

VILLE DE  
**Mascouche**

**258**

**P**  **NP**

**DM7**

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

MRC Les Moulins

6211-14-008

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
AUX AUDIENCES PUBLIQUES  
DU BAPE**

**PROJET TRAIN DE L'EST  
LIEN MASCOUCHE-TERREBONNE/REPENTIGNY**

**Présenté par :**

**Richard Marcotte  
Maire**

**et**

**Luc Tremblay  
Directeur général**

**Le 13 janvier 2009**

# **LE TRAIN DE BANLIEUE À MASCOUCHE**

**Rédigé par :  
Monsieur Luc Tremblay, directeur général**

**En collaboration avec :  
Monsieur Claude Théberge, directeur du service de l'aménagement du territoire  
Monsieur Jean-Pierre Boudreau, directeur du service de la protection des incendies  
Monsieur Bruno Bellerose, directeur du service des loisirs et parcs  
Monsieur Michel Gobeil, directeur du service des finances et des ressources humaines  
Madame Monique Muzzarelli, conseillère en communications**

**VILLE DE MASCOUCHE  
3034, chemin Sainte-Marie  
Mascouche Qc J7K 1P1  
Téléphone : (450) 474-4133**

## TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA VILLE DE MASCOUCHE .....	4
INTÉRÊT DU PROJET POUR LA VILLE DE MASCOUCHE.....	5
PRÉOCCUPATIONS DE LA VILLE DE MASCOUCHE.....	11
SUGGESTIONS ET COMMENTAIRES DE LA VILLE DE MASCOUCHE.....	26
POSITION DE LA VILLE DE MASCOUCHE.....	31
<b>ANNEXE 1</b>	
Sondage Mascouche.....	33
<b>ANNEXE 2</b>	
Tracé du train de banlieue Mascouche-Montréal-Repentigny.....	36
<b>ANNEXE 3</b>	
Investissements de la Ville de Mascouche.....	37
<b>ANNEXE 4</b>	
Pétition - Appui au train de banlieue (la pétition sera transmise sous forme d'addenda).....	39
<b>ANNEXE 5</b>	
Économies annuelles - Trains de banlieue versus automobiles.....	40
<b>ANNEXE 6</b>	
Économies globales.....	41

## **PRÉSENTATION DE LA VILLE DE MASCOUCHE**

29<sup>e</sup> ville au Québec, la ville de Mascouche fait partie de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM). Localisée sur la rive nord, dans la MRC des Moulins, elle compte quelque 40 000 habitants.

Accessible par les autoroutes 25 et 640, cette municipalité est traversée, du nord au sud, par une voie ferrée vers Montréal qui, à l'heure actuelle, sert presque uniquement au transport de marchandises dans le tronçon Mascouche-Laval. Dotée d'un réseau routier interne bien développé, elle est seulement desservie, au niveau du transport en commun, par un service d'autobus faisant partie du CRT de Lanaudière.

Essentiellement composée de jeunes familles, la population donne à la ville une vocation résidentielle d'environ 80 %. Les résidents peuvent profiter de parcs de quartier et d'un grand parc nature, de plus de 25 millions de pieds carrés, au cœur du centre-ville. À la croisée des autoroutes, un centre commercial, en deuxième phase de développement, et un parc industriel, en croissance, complètent le schéma d'aménagement.

La ville de Mascouche est pourvue d'un conseil municipal composé de huit (8) conseillers et d'un maire. Quelque 270 fonctionnaires/année et un budget d'environ 52 millions de dollars sont requis pour les services aux citoyens. Avec un développement résidentiel en croissance, la ville de Mascouche englobe près de 16 800 unités d'habitations, auxquelles il faut additionner plus de 600 commerces ou industries légères.

## INTÉRÊT DU PROJET POUR LA VILLE DE MASCOUCHE

Le dossier du train de banlieue revêt un caractère particulièrement important pour Mascouche, sa population et son développement économique. C'est pour cette raison que la Ville présente un mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du Québec. D'ailleurs il est intéressant de rappeler, que le projet d'instaurer un service essentiel de transport en commun Montréal/Mascouche sous la forme d'un transport ferroviaire, a vu le jour à Mascouche, en 1998.

À l'époque, le manque de transport efficace pour desservir notre population, tout particulièrement aux heures de pointe, était flagrant. En effet, alors que toutes les autres régions excentrées de l'île de Montréal disposaient déjà d'un transit lourd, soit métro ou train de banlieue, Mascouche s'accommodait d'un transport par autobus, aux heures de pointe. Bien que de bonne qualité, ces véhicules ne peuvent assurer un transport fiable et constant pour toute la population, leurs horaires d'arrivée étant la résultante de la circulation automobile plus que le fait d'un transporteur public fiable.

À ce constat, s'ajoute le besoin endémique de main-d'œuvre pour nos entreprises des parcs industriels de la région. En effet, le Centre local de développement économique des Moulins (CLDEM) fait le constat que le niveau d'employabilité de nos citoyens a atteint une certaine saturation et qu'il faut puiser dans la région du Grand Montréal Métropolitain afin de combler nos besoins en main-d'œuvre.

**La Ville de Mascouche est persuadée que toute la population du Grand Montréal Métropolitain doit bénéficier des mêmes services, ce qui n'est certainement pas le cas à l'heure actuelle.** Dans notre région, les problèmes de transport étaient et restent toujours endémiques, alors qu'il n'en est pas de même dans les autres secteurs de la couronne de Montréal. Toutes ces raisons ont contribué à la création de comités faisant la promotion de la mise en place, au plus tôt, d'un train dans la banlieue nord-est de la région métropolitaine.

Le mandat des présentes audiences a été donné par la ministre du Développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) au BAPE, en raison de la réception de cinq demandes distinctes requérant la tenue d'audiences publiques.

Ces demandes portent essentiellement sur quatre sujets distincts, soit :

- Deux de ces dernières se rapportent à la procédure d'expropriation et à des mécontentes privées entre l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et certains propriétaires, dont la propriété pourrait être dans le tracé du train. L'un de ces dossiers est celui d'un propriétaire de garage et les autres sont des citoyens de la rue Odilon à Le Gardeur. Ces cas devraient se régler à un autre stade du projet et dans un autre forum. Nous ne croyons pas qu'il s'agisse de dossiers pertinents, à ce stade de l'analyse du dossier.
- Une autre demande provient d'un résidant de Montréal qui dit représenter une centaine de citoyens de l'île de Montréal. Il se questionne sur le fait que ces audiences ne portent que sur une partie du projet, soit sur la portion entre

Mascouche et Repentigny, mais qu'elle n'inclut pas la portion entre Repentigny et Montréal. Les représentants de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont expliqué que ce tronçon se réaliserait sur une voie déjà existante et qu'il n'y aurait pas de travaux dans ce dernier.

- Un citoyen de Repentigny a, quant à lui, émis l'idée de la potentielle dangerosité des sites d'Inter Propane et de General Dynamics, en regard de la proximité du projet dans le trajet proposé.
- Enfin, l'Union des producteurs agricoles de Montcalm sont venus protester à l'avance de la possibilité que ce projet, lorsqu'il sera à maturité, soit un facteur de demandes ou même de pressions d'investisseurs, pour le dézonage de terres arables cultivables, en bordure du tracé.

Cela représente le canevas des interrogations et des questions posées par ces citoyens et ces comités de citoyens.

De plus, le président des présentes audiences a soulevé une interrogation sur l'opportunité d'intégrer une garderie dans l'édifice public multifonctionnel qui viendra compléter l'aménagement de la gare de Mascouche.

La Ville de Mascouche, qui compte plus de 40 000 habitants, entend dans son mémoire, fournir des réponses complètes à certaines de ces demandes, en laissant aux experts le soin de répondre aux autres questionnements, qui nécessitent une expertise plus poussée.

Notre mémoire portera donc :

- √ sur le rappel historique des démarches de la ville et de ses comités pro-train ;
- √ sur les objectifs et les réalisations de la ville, dans le but d'intégrer ce projet dans le paysage municipal ;
- √ sur les efforts consentis par sa population pour mettre en place les services publics nécessaires à la population et aux nouveaux résidents qui viendront s'établir dans la région ;
- √ sur l'intégration complète de ce projet à la trame urbaine.

Nous tenterons également d'expliquer en quoi et comment ce projet de transport public a déjà affecté la vie de tous les résidents de cette ville, en quoi ce dernier ne viendra en aucune façon modifier le développement ou les plans de développement.

Nous ferons également la démonstration qu'à Mascouche le développement s'effectue de façon intégrée et qu'il a fait l'objet d'une planification intense sur son territoire.

## L'historique des démarches portant sur le train de Mascouche

Depuis ces dix dernières années, la Ville de Mascouche travaille à la mise en place d'un projet de train de banlieue, assurant la desserte entre Mascouche et Montréal. Ce dossier s'est amorcé par le dépôt à la MRC Les Moulins d'un rapport concernant la possibilité d'introduire le train de banlieue sur le territoire comme outil de développement et d'aide au transport collectif. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a reçu le dossier dès le mois de mai 1998.

À cette époque, la notion du développement durable en était à ses premiers pas, mais la Ville de Mascouche croyait déjà en la nécessité de doter la région d'un transport lourd aux heures de pointe, qui aurait pour avantage de réduire les temps d'attente sur les routes et de garantir à la population un service de pointe comparable à ce qui existait dans les autres régions.

De nombreuses démarches, études, rencontres avec les partenaires et des résolutions adoptées par tous les intervenants se sont succédées au fil des ans. La population s'est également investie dans la journée « Portes Ouvertes » de l'AMT en septembre 2001 avec plus de 3 500 participants. De plus, une pétition<sup>1</sup> de 10 000 noms a été déposée à l'Assemblée nationale en juin 2002, dont une photo illustre sans équivoque l'importance, par la présence notamment de Serge Ménard, ministre des Transports de l'époque, de Richard Marcotte, maire de Mascouche, de Jean-Marc Robitaille maire de Terrebonne, de membres des conseils municipaux, des députés des comtés, ainsi que par une autre présence, symbolique, celle des nombreux citoyens, signataires de la pétition.



<sup>1</sup> Dépôt de la pétition à Québec – 18 juin 2002

Pendant la même période en octobre 2002, la ville participe à la création d'Accès Laval-Lanaudière, organisme représentant les citoyens de la région, qui a milité activement pour la promotion du train de banlieue jusqu'à son annonce officielle par le premier ministre Jean Charest, en avril 2006.

Par la suite, au cours des deux dernières années, 2007 et 2008, la Ville de Mascouche a intensifié les rencontres avec le ministère des Transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Elle a aussi multiplié les résolutions du conseil, au fur et à mesure de l'avancement du dossier, résolutions épaulées par celles de la MRC Les Moulins. Elle a soutenu le train de banlieue sur toutes les tribunes, y compris à la CMM.

Il nous apparaît essentiel de vous relater ici les principales étapes qui ont été franchies au cours de ces années :

- √ 9 et 10 décembre 2008 - La Ville de Mascouche est invitée à participer à la première étape menant à des audiences publiques portant sur le projet du train de banlieue, convoquée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).
- √ 2 avril 2008 — L'Agence métropolitaine de transport (AMT) invite les citoyens de Mascouche à des séances d'information sur l'état d'avancement des travaux menant à la réalisation du train de l'Est qui reliera Mascouche à Montréal en 2010.
- √ 30 mai 2007 – L'Agence métropolitaine de transport (AMT) réagit au dépôt du budget du gouvernement provincial et confirme les investissements nécessaires à la mise en place de la nouvelle ligne de train de banlieue Montréal/Repentigny-Mascouche (train de l'Est).
- √ 14 mai 2007 - L'Agence métropolitaine de transport (AMT) se joint à la New Jersey Transit Corporation (NJT), pour lancer un appel de propositions conjoint afin d'acquérir des locomotives bimodales, dont cinq serviront au futur train de l'Est (Montréal/Repentigny-Mascouche).
- √ 15 février 2007 – L'Agence métropolitaine de transport (AMT) procède à l'appel de propositions pour l'acquisition de 30 wagons à deux étages pour le train de banlieue Montréal/Repentigny-Mascouche.
- √ 3 avril 2006 – Le premier ministre du Québec, Jean Charest, vient annoncer le train de banlieue à Mascouche en confirmant que les sommes nécessaires ont été dégagées par le gouvernement.
- √ 17 mars 2006 – annonce du train de banlieue Montréal/Repentigny – Mascouche par le premier ministre, Jean Charest, au dîner de la Chambre de commerce de Montréal.
- √ 17 mars 2006 – conférence de presse du ministre des Transports, Michel Després, et du président de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), Joël Gauthier, pour annoncer aux médias la réalisation du train de banlieue.



- √ 8 mars 2006 – position unanime de la Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun : priorité au train de banlieue Mascouche-Repentigny/Montréal.
- √ 4 décembre 2005 – remise d'un rapport d'analyse sur le train de banlieue au premier ministre du Québec, Jean Charest, préparé par Luc Tremblay, directeur général, et Michel Jobin, directeur des communications.
- √ 8 septembre 2005 – rencontre avec la vice-présidente de gestion des projets à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en présence de l'ingénieur de l'AMT, de leur adjoint à la direction générale, du maire de Mascouche et du directeur général.
- √ 27 avril 2005 – rencontre avec le chef de cabinet du ministère des Transports du Québec en présence de Luc Tremblay, directeur général, et Michel Jobin, directeur des communications.
- √ 22 janvier 2005 — résolution 05-01-22 du conseil municipal de la ville de Mascouche – appui à la position de la MRC Les Moulins (résolution 5334-11-04).
- √ 12 mars 2004 – rencontre avec le ministre délégué de la région Lanaudière, le ministre des Transports du Québec et l'adjointe au ministère des Transports en présence du maire, du directeur des communications et du directeur général.
- √ 23 janvier 2004 – rencontre avec le chef de cabinet et l'adjoint politique du ministre des Transports, en présence du directeur du ministère des Transports de Laval, du maire de Mascouche, du directeur des communications et du directeur général.
- √ 22 août 2003 – rencontre avec le chef de cabinet du ministre des Transports du Québec en présence du directeur général.
- √ 15 août 2003 – rencontre avec le chef de cabinet du ministre des Transports du Québec en présence du directeur général.
- √ 28 mai 2003 – rencontre avec le chef de cabinet du ministre des Transports du Québec en présence du maire de Mascouche et du directeur général.
- √ 20 mars 2003 – confirmation par le ministre des Transports du Québec de l'implantation du train de banlieue entre Mascouche et Montréal.
- √ 18 juin 2002 – rencontre avec le ministre des Transports du Québec en présence du préfet, du préfet adjoint, des députés Jocelyne Caron et Gilles Labbé, de Jean-Luc Labrecque, président du CIT, de Daniel Bélec, des conseillers Normand Pagé et Louise Fourtané Bordonado. Daniel Pilon, directeur général de la MRC Les Moulins et Luc Tremblay, directeur général de la ville de Mascouche, ont également assisté à la réunion.

- √ 18 juin 2002 – dépôt à Québec de la pétition de 10 000 noms et d'une quarantaine d'organismes régionaux, approuvant la démarche.
- √ 13 mai 2002 – rencontre avec les députés provinciaux de Terrebonne et Mascouche à laquelle assistaient des représentants des villes de Terrebonne et Mascouche, ainsi que les deux maires.
- √ 9 septembre 2001 – journée portes ouvertes en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les maires des villes de Mascouche, Laval et Terrebonne, ainsi que certains élus de Montcalm – plus de 3500 personnes prennent le train à Mascouche. **(Annexe 1 - copie du sondage, origine-destination)**
- √ Automne 2001 – mise en place du projet de voie réservée sur l'autoroute 25.
- √ Avril à octobre 2001 – résolutions de nombreux conseils municipaux, des MRC de Montcalm, l'Assomption, ainsi que des villes de Terrebonne et Mascouche.
- √ Été 1999 – étude d'opportunité réalisée par L'AMT, en collaboration avec la MRC Les Moulins et les villes de Terrebonne et Mascouche
- √ Printemps 1999 – étude de marché de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).
- √ 14 septembre 1998 – lettre du président du CIT Les Moulins, Jean-Luc Labrecque, à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), pour réaliser une étude complète et exhaustive pour la desserte par train de banlieue.
- √ 19 mai 1998 – envoi de la résolution de la ville de Mascouche à l'Agence métropolitaine de transport.
- √ 13 mai 1998 – résolution du Conseil inter-municipal de transport – demande à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) d'évaluer l'opportunité d'une desserte par train de banlieue dans la MRC Les Moulins, à long terme et dans le cadre d'un projet de mitigation durant les travaux sur le pont Lepage.
- √ Début 1998 — préparation d'un mémoire demandant l'implantation d'un service de train de banlieue par la Ville de Mascouche pour la MRC Les Moulins, mémoire daté du 12 mai 1998.

## PRÉOCCUPATIONS DE LA VILLE DE MASCOUCHE

### ⇒ **Mascouche, une vision élargie de son développement**

La Ville de Mascouche a toujours privilégié pour son territoire un accès sans restriction en provenance ou en direction de l'île de Montréal, c'est dans ce sens qu'elle a toujours supporté les initiatives favorisant l'implantation d'un transport en commun plus accessible et mieux coordonné avec la métropole, acceptant même les factures parfois salées. Cette vision a été intégrée au plan d'urbanisme de la ville et au schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins.

### ⇒ **Une vision globale**

Le schéma d'aménagement, ainsi que le plan d'urbanisme, sont la conséquence d'un développement intelligent et planifié sur l'ensemble du territoire mascouchois. Ainsi, de même que les villes avoisinantes du sud de Lanaudière, la ville de Mascouche est devenue fort attrayante pour les jeunes familles. À la fois urbaine et champêtre, elle offre une qualité de vie différente et complémentaire par rapport à celle de la métropole.

C'est pourquoi les projets domiciliaires se multiplient, répondant à la demande. Entre 2003 et 2009, plus de 4700 unités d'habitation ont été construites à Mascouche. Cette croissance entraîne inévitablement un surcroît d'automobiles sur les routes, matin et soir.

<b>Ville de Mascouche</b>	
<b>Statistiques 2003-2009</b>	
<b>ANNÉE</b>	<b>LOGEMENT</b>
2003	491
2004	531
2005	906
2006	926
2007	838
2008	1091
<b>Total</b>	<b>4783</b>

Pour palier aux problématiques du transport routier sur le territoire, en conformité avec ses orientations de développement et en prévision de l'arrivée du train de banlieue, la ville a investi des sommes considérables.

## Ville de Mascouche

Objet de l'investissement :	Montant
Aqueduc - conduite maîtresse Ouest-Est (R-1022)	4 945 000 \$
Accès Ouest-Est entre la montée Masson et le secteur industriel (R-1051)	3 664 000 \$
Accès Est-Ouest en provenance du secteur de l'aéroport (R-1057 et R-1058)	2 704 000 \$
Systeme général de feux de circulation à travers le territoire (R-1076)	2 371 000 \$
Raccordement du réseau routier entre le secteur de l'aéroport et le secteur industriel (R-1082)	4 791 000 \$
Nouvel échangeur à l'autoroute 25 pour effectuer le bouclage du réseau routier (R-1083-1)	19 789 000 \$
<b>Total</b>	<b>38 264 000 \$</b>

Ces investissements ont permis la construction des infrastructures routières à la proximité immédiate de la future gare et autres, nécessaires à l'occupation rationnelle du territoire et à la venue du train de banlieue.

**Précisons que tous ces travaux ont été réalisés avec l'appui de la population, en accord avec le schéma d'aménagement et le plan d'urbanisme local, le tout sans empiètement dans la zone agricole, élément soulevé par certains demandeurs de ces audiences.**

Tout le développement du secteur engendré par la venue du train et celui de la zone urbaine s'effectue à l'intérieur de la zone blanche actuelle. Pour la ville de Mascouche, c'est un aspect important d'une croissance axée sur le respect des principes de développement durable.

### ⇒ **La géographie de la région et notre réseau routier,**

Il est important de rappeler que géographiquement, les résidents de la MRC Les Moulins doivent traverser deux cours d'eau pour arriver sur l'île de Montréal, en passant par l'île Jésus (ville de Laval). Ce sont deux goulots d'étranglement incontournables.

Un seul pont les relie à Laval, soit le pont de l'autoroute 25. Les automobilistes de la MRC Les Moulins ont ensuite le choix entre trois ponts, qui relient Laval et Montréal, mais ils doivent les partager avec les résidents de l'ensemble de la Rive-Nord et de Laval.

Les municipalités de la MRC Les Moulins, dont Mascouche, ont depuis longtemps identifié ces problématiques et veulent utiliser des infrastructures modernes et durables pour alléger la circulation sur les ponts. **Elles ont besoin d'un train de banlieue vers Montréal pour ne pas étouffer dans leur enclave et, à moyen terme, pour amener dans notre région la main-d'œuvre nécessaire à nos entreprises.** Il s'agit ici de la survie de nos villes, car la main-d'œuvre se fait rare pour nos entreprises.

## ⇒ **Un territoire immense**

Chaque jour, des milliers d'automobilistes empruntent la seule voie vers le sud, soit l'autoroute 25 qui est engorgée de 6h à 9h, le matin, et de 16h à 19h, le soir ! Ces embouteillages créent des pertes de temps et une pollution énorme.

Cette voie routière actuelle couvre une région habitée par plus de 250 000 personnes, soit une partie de la MRC Montcalm au nord, la MRC Les Moulins, comprenant les villes de Mascouche et de Terrebonne, ainsi que la partie est de Laval, avant d'entrer dans Montréal. Plus à l'est, dans un rayon de quinze kilomètres seulement, un autre bassin de population de plus de 100 000 personnes de la MRC l'Assomption, se dirige vers Montréal par un unique pont.

À cela, et en sens inverse, se juxtapose une nouvelle clientèle sud-nord, qui ne fera que croître avec l'installation d'un poste de commandement de la Sûreté du Québec à Mascouche. **Ce projet de train couvre le territoire d'une population de plus de 350 000 habitants sur la rive nord, qui jusqu'à ce jour, n'était pas desservie par un transport local convenable aux heures de pointe.**

## ⇒ **Un marché en évolution**

Peu à peu, la clientèle des trains de banlieue s'est modifiée avec l'arrivée d'usagers qui n'ont pas nécessairement besoin d'emprunter les transports en commun. Ceux-là sont des automobilistes qui font le choix d'un moyen de transport rapide, sécuritaire et confortable. Ce sont des professionnels qui en profitent pour travailler dans le train et gagnent ainsi un temps précieux. Ces clients exigent une qualité supérieure!

Le client type est plutôt une femme carriériste qui tient à conserver son emploi à Montréal, pour un salaire plus élevé qu'en région et pour les opportunités d'emploi offertes. Elle n'a pas besoin de voiture pour travailler, mais elle doit être à l'heure au bureau et à la garderie, le soir !

## ⇒ **Une région active**

Les résidants de la région, qui sera desservie par le train de Mascouche, sont très actifs pour la promotion du train de banlieue, un besoin maintes fois réitéré par tous. C'est que le train est aussi un moteur de première importance sur le plan économique.

## ⇒ **Nos services municipaux sont prêts**

Un autre volet important est celui de la préparation des équipements et des services publics pour l'arrivée d'un tel projet. À la ville de Mascouche, les services municipaux s'emploient à ajuster leur niveau de services à la nouvelle demande et aux pressions qui s'exercent sur la qualité et la quantité des services à donner aux résidants. Dans ce sens, la ville de Mascouche a investi des sommes considérables afin d'assurer un

développement de qualité et la mise à niveau des services qu'elle dispense et entend fournir à ses résidents.

Nous déposons en annexe la liste des investissements déjà consentis par la ville de Mascouche dans le cadre de l'arrivée du train et des développements qui s'en suivront (**Annexe 3 – liste des investissements**).

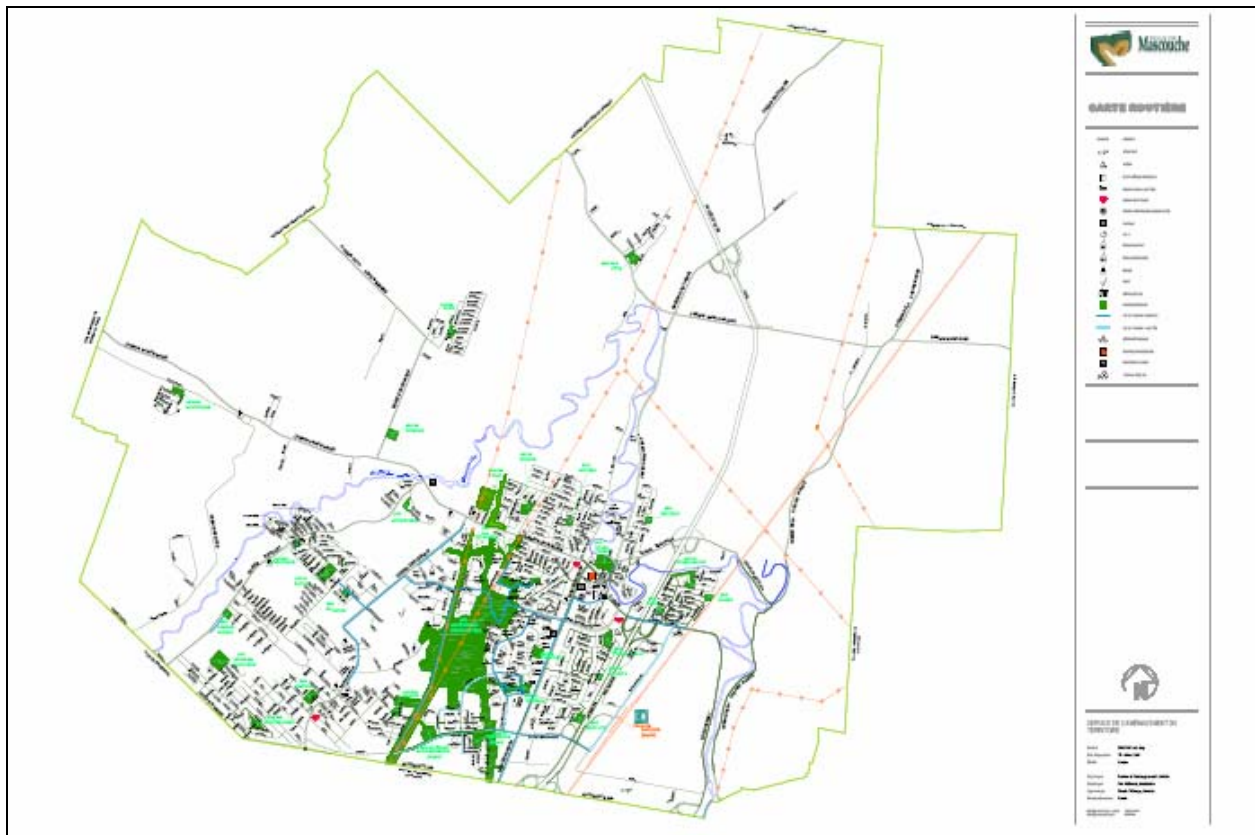
Pour les citoyens de Mascouche, le train de banlieue est une nécessité et nos investissements en sont la preuve la plus tangible. La Ville n'a pas limité ses actions aux discours, elle en a fait sa priorité d'action. Mascouche prêche par l'exemple, par l'exemplarité de son développement axé sur une planification à long terme.

### **La protection incendie**

Pour le Service de prévention des incendies de Mascouche, la venue du train de banlieue ne peut qu'accroître le développement de notre municipalité. En effet, ce moyen de transport est espéré et attendu depuis de nombreuses années. C'est l'un des facteurs qui a guidé les orientations de ce service depuis quelques années. Nous avons orienté nos achats d'équipements en fonction du développement de la municipalité, mais également avec la venue du train de banlieue.

L'agrandissement de la caserne nous permet maintenant d'avoir du personnel en disponibilité à la caserne, et cela, 24/24 heures afin de réduire au minimum les délais d'intervention. Nous avons mis sur pied un système d'appels général. De plus, toutes les entreprises sur le territoire mascouchois ont fait l'objet d'autorisation des services publics municipaux. Les entreprises dans le parc industriel ont également fait l'objet de permis spécifiques et, à notre connaissance, elles ne sont pas différentes de celles qui sont localisées dans d'autres parcs industriels, de même nature. Dans les faits, le service des incendies effectue les vérifications en fonction de ses plans d'intervention et du schéma de risque en vigueur sur le territoire, et ce, pour toutes les entreprises et tous les sites en exploitation dans le secteur.

Nous avons joint la carte représentant le site de la gare du train de banlieue à Mascouche et cette dernière sera ajustée à chaque nouvelle implantation.



Des investissements majeurs ont été effectués par la Ville. Nous nous sommes portés acquéreurs de nouveaux équipements afin de nous permettre de répondre adéquatement à tous les genres d'appels, incluant ceux qui pourraient être engendré par la venue du train de banlieue, soit :

- Nous possédons une plate-forme élévatrice avec pompe intégrée de 1 050 gpm et canon d'incendie automatique de 1200 gpm ;
- lors du remplacement de l'unité # 3 (Thibault 1979), nous avons opté pour une auto-pompe E-One de 1050 gpm avec système de mousse intégré de marque CAF'S 1% - 3% pouvant intervenir sur tous les genres de feu ;
- nous avons pris livraison d'un poste de commandement/unité de secours complètement autonome pouvant se déplacer sur les lieux d'événements majeurs ;
- nous avons remplacé nos outils de décarcération pour les nouveaux systèmes de marque Holmatro (système Core). Ceux-ci sont à la fine pointe de la technologie et possèdent toute la puissance nécessaire advenant des accidents ferroviaires ;
- nous avons procédé à l'achat d'une caméra thermique de marque Bullard nous permettant de pouvoir intervenir dans tous les genres d'environnement ;

- une entente intermunicipale a été signée entre les villes de Mascouche, Terrebonne et Repentigny. Elle a permis la formation d'une équipe conjointe d'interventions en présence de produits dangereux (HAZMAT) ;
- une collaboration avec l'AMT et leurs répondants concerne la mise sur pied de plans d'intervention portant particulièrement sur la future gare de Mascouche ;
- les efforts de prévention ont été accrus depuis plusieurs années dans le parc Industriel de la municipalité concernant les différents risques que l'on y retrouve. Une visite annuelle de prévention est effectuée dans la grande majorité des commerces pour procurer un environnement des plus sécuritaires ;
- l'achat du logiciel "Background" pour les interventions des mesures d'urgence se veut un outil essentiel pour la prévention des risques et l'intervention advenant le cas ;

En conclusion, le Service de prévention des incendies de Mascouche est toujours à l'affût des différents pôles de développement sur notre territoire. Nous réagissons à toutes situations en prenant les mesures de prévention nécessaires.

## **Les loisirs et des parcs**

La ville, désireuse d'offrir un service de qualité à ses résidants et à ceux qui viendront s'installer à Mascouche, a entrepris depuis quelques années, une mise à niveau de ses infrastructures sportives et communautaires, et ce, afin de satisfaire aussi les nouveaux organismes qui regroupent des athlètes de tous les niveaux.

En matière de plateaux intérieurs, la construction d'un nouvel aréna « deux glaces » s'est réalisée en 2007, avec divers locaux de services, occupés principalement par les organismes traditionnels : hockey mineur, patinage artistique, et ringuette, auxquels s'ajoutent le patinage de vitesse et le hockey féminin. Nous pouvons compter aussi sur de nouvelles ligues d'adultes.

La ville a approuvé la construction d'un nouveau gymnase (palestre). Cet équipement sera adjacent à l'école secondaire Le Prélude. Nous y aménagerons des locaux disponibles de jour pour des clientèles retraitées ou travaillant sur des horaires de soir et de nuit.

Un nouveau centre, le Pavillon du Grand-Coteau, a été nouvellement construit, avec une salle de 500 personnes qui peut se diviser en trois, de façon à desservir différentes clientèles. Il est situé aux abords du parc de l'Étang-du-Grand-Coteau et sera accessible aux adeptes de plein air.

Pour les familles, nous avons réaménagé plus de 75 % de nos parcs pour les différentes clientèles : des modules de jeux pour les jeunes et moins jeunes, des rampes de planches à roulettes pour les adolescents avides de cette activité, des



parcours-santé pour les aînés ou tout simplement pour les amateurs d'activités physiques, et ce, en plein-air.

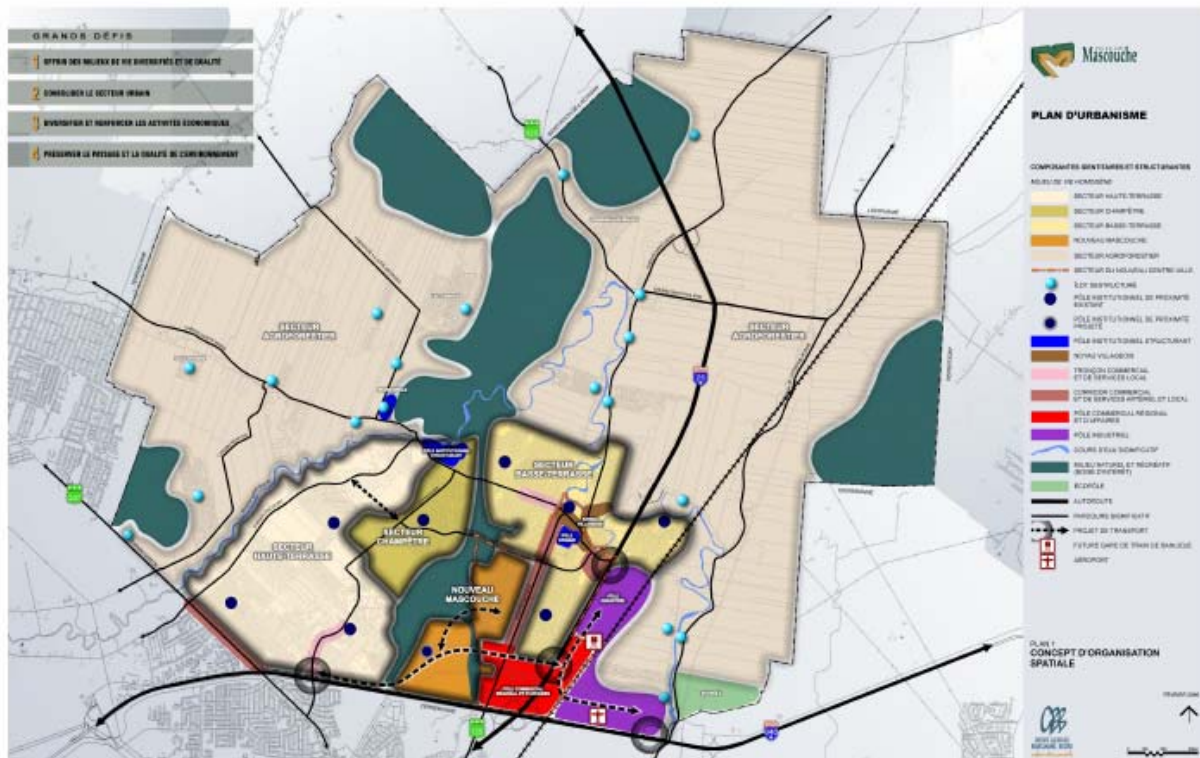
La ville a pris entente avec les promoteurs immobiliers pour que chaque nouveau développement résidentiel comprenne un parc aménagé, avant même sa cession à la ville. Déjà, plusieurs parcs ont vu leur aménagement réalisé grâce à cette politique municipale.

Les adeptes du ballon rond, en forte croissance, ne sont pas laissés pour compte, un complexe de soccer de six terrains est présentement en construction de niveau FIFA, pour les jeunes et les adultes.

Les nombreuses pistes cyclables ont été aménagées au fil des ans et sont toujours en développement afin de faciliter les déplacements non motorisés, vers les parcs, les centres commerciaux, ou vers les écoles, centres communautaires et autres.

## L'environnement et l'aménagement du territoire

Vous trouverez ci-dessous une carte représentant le plan d'urbanisme de la ville ainsi que les éléments déterminants, qui entre 1983 et aujourd'hui, ont amené la ville de Mascouche à prioriser l'arrivée du train de banlieue, la construction de l'avenue de l'Esplanade, la modernisation de ses routes et des équipements publics. L'avenue de l'Esplanade, construite pour rejoindre deux autres axes routiers importants, sera complétée à l'été 2010 par le bouclage entre la rue Louis-Hébert et le chemin des Anglais.



Ce lien routier assurera une circulation locale exemplaire, rapide et sécuritaire. Par cet ajout, nous avons ainsi donné, à l'ensemble de la population de Mascouche, un accès à tous les équipements sur le territoire et particulièrement au train de banlieue.

En effet, lorsque nous regardons la documentation écrite au cours de ces années, dont vous trouverez un résumé ci-après, nous percevons une constance dans l'évolution de la ville :

1. construction des accès routiers
2. construction et mise en place de services publics adéquats
3. achèvement de ces équipements et des routes, par des services adéquats pour la population

C'est dans cet esprit ouvert que la ville avait reçu copie d'un projet adopté par la CMM, mais non en vigueur, portant sur un schéma de développement métropolitain. La ville a pris bonne note de ce dernier. Elle a donc privilégié, comme le projet de schéma métropolitain l'y incitait, une plus forte densité près des corridors de transport en commun et des équipements structurants, consolidé sa zone urbaine et orienté l'extension en fonction des pôles existants.

En réalisant la construction de l'avenue de l'Esplanade, qui permettra la desserte du train de banlieue sur l'ensemble du territoire de la ville et des autres villes limitrophes, elle a créé l'équipement nécessaire et essentiel à la mise en place du train.

Ces millions, déjà investis, font partie de l'ensemble de la politique de développement urbain créée par la ville de Mascouche. Vous pourrez donc prendre connaissance ci-après des volontés de la ville, au cours des années.

De tous les arguments de planification et de stratégies d'intervention, le plan concept, joint au plan d'urbanisme entré en vigueur en août 2006 et que nous illustrons présentement, est certainement le plus global. Nous y retrouvons les secteurs priorisés de développement, les axes majeurs reconnus, les pôles structurants et les projets de transport.

Par la suite, afin de cibler la vision d'organisation de l'espace défendue par la ville de Mascouche au fil des ans, nous vous proposons des références multiples incluses à différentes études et différents documents de planification.

Août 2006                      Plan d'urbanisme de la ville de Mascouche

Le plan d'urbanisme de la ville de Mascouche retient, entre autres, les grandes orientations suivantes :

- privilégier une plus forte densité près des corridors de transport en commun et des équipements structurants ;

- consolider la zone urbaine et orienter l'extension urbaine en continuité du pôle central existant ;
- optimiser l'utilisation des équipements et infrastructures existants et rationaliser les besoins et les coûts des nouveaux équipements et infrastructures municipaux et gouvernementaux ;
- favoriser l'efficacité des services de transport en commun (autobus, train de banlieue, etc.) ;
- améliorer les conditions de transport entre la municipalité et les pôles d'attraction régionaux ;
- préserver la capacité et la fonctionnalité du réseau routier existant et améliorer la fluidité des voies de circulation qui présentent des problèmes de fonctionnalité.

La priorité continue d'être « la consolidation du secteur urbain qui constitue un enjeu fondamental pour la planification et le développement de la ville de Mascouche. Plusieurs actions et projets d'intervention favoriseront cette consolidation. À cet effet, le Plan d'urbanisme reconduit la stratégie d'intervention privilégiée par le Programme particulier d'urbanisme du nouveau centre-ville de Mascouche. Ce dernier comporte une mixité de fonctions urbaines et se structure selon deux pôles majeurs, soit le noyau villageois et le pôle commercial régional et d'affaires. Ceux-ci sont reliés par le corridor de commerces de desserte locale et artérielle de la montée Masson.

Par ailleurs, les terrains vacants viabilisés ou situés à proximité des services de première ligne dans la trame urbaine existante doivent être consolidés afin de rentabiliser les infrastructures et équipements existants de la municipalité. Les secteurs d'expansion urbaine quant à eux (secteurs prioritaires et zones de réserve de développement résidentiel) nécessiteront une gestion appropriée. L'intégration de ces divers projets urbains repose sur la mise en œuvre d'interventions visant l'amélioration des réseaux de circulation de la ville.

Ces travaux impliquent de nouvelles infrastructures routières (construction d'un viaduc, aménagement de l'avenue de l'Esplanade dans l'axe est-ouest, prolongement du boulevard Mascouche, etc.), de transports collectifs (future gare de train de banlieue et nouveaux circuits d'autobus) ainsi que l'aménagement et la désignation de corridors récréatifs, notamment destinés à être utilisés à des fins utilitaires. »

« Le Plan d'urbanisme préconise la réalisation à court terme de projets de transport structurants pour la consolidation de ses principaux pôles. Parmi les plus significatifs, on trouve le prolongement du réseau de train de banlieue jusqu'à la gare prévue en continuité du pôle commercial régional et d'affaires ainsi que la construction d'un nouveau viaduc et de l'avenue de l'Esplanade. »

Mai 2003 Zone de transbordement ferroviaire dans le parc industriel de Mascouche

Réalisée pour le CLDEM, cette étude reconnaît l'élément positif de l'implantation future de la gare d'un train de banlieue et la priorité devant être accordée à cette implantation dans le cadre du développement du parc industriel de Mascouche. « Suite à l'implantation de la future gare de train de banlieue, ce secteur deviendra la porte d'entrée de la ville de Mascouche où transiteront des gens de la MRC, mais également des territoires voisins. »

Octobre 2001 L'environnement économique et les perspectives de développement à moyen et plus long terme

Réalisée pour la MRC Les Moulins, cette étude précise que l'introduction éventuelle d'un train de banlieue à partir de Mascouche et les efforts de planification des deux municipalités de la MRC Les Moulins sont de nature à permettre d'atteindre les objectifs de développement proposés.

Septembre 2001 Mascouche, au cœur de la MRC Les Moulins

Ce mémoire constitue la proposition d'ajustements de la ville de Mascouche au SAR de la MRC Les Moulins en réponse aux orientations et demandes gouvernementales contenues dans l'avis de la ministre du 18 avril 2001.

La ville de Mascouche reconfirmait dans ce document ses priorités de développement axées sur « Les Cours de l'Étang débutés en 1997 et localisés à proximité d'un pôle de commerce régional en pleine croissance, d'un axe est-ouest projeté visant à relier ce secteur au parc industriel et d'affaires situé sur la rive est de l'autoroute 25. Le parc industriel et d'affaires est borné par la voie ferrée du Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson, unique par son intérêt dans la région du Grand Montréal par sa qualité et sa disponibilité et qui devrait recevoir sous peu l'implantation d'une ligne de train de banlieue. »

Dans ce même document, nous rappelions que dans son avis, le gouvernement demandait « à la MRC Les Moulins d'intégrer à son

schéma d'aménagement révisé des mesures visant à favoriser une desserte en transport collectif, par exemple en augmentant les densités résidentielles à proximité des axes et des équipements de transport collectif ». C'est d'ailleurs dans la poursuite de ces objectifs de consolidation de la trame urbaine et d'optimisation du transport collectif que la ville de Mascouche a reconfirmé la localisation de ses périmètres d'urbanisation à proximité de la future gare de train de banlieue et du boulevard est-ouest.

Novembre 2000 Proposition Mascouche – Second projet de Schéma d'aménagement révisé

La ville de Mascouche présentait dans ce document « ses observations, réflexions et commentaires relatifs au second projet de schéma d'aménagement révisé, dans une perspective régionale et en respect des orientations du gouvernement en matière de gestion du territoire. »

« L'amélioration de la qualité de vie des citoyens de notre MRC passe par une reconnaissance d'un centre de masse favorable à l'émergence d'une synergie régionale tant dans les secteurs industriels, services publics, commerciaux, institutionnels que résidentiels. »

« La MRC a le devoir et la responsabilité d'identifier un pôle prioritaire de développement afin de structurer et renforcer les fondations de l'économie régionale. Par la suite, elle pourra inviter les municipalités à emboîter le pas en adoptant des politiques de gestion de l'urbanisation devant garantir le développement prioritaire du centre de l'agglomération régionale et la consolidation des secteurs périphériques existants. »

Nous demandions également à la MRC de retenir la proposition de mettre en place un train de banlieue à court et moyen terme.

Septembre 2000 Plan stratégique de positionnement – Parc industriel de Mascouche

Ce document produit pour le CLDEM identifie clairement l'importance de la construction d'un viaduc au-dessus de l'autoroute 25, de l'aménagement de la traverse de la voie ferrée ainsi que l'évaluation d'éventuels liens avec une gare.

Le positionnement stratégique de la ville de Mascouche à titre de plus grand propriétaire de terrains dans le parc industriel y est souligné, notamment dans le contexte d'implantation éventuelle d'une gare de train de banlieue.

Un plan de mise en valeur du site du parc industriel de Mascouche est présenté sous la forme de trois secteurs distinctifs où la venue du train de banlieue constitue un potentiel de développement unique.

Février 2000

Pour la création d'un pôle économique régional des Moulins

Ce mémoire, préparé pour la ville de Mascouche, appelait « les décideurs régionaux à monter d'un cran leurs préoccupations quant à la venue chez nous de ces grands équipements régionaux. À notre avis, il ne suffit pas simplement de réussir à les accueillir ou à les attirer; il faut de plus s'assurer qu'ils se localisent là où les efforts d'entraînements seront maximisés et où les effets synergiques entre eux seront optimisés. »

Cet appel à la rationalisation confirmait l'importance de la reconnaissance et du développement du pôle central de la MRC Les Moulins ancrée sur l'intersection des autoroutes 640 et 25 et de la future gare de train de banlieue. À l'endroit même où la ville de Mascouche avait priorisé ses orientations de développement et vers lequel les grands axes de circulation et de rabattement étaient, depuis plusieurs années, destinés et en réalisation.

L'approche planificatrice supportée par la ville de Mascouche valorisait déjà à cette époque la protection de l'environnement, la mise en valeur du transport en commun et l'utilisation rationnelle du territoire. Des principes à la base de la notion de développement durable.

Mars 1998

Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson en 1998

Tracé de train de banlieue entre Mascouche et la Gare Jean-Talon

L'étude réalisée par Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson en 1998 prévoyait un tracé de train de banlieue entre Mascouche et la Gare Jean-Talon. À cette époque, la gare était projetée en zone agricole au nord du chemin Sainte-Marie adjacente à un secteur résidentiel de faible densité.

Avril 1996

Délimitation et rôle du périmètre d'urbanisation de la ville de Mascouche dans le cadre d'une modification du schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins

Dans ce mémoire préparé pour la ville de Mascouche, le rôle du périmètre d'urbanisation est clairement défini et il est indiqué qu'il doit s'établir là où la capacité des infrastructures est confirmée. Il doit correspondre à la zone où le développement est priorisé en fonction des équipements et des services municipaux. Ce secteur était déjà reconnu comme constituant l'arrondissement central de la

MRC, ce qui contribuerait à la consolidation de l'espace urbain régional.

1995

Résumé du projet de plan d'urbanisme de Mascouche

Ce document de consultation retenait, entre autres, un thème relatif aux réseaux de transport et circulation qui proposait l'orientation suivante :

« Assurer une circulation fonctionnelle, sécuritaire et hiérarchisée en fonction des modes de transport. »

Donc, les objectifs étaient :

- « Hiérarchiser le réseau de circulation routière sur le territoire ;
- Parfaire le réseau routier en fonction des priorités de développement et de réaménagement, en considérant l'aspect sécuritaire ;
- Assurer la desserte ferroviaire, aéroportuaire et en gaz naturel sur le territoire du parc industriel ;
- Prévoir une desserte efficace en transport en commun. »

Mars 1990

Plan d'urbanisme de la ville de Mascouche

L'orientation 1 du premier plan d'urbanisme de la ville de Mascouche prévoyait de :

« Rationaliser et structurer l'organisation de l'espace urbain afin de bénéficier des effets d'agglomération et de minimiser les nuisances entre les différentes fonctions. »

« Considérant l'importance régionale que peut acquérir le futur centre régional et le parc industriel de Mascouche, un nouvel échangeur pourra donner accès au pôle sud. En fait, le développement des structures économique et commercial dépend de l'accessibilité de ces sites. Il est en effet déplorable que, localisés à l'intersection de deux autoroutes, ces sites ne soient pas directement accessibles. »

Le premier plan d'urbanisme identifiait déjà la nécessité d'aménager deux grandes artères « est-ouest », le prolongement du boulevard Mascouche vers le chemin des Anglais puis le chemin Pincourt et un nouveau boulevard Est-ouest, plus au sud, destiné à relier Mascouche Heights au pôle régional projeté et au parc industriel avec l'aménagement d'un échangeur au niveau de l'autoroute 25.

Septembre 1988

Schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins

On y retrouve la grande orientation suivante :

« Viser la consolidation et l'extension en continuité des agglomérations existantes.

Ce principe devrait permettre d'éviter les inconvénients relatifs à une urbanisation disparate et dispersée du territoire (coûts élevés d'implantation des infrastructures et équipements publics). De même, il y aurait possibilité de rentabiliser d'autres équipements déjà en place en densifiant certains secteurs. »

Déjà on y privilégiait la valorisation d'équipements existants telle la voie ferrée.

Un des objectifs particuliers insistait sur l'importance :

« D'augmenter des possibilités de mise en commun des services et équipements, par la consolidation du noyau urbain central (Lachenaie, Mascouche et Terrebonne). »

En matière de transport en commun, le premier schéma d'aménagement de 1988 indiquait que « la MRC souhaite renforcer les liens d'appartenance sur son territoire ainsi que d'améliorer les liaisons avec les territoires périphériques. À ce titre, des réseaux de transport en commun adaptés aux besoins de la clientèle ne peuvent que favoriser une dynamique interne et externe. »

1983

Premier projet de Plan d'urbanisme

Ce document, précédant le premier Schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins, prévoit la nécessité d'établir une liaison routière entre le boulevard Industriel et la rue Louis-Hébert en traversant la voie ferrée.

Une collectrice est-ouest est prévue afin de relier la haute et la basse terrasse. « Le tracé prévu pour cette collectrice s'inscrit dans un corridor de transport comportant aussi le gazoduc de Trans Québec Maritime Pipeline et possiblement une piste cyclable. »

## **L'environnement naturel de Mascouche comme agent de son développement**

Les résidants de la région, et particulièrement ceux de Mascouche, sont très sensibles à la cause environnementale. Ils participent activement à la réduction des déchets et sont partie prenante des programmes de récupération mis en place dans la municipalité.



De la réduction des déchets, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il n'y a qu'un pas, facile à franchir. C'est pourquoi le projet de train a fait l'assentiment de toute la population. Si on ajoute que cette même population a intégré un immense parc urbain de plus de 25 millions de pieds carrés et que ce dernier est devenu le centre du plus grand développement domiciliaire de la région de Montréal, le projet du train de banlieue est certes un projet qui va dans le sens du développement durable.

Participer à l'atteinte des objectifs de Kyoto ou de toute autre entente globale qui assureront à notre population un avenir propre et un environnement vert, quoi de plus emballant pour une région ? Y participer avec un projet qui non seulement réduit la pollution, mais en plus génère des économies d'essence, de temps et fait épargner aux citoyens l'achat éventuel d'une deuxième, voire d'une troisième voiture, c'est encore mieux !

Ces éléments sont en accord avec les balises du ministère de l'Environnement et le train de banlieue de Mascouche/Montréal est un véritable projet de développement durable, certainement le plus important pour notre région.

**Pour la population de l'est de Montréal, le train s'inscrit dans une politique de développement durable, dans une orientation de son développement et fait aujourd'hui partie d'un acquis considérable qui vient compléter le grand plan de transport de la région de Montréal.**

### ⇒ **Les alternatives de transport**

À l'heure actuelle, la population du sud de Lanaudière n'a pas d'autre alternative que l'automobile pour se transporter vers Montréal. Certains voyageurs prennent l'autobus, mais cette clientèle est captive, car pour la plupart, ce sont des étudiants ou des travailleurs qui n'ont pas de véhicule.

En automobile, la durée du voyage vers Montréal n'est jamais constante. Elle est largement tributaire de la température, des accidents et des travaux routiers. En moins de 15 ans, cette durée a triplé lorsqu'on emprunte l'autoroute 25, dans les meilleures journées !

Les automobilistes ont de plus en plus de difficulté à se garer à Montréal et le coût du stationnement a grimpé en flèche. De plus, la ville de Montréal limite le stationnement autour des stations de métro pour préserver la quiétude de ses résidents.

Les économies réalisées par l'usager du train, selon les données, sont de 7 990 \$ par année versus l'utilisation de l'automobile et de 1 467 \$ par année versus la réduction du temps de transport. Le temps libre généré pour chaque usager s'élève à plus de 7 semaines par année !

Ces données à elles seules justifient le train de banlieue.....

De plus, il est bon de rappeler qu'une pétition a été signée par la population des Moulins qu'il nous fait plaisir de joindre en complément à cette présentation (**Annexe 4 – pétition déposée le 18 juin 2002**).

### ⇒ **La desserte dans la région métropolitaine**

En divisant la carte de Montréal et ses environs en quatre pointes de tarte, selon les points cardinaux (nord-ouest, sud-ouest, sud-est et nord-est)<sup>2</sup> nous observons que pour le service de transport ferroviaire passager de l'AMT existant :

- Le Nord-Ouest est desservi par deux lignes ferroviaires – Deux-Montagnes sur le CN et Blainville sur le CP. Le total de départs-retours est de 71 trains par jour du lundi au vendredi. Il est important de noter que dans le Nord-Ouest une importante ligne de métro va bientôt être mise en service à Laval, avec trois stations.
- Le Sud-Ouest est desservi par une ligne ferroviaire – Dorion-Rigaud sur le CP. Le total de départs-retours est de 25 trains par jour du lundi au vendredi.
- Le Sud-Est est desservi par deux lignes ferroviaires – Delson-Candiac sur le CP et Mont-Saint-Hilaire sur le CN. Le total de départs-retours est de 16 trains par jour du

---

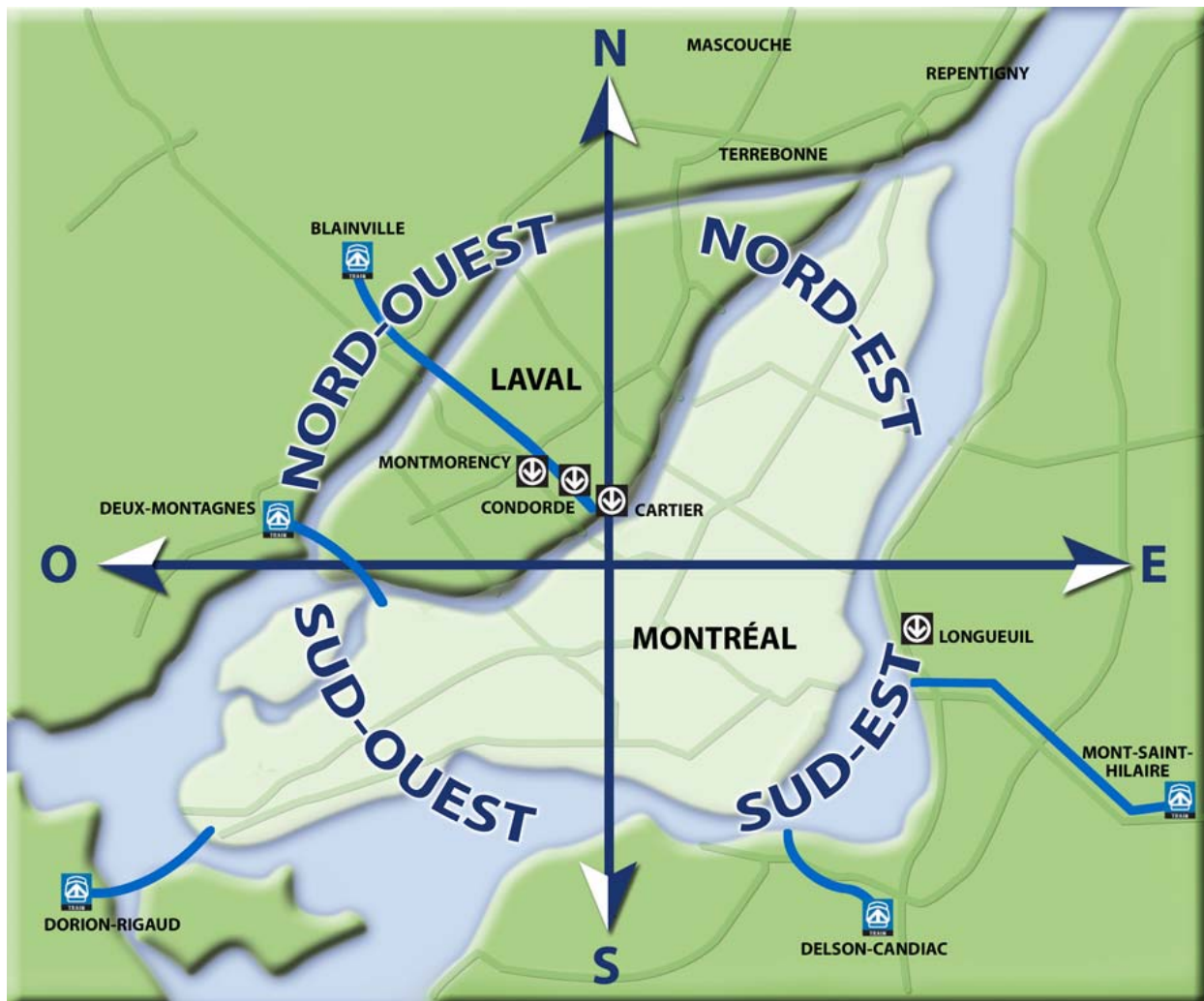
<sup>2</sup> Voir annexes 1 et 2 et graphique no. 1

lundi au vendredi. Il est important de noter que le Sud-Est a aussi une importante ligne de métro à Longueuil.

- **Le Nord-Est n'est desservi par aucun service de passagers ferroviaire ou de métro.**

À l'heure actuelle, pour le Nord-Est, il existe deux lignes ferroviaires de marchandises seulement :

- 1) Ligne du CP traversant Mascouche, Terrebonne et l'Est de Laval. Cette ligne est actuellement utilisée pour le transport des marchandises avec un très faible achalandage.
- 2) Ligne du CN traversant l'Assomption, Le Gardeur et l'Est de Montréal. Cette ligne est utilisée pour le transport des marchandises.

*La desserte dans la région Métropolitaine*⇒ **L'aspect financier**

Le premier angle de cet aspect du projet est nécessairement les économies réalisées par chaque usager versus le transport automobile et les importantes fluctuations du prix de l'essence.<sup>3</sup> À cela s'ajoutent les économies de temps, les gains au niveau de la santé avec l'absence de stress et au niveau de la vie familiale qui n'est pas mesurable à court terme.

L'autre angle à considérer est le suivant : depuis 10 ans pour le transport en commun, l'investissement des Mascouchois, seulement, totalise un montant de 34 millions de dollars (paiement de 3,4 millions de \$ par année à l'AMT). Ils n'en ont retiré, ainsi que

<sup>3</sup> Voir annexes 4 et 5

leurs voisins, aucun service pour l'instant. Dans un juste retour de balancier, la population du sud de Lanaudière attend sa part dans un avenir très proche. C'est une question d'équité et de justice.

**Enfin, et seulement à Mascouche, la prévision des investissements privés, que l'arrivée d'un train va accélérer, se monte à l'heure actuelle à 725 millions de dollars. Ce sont des projets domiciliaires (500 millions), de condominiums (100 millions), commerciaux (100 millions), institutionnels (25 millions). Tous ces projets sont planifiés en zone blanche et sont déjà prévus dans les zones prioritaires incluses au schéma d'aménagement de la MRC.**

Cette richesse économique locale profite également au gouvernement provincial et offre un retour sur l'investissement que représente le train de banlieue. En effet, la TVQ issue de ces investissements privés, soit 60 millions, couvre à elle seule une bonne partie des coûts du projet. C'est aussi une richesse interrégionale si l'on considère les contrats potentiels auprès d'entreprises québécoises, notamment Bombardier.

⇒ **Le scénario de l'AMT - Mascouche-Terrebonne-Repentigny-Montréal** <sup>4</sup>

**Le scénario, proposé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et approuvé par les MRC Les Moulins et L'Assomption, trace le parcours suivant :** le train démarre à Mascouche, à partir de la nouvelle gare de Mascouche où sera construit le garage. La nouvelle voie ferrée est construite dans l'emprise du ministère des Transports du Québec (MTQ), au centre de l'autoroute 640 pour se rendre à Repentigny, la gare de Terrebonne se trouvant du côté sud.

À Repentigny-Le Gardeur, le train emprunte la voie du CN jusqu'à Montréal pour rejoindre la ligne du CN qui arrive de Deux-Montagnes. Ensuite, le train suit cette même ligne pour se rendre à la gare Centrale en passant par le tunnel sous le Mont-Royal. Ce train devra utiliser des locomotives bi-modales, soit diesel et électriques dans le tunnel.

---

<sup>4</sup> Voir graphique no. 2

*Le scénario Mascouche-Terrebonne-Repentigny-Montréal*



## **POSITION DE LA VILLE DE MASCOUCHE**

Depuis plus de dix ans, la Ville de Mascouche et sa population croient fermement à la mise en place de cet important service public. Elles sont également convaincues que ce dernier fait partie des obligations étatiques et des mesures environnementales nécessaires pour assurer aux prochaines générations un transport sécuritaire, et sans pollution lorsque dans une dizaine d'années tout le parcours sera électrifié.

Précisons nos demandes :

**Première demande** : La Ville de Mascouche demande que ses résidants aient un accès convenable, sécuritaire et confortable, à la fois vers leur lieu de travail et vers leur lieu de résidence.

**Deuxième demande** : La Ville de Mascouche demande la mobilité de l'emploi pour s'assurer que nos entreprises aient accès aux employés nécessaires à leur développement, en provenance de l'ensemble du territoire métropolitain.

**Troisième demande** : La population de Mascouche a consenti des efforts considérables pour assurer son essor, mais a également prévu la venue du train de banlieue. En conséquence, la population s'attend à ce que le train soit en service dès 2010, afin qu'elle puisse bénéficier des mêmes services publics que toutes les autres villes de la couronne Nord et Sud de Montréal, car notre population paie également pour que ces derniers bénéficient de tels services.

**Quatrième demande** : Sachant que le risque "0" n'existe pas, nous faisons tous les efforts nécessaires pour, à tout le moins, agir promptement et adéquatement, si le cas se présente. Les plans d'urgence sont prêts et aucun risque connu n'a atteint ou ne s'approche du niveau de dangerosité ou de risque plus élevé qu'un sur un million par année, ce qui est tout à fait acceptable. La Ville de Mascouche demande que le projet soit accepté tel quel et à défaut, si d'autres mesures spéciales doivent être mises en place pour en assurer la réalisation, que ces dernières soient prises en charge par le promoteur du projet.

**Cinquième demande** : La Ville de Mascouche, en prélude à l'arrivée du train de banlieue qui ne sera en fait qu'une mise à niveau des services métropolitains, a investi d'énormes sommes d'argent et a consenti à des regroupements de terrains afin de rentabiliser et de viabiliser certains secteurs situés en zone blanche sur le territoire. Après ces efforts, la Ville s'attend à l'arrivée de ce service puisqu'elle possède à ce jour suffisamment de surface en zone blanche pour en assurer la rentabilité, tel qu'en fait foi le plan d'urbanisme en vigueur. La Ville s'attend donc au respect des grandes orientations urbaines et à l'intégration du train dès 2010.

**Sixième demande** : Les résidants demandent que ce projet de développement durable soit réalisé dans les plus brefs délais possibles. Ce faisant, nous trouverons une qualité de services publics non disponibles dans notre région, mais qui le sont partout ailleurs, alentour de l'île de Montréal.

Ainsi, la Ville croit que ce premier projet provincial d'envergure, dans la région nord-est de Montréal, permettra un ajustement des services publics et que le train de banlieue correspond à un véritable dossier de développement durable. Alors que la ville de Mascouche connaît depuis 5 ans une croissance exponentielle, le train de banlieue favorisera, encore cette année, le développement urbain, par l'arrivée de plus de 750\$ millions d'investissements, à Mascouche seulement, et comblera les besoins en transport de la main-d'œuvre qui se dirige tous les jours dans l'est de Montréal.

Nous avons constaté que notre population (98%) est en faveur de l'implantation d'un tel outil, que les concitoyens se sont portés à la défense de ce dossier en signant une pétition de plus de 10 000 noms. D'ailleurs, le train de banlieue a fait l'objet d'accords de tous les partis politiques, de quelque allégeance que ce soit.

Il est donc important de rappeler à la commission que bien qu'aucun projet ne soit parfait, celui-ci reçoit l'assentiment général, même si quelques irritants doivent et peuvent être soulignés. Il en est de même pour tous les projets. Il est rare que, dans une région, un tel assentiment populaire supporte un dossier, c'est pourquoi celui du train de banlieue, Mascouche-Montréal est un de ces projets structurants et souhaitables pour toute notre population.

**Quant aux aspects plus particuliers relevant de la sécurité des passagers, ou des besoins en garderie, ils relèvent du bon sens. En effet, comment une mère ne pourrait-elle pas avoir une garderie à proximité alors que c'est un service dans la nature même du projet ?** Il est compréhensible que les services publics prennent toutes les protections imaginables pour les citoyens, mais il faut aussi leur consentir des services adéquats qui facilitent leur vie de tous les jours et pour lesquels ils paient.

En terminant, ce projet relève d'une démarche conjointe et commune d'une région entière, projet qui est structurant pour son avenir.

**La Ville de Mascouche souhaite donc que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) approuve et recommande ce projet, tout en se rappelant qu'avec la configuration proposée, le train de banlieue desservira une population de plus de 350 000 personnes, des familles, des travailleurs, des étudiants, des aînés, population qui profitera de 14 gares sur l'ensemble du tracé et, qu'à maturité, la ligne pourrait être électrifiée pour s'assurer d'une parfaite mesure antipollution.**



## Sondage Mascouche

\*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*

### Effectué dans le train lors de la journée portes ouvertes du 9 septembre 2001

#### 1) Est-ce que votre travail, vos études ou vos loisirs vous amènent à vous déplacer à Montréal aux heures de pointe ?

Oui :	848	= 66 %
Non:	398	= 31 %
Non répondu:	43	= 3 %

#### 2) Quel est votre moyen de transport actuel pour faire ce déplacement ?

Automobile :	1013	= 74 %
Covoiturage:	61	= 4 %
Autobus :	171	= 12 %
Autres: (Métro, taxi, à pied)	40	= 3 %
Non répondu:	95	= 7 %

#### 3) Seriez-vous favorable à la mise en place d'un train de banlieue entre Mascouche et le centre-ville de Montréal ?

Oui :	1258	= 98 %
Non :	11	= 1 %
Ne sais pas:	9	

Non répondu : 11 = 1 %

**Si oui, l'utiliserez-vous ?**

4 à 5 jours/semaine : 589 = 46 %

Occasionnellement : 562 = 44 %

Rarement : 93 = 7 %

Non répondu : 38 = 3 %

Jamais : 7

**4) Parmi les arrêts proposés, lequel répondrait le plus à vos besoins ?**

Mascouche :

Chemin Sainte-Marie : 487 = 33 %

Terrebonne :

Boul. Grande-Allée : 180 = 12 %

Terrebonne :

Chemin Saint-Louis : 275 = 19 %

Laval :

Saint-François : 342 = 24 %

Laval :

Saint-Vincent-de-Paul : 106 = 7 %

Autres endroits : 53 = 4 %

Non répondu : 19 = 1 %

**5) À quelle heure souhaiteriez-vous:**

**Arriver au centre-ville de Montréal ? Quitter le centre-ville ?**

avant 6h00 : 10 = 1 %

6h00 : 38 = 3 %

6h15 : 6

6h30 : 21 = 2 %

6h45 : 13 = 1 %

avant 15h30 : 30 = 2 %

15h30 : 23 = 2 %

15h45 : 3

16h00 : 162 = 12 %

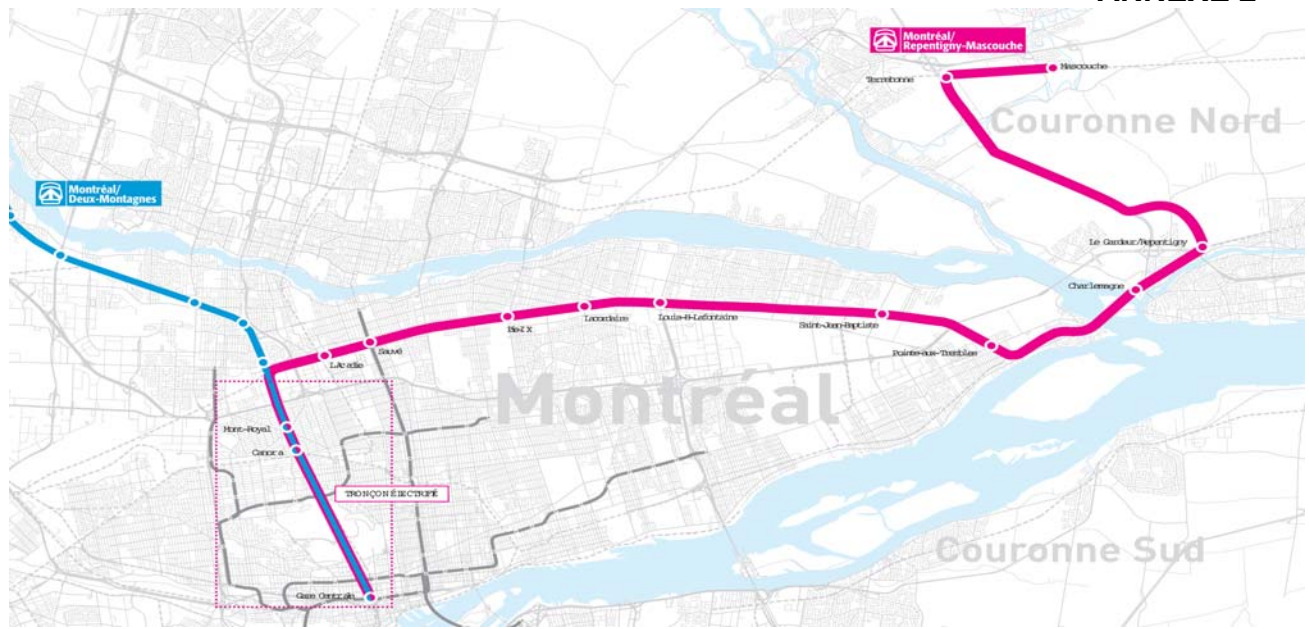
16h15 : 19 = 1 %

7h00 :	131	= 10 %	16h30 :	119	= 9 %
7h15 :	29	= 2 %	16h45 :	14	= 1 %
7h30 :	111	= 8 %	17h00 :	186	= 14 %
7h45 :	21	= 2 %	17h15 :	25	= 2 %
8h00 :	252	= 19 %	17h30 :	107	= 8 %
8h15 :	14	= 1 %	17h45 :	8	= 1 %
8h30 :	46	= 4 %	18h00 :	143	= 11 %
8h45 :	10	= 1 %	18h15 :	4	
9h00 :	138	= 11 %	18h30 :	15	= 1 %
9h30 :	8		18h45 :	1	
9h45 :	6		19h00 :	10	= 1 %
10h00 :	33	= 3 %	19h30 :	13	= 1 %
après 10h :	22	= 2 %	après 19h30:	27	= 2 %
Heures différentes: 19 = 1 %			Heures différentes: 26 = 2 %		
Le plus tôt possible: 9			Le plus tard possible: 0		
Hors hres de pointe: 10 = 1 %			Hors hres de pointe: 17 = 1 %		
Peu importe: 25 = 2 %			Peu importe: 30 = 2 %		
Pas répondu: 342 = 26 %			Pas répondu: 335 = 26 %		

**6) Aimeriez-vous devenir membre du Comité des citoyens pour promouvoir le service du train de banlieue Mascouche / Montréal ?**

Oui :	182	= 14 %
Non:	1030	= 80 %
Non répondu:	77	= 6 %

## ANNEXE 2



## INVESTISSEMENTS

Règlement	Objet	Budget
761	Construction de la Bibliothèque	2 390 000 \$
932-944-978	Prolongement Boulevard Mascouche	1 362 000 \$
933-1015-1075-1105	Montée Masson	4 000 000 \$
950-976-977-1019	chemin des Anglais	11 000 000 \$
957	Ruisseau Charny	1 000 000 \$
979	Salle communautaire - École Du Coteau	470 000 \$
1019	Piste cyclable des Anglais	1 500 000 \$
1020	Réfection asphalte - rues	1 800 000 \$
1025	Réfection diverses rues (Can-Qc)	4 680 000 \$
1033	Pavage rue Comtois	443 000 \$
1038	Parc du ruisseau	1 114 585 \$
1055	Réfection diverses rues	2 100 000 \$
1065	Aréna	13 687 000 \$
1068	Caserne	2 113 000 \$
1076	Feux de circulation	2 371 000 \$
1078	Pavillon de l'Étang	6 117 507 \$
1084-1117	Parc de la Seigneurie	2 152 600 \$
1100	Aqueduc Lac Samson	5 828 000 \$
1105	Canalisation de fossés Lafleur,	180 765 \$
1105	Canalisation Philips-Lauzon	327 289 \$
1105	Pincourt - Sainte-Marie - Gauthier	2 399 695 \$
1116	Parcs (jeunes)	3 254 000 \$
1118	Sainte-Marie	3 509 000 \$
1121	Terrain soccer	3 773 000 \$
1122	Parc de l'Étang	4 450 000 \$
1123-1124-1125	Saint-Henri	1 185 235 \$
1129	Palestre	7 000 000 \$
1131 - 1132	Chemin d'accès Rona	4 000 000 \$
958 + CGER	Achat de véhicules	6 000 000 \$

Promoteurs	Diverses rues		6 100 000 \$
RAIM	Travaux (30%)	53 000 000 \$	15 900 000 \$
Travaux Régie	Règlement 107 Acquisition terrain	290 000 \$	
-50%	Règlement 108 - Modification des stations Angora et Dumais	2 916 900 \$	
	Règlement 109 - Agrandissement usine d'épuration	15 240 400 \$	
	Règlement 109-1 - Travaux additionnels agrandissement usine	8 257 200 \$	
	Règlement 112 - Construction conduite de refoulement	17 920 035 \$	
	Total Régie	44 624 535 \$	22 312 268 \$
<b>TOTAL</b>			<b>144 519 944 \$</b>

**LE DOCUMENT DE LA PÉTITION SERA PRÉSENTÉ LE JOUR DE L'AUDIENCE SOUS FORME D'ADDENDA.**

## ANNEXE 5

### ***Trains de banlieue versus automobiles***

#### ***Économies annuelles: sous-compacte neuve***

*Basée sur un kilométrage annuel moyen:  
domicile/ travail de 20,000 kilomètres*

#### ***Catégorie : Accent, Civic, Golf, Sentra ...***

<b><i>Essence prix unitaire en \$ le litre</i></b>	<b><i>1,00 \$</i></b>	<b><i>1,50 \$</i></b>	<b><i>2,00 \$</i></b>
Essence, coût annuel	1 387 \$	2 081 \$	2 774 \$
Entretien	497 \$	497 \$	497 \$
Pneus	243 \$	243 \$	243 \$
Assurances, immatriculation & permis	1 245 \$	1 245 \$	1 245 \$
Dépréciation	4 209 \$	4 209 \$	4 209 \$
Financement intérêts	685 \$	685 \$	685 \$
Somme partielle	8 266 \$	8 960 \$	9 653 \$
Stationnement à Montréal (100\$ x 12 mois)	1 200 \$	1 200 \$	1 200 \$
Total annuel	9 466 \$	10 160 \$	10 853 \$
Moins le coût d'utilisation du train et métro <i>Carte CAM zone 5 (123\$ x 12 mois), Mascouche</i>	(1 476) \$	(1 476) \$	(1 476) \$
<b><i>Vous économisez, chaque année (estimé)</i></b>	<b><i>7 990 \$ annuel</i></b>	<b><i>8 684 \$ annuel</i></b>	<b><i>9 377 \$ annuel</i></b>



## **Économies globales**

<b>Nombre de passagers, moyenne par jour</b>	<b>4000</b>	<b>4000</b>	<b>4000</b>
<b>Nombre d'automobiles, moyenne par jour</b>	<b>3500</b>	<b>3500</b>	<b>3500</b>
<b>Essence prix unitaire en \$ le litre</b>	<b>1,00 \$</b>	<b>1,50 \$</b>	<b>2,00 \$</b>
<b>Économies annuelles minimales par automobile</b>	<b>7 990 \$</b>	<b>8 684 \$</b>	<b>9 377 \$</b>
<b>Économies annuelles par train - estimé</b>	<b>27 965 000 \$</b>	<b>30 394 000 \$</b>	<b>32 819 500 \$</b>
<b>Nombre d'autos x économies minimales par automobile</b>	<b>annuel</b>	<b>Annuel</b>	<b>annuel</b>