés que les Allemands; Je laisse le mandat à l'équipe de calcul de risque de préciser la vitesse maximum sécuritaire de la rame de métro vis-à-vis le quai et si nécessaire prévoir un garde-fou le long du quai avec des barrières qui ne s'ouvriraient que lorsque la rame serait arrêtée, un peu sur le même principe que les portes d'ascenseur.

3.4 Phases II et III

Avec ce projet, le transport en commun est plus rapide que l'automobile pour aller à Montréal, il fera donc partie des mœurs de la région rapidement; une gare et un stationnement incitatif pourra être considéré à l'intersection de l'autoroute 31 vers Joliette pour desservir les villes de Joliette, Berthier, Lanoraie et Lavaltrie.

Le stationnement incitatif de la route 341 pourrait être doublé à 4000 places en utilisant la voie de service en direction Est de la même façon.

Également, en phase III, un vrai train moderne semblable à celui de la ville de Vancouver pourrait desservir Repentigny dans l'axe de la rue Notre-Dame.

4. Conclusion

Le projet décrit dans ce mémoire, soit un réseau de transports en commun inter-reliés combinant un train sur la voie ferrée du CP, des voies réservées pour autobus et des rames de métro Express est de loin le plus économique, le plus fiable, et le plus rapide de tous les scénarios étudiés (plus rapide que l'automobile); Le temps requis pour atteindre le Centre-Ville est de 36 à 43 minutes tel que montré au tableau 1.

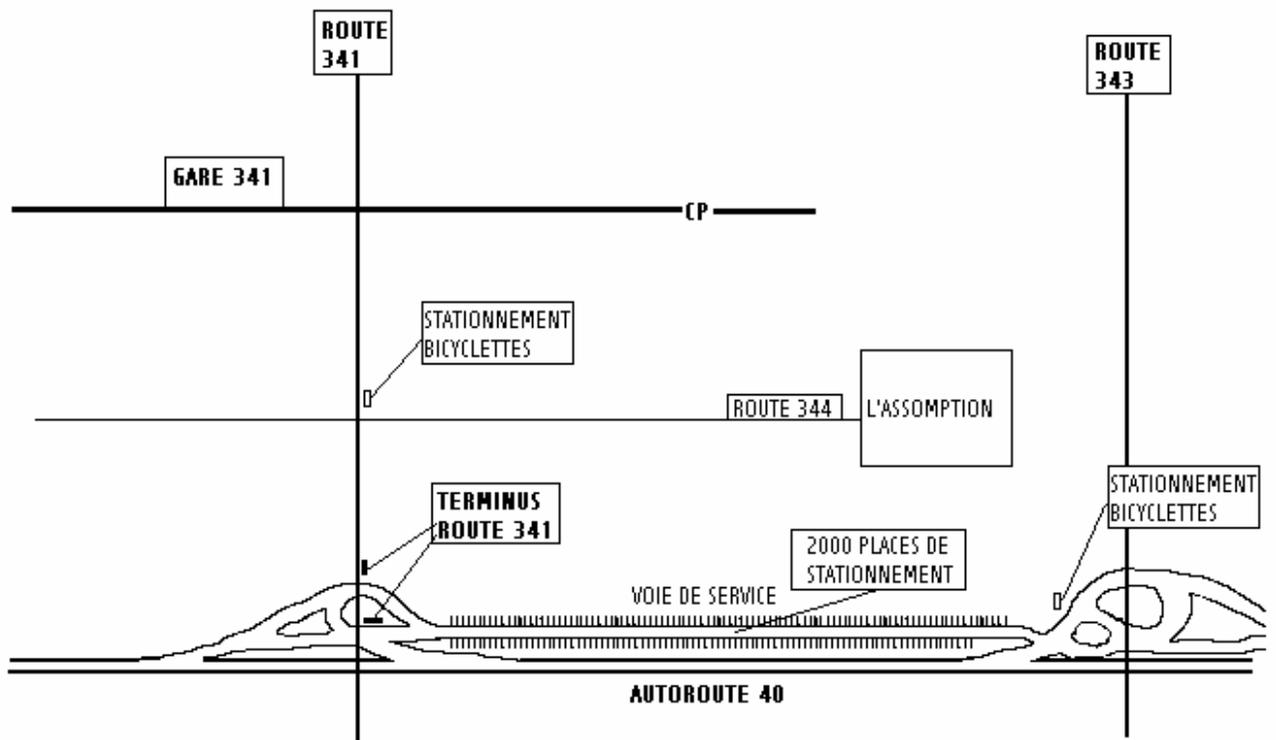
Les six gares prévues dans le projet de l'AMT sur le tronçon de l'île de Montréal de Rivière-des-prairies à l'Acadie, ne faisant plus partie du projet de train de l'Est, pourraient faire partie des scénarios d'expansion du réseau de l'île de Montréal en parallèle avec l'expansion du métro jusqu'aux Galeries d'Anjou. Mais il serait préférable que les convois de marchandise y aient priorité afin que les rails du CP soient réservés aux trains de passagers tel que recommandé à la section 3.1.

Tableau 1 : Temps requis pour différents scénarios.(Minutes)

Trajets principaux:	Proposition de l'AMT : Mascouche-Repentigny- Montréal Rails CN	Proposition de ce mémoire : Mascouche-Laval-Montréal Avec gare intersection de l'autoroute 25; rails CP. Avec voies réservées aux autobus : autoroutes 25 et 40 Ainsi que la rue Sherbrooke.	Proposition de ce mémoire avec rames de métro Express tel que montré à l'annexe 1.
Mascouche- Centre-ville	62	49	43
Terminus Brien- Leclerc; Repentigny- Centre-ville	59	47	38
Terminus Claude- David-Notre-dame; Repentigny- Centre-ville	56	48	40
Charlemagne- Centre-ville	46	44	36

Louis-Marie Kay, ing.
décembre 2008

Schéma 1 : Terminus route 341 et stationnement



**ANNEXE 1 : HORAIRE D'UN MÉTRO EXPRESS
POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ ET LA VITESSE DU MÉTRO DE 32%.**

Les rames de métro ne s'arrêtent qu'à une station sur deux.

Par exemple, sur le circuit orange de Honoré-Beaugrand à McGill, chaque rame ne s'arrête que 6 à 7 fois au lieu de 14 fois actuellement comme montré sur l'horaire ci-après; en plus du temps gagné, le trajet est plus confortable surtout pour les passagers debout, pour eux le principal inconfort est lors du freinage et départ à chaque station :

Départ de Honoré-Beaugrand des rames numérotées A, B, C, à intervalles de moins d'une minute.			
Stations de métro	rame A	rame B	rame C
Honoré-Beaugrand	A	B*	C*
Radisson	A	B	C
Langelier			C
Cadillac		B	
L'Assomption			C
Viau		B	
Pi-IX	A	B	C
Joliette			C
Préfontaine	A		
Frontenac			C
Papineau		B	
Beaudry	A		
Berry	A	B	C
St-Laurent	A		
Place des Arts		B	
McGill	A	B	C
* En période hors pointe, un seul train pourrait desservir les stations B et C.			

L'inconvénient pour les passagers qui doivent faire un transfert est largement compensé par l'économie de temps; pour les usagers qui n'utilisent que 2 ou 3 stations non desservies par le même train, un service d'autobus de surface pourrait être mis en place entre les stations adjacentes non desservies par les trois rames.