

Montréal, le 9 janvier 2009

Madame Marie-Josée Méthot
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable – bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Projet Train de l'Est : lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny
N/Réf. : 4.17.0.21/01

Madame,

Vous trouverez ci-après les réponses aux questions de MM. Marc Jussaume, Guy Paradis, Jean Blouin, John Burcombe ainsi que les renseignements complémentaires demandés par la commission et qui nous ont été transmis le 23 décembre dernier (DQ-10) :

Question de M. Marc Jussaume :

- En décembre 2007, le président de l'AMT, Monsieur Joël Gauthier, avait dit qu'il envisageait la possibilité de devancer le premier départ du «Train de l'Est» dès l'automne 2009 et qu'il était envisageable que le premier départ du Train de l'Est s'effectue à Repentigny (ou L'Assomption), puisque cette ligne de train de banlieue peut d'ores et déjà utiliser la ligne ferroviaire du CN. Pour quelles raisons cette proposition a été abandonnée ?

En premier lieu, précisons que l'utilisation de l'emprise ferroviaire du CN par les trains de banlieue de l'AMT est conditionnelle à des travaux de signalisation et d'augmentation de la capacité des voies du CN afin de permettre le partage de l'emprise ferroviaire entre les trains de marchandises du CN et les trains de transport des personnes de l'AMT. Cette condition est émise par le propriétaire de l'emprise ferroviaire, soit le CN, et a fait l'objet de nombreuses discussions en vue d'arriver à une entente qui satisfasse les deux parties. Ces travaux d'amélioration des infrastructures ferroviaires sont importants et se justifient dans le cadre de la mise en place complète du service.

Dans un deuxième temps, précisons que la mise en place d'un service de trains de banlieue est conditionnelle à l'aménagement d'un site de garage des trains en bout de ligne. Le projet actuel prévoit un tel site de garage à la gare régionale de Mascouche. Sans un tel site, il n'est pas possible d'opérer un service de 5 départs en période de pointe du matin. Étant donnée l'importance des coûts d'aménagement du garage, et étant donné qu'il y a peu de sites disponibles pour répondre aux besoins opérationnels (importance en superficie requise pour un tel site), la construction du garage se justifie dans le cadre de la mise en place complète du service ou, lorsque possible, dans le cadre d'une mise en place progressive du service dans un contexte où les investissements consentis en première phase peuvent répondre aux besoins en phase ultime du projet.

Questions de M. Guy Paradis :

Considérant :

- Qu'actuellement plusieurs autobus font le parcours entre le pont de l'A-40 et le métro Radisson en 20 ou 25 minutes. Qu'une voie réservée pour autobus assortie d'un service de navette permettrait d'arriver au métro plus rapidement (le trajet entre le pont de l'A-40 et le métro Place des Arts peut parfois s'effectuer en 40 minutes).
- Que le trajet proposé par le Train de l'Est ne représente pas une amélioration notable pour les gens de Lanaudière en termes de temps de parcours actuel pour se rendre au centre-ville de Montréal.
- Que le coût important du projet et ses répercussions sur le territoire (notamment les expropriations).

- Est-ce que l'AMT prévoit améliorer le gain en temps de parcours du transport collectif pour les usagers qui doivent se rendre vers le centre-ville de Montréal? Le projet de Train de l'Est peut-il être conditionnel à l'évaluation de la situation actuelle : possibilité de rendre le transport collectif actuel plus performant afin de diminuer la compétition avec les automobiles.

La réponse est oui. Le projet du Train de l'Est de l'AMT permettra d'améliorer le temps de parcours des usagers actuels du transport collectif pour les déplacements vers le centre-ville, particulièrement en période de pointe du matin, en offrant un temps de parcours « garanti » peu importe les conditions de circulation sur les axes routiers. C'est l'un des principaux avantages d'un mode de transport en site propre. En effet, le train de banlieue n'est pas sujet aux aléas de la congestion routière. Il offre donc un temps de parcours compétitif à l'automobile et aux autobus qui doivent emprunter les axes routiers. D'ailleurs, l'achalandage projeté par le modèle de simulation reflète bien l'attraction qu'exerce un tel mode de transport et la bonne performance du train par rapport à l'automobile et aux circuits actuels par autobus.

- Les usagers qui pourraient être moins avantagés par la venue du Train de l'Est pourraient-ils compter sur une amélioration des transports directs et express vers le centre-ville de Montréal, afin d'améliorer globalement le transport en commun, notamment en empruntant une voie réservée sur l'A-40 aux heures de pointes?

Depuis déjà plusieurs années, l'AMT, de concert avec les autorités de transport et les municipalités, a développé les infrastructures de transport en commun entre le secteur de Repentigny et le centre de l'île de Montréal :

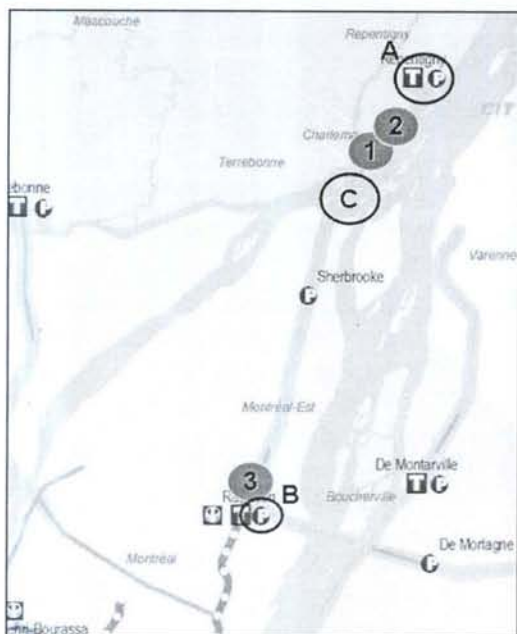
- Ouverture du terminus et stationnement Repentigny en 2000 ;
- Ouverture du stationnement Radisson en 2000 ;
- Implantation de voie réservée et mesures préférentielles sur le pont Le Gardeur et la rue Notre-Dame à Repentigny.

Ces nouveaux équipements de transport en commun ont été accompagnés par un ajout de service par autobus vers le centre de l'agglomération.

L'AMT, avec ses partenaires, poursuit ses efforts de développement du transport collectif.

Voici la liste des équipements projetés ou à l'étude du réseau de transport par autobus entre le secteur de Repentigny et le centre-ville :

- **Nouveau stationnement incitatif à Repentigny, à l'intersection des rues Claude-David et Notre-Dame (100 cases).**
- **Ajout de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Claude-David.**
- **Agrandissement du stationnement Radisson (100 cases).**



Projets réalisés

- Ouverture du terminus et stationnement Repentigny en 2000
- Ouverture du stationnement Radisson en 2000
- Implantation de voie réservée et mesures préférentielles sur le pont Le Gardeur et rue Notre-Dame à Repentigny

Projets à l'étude ou en cours

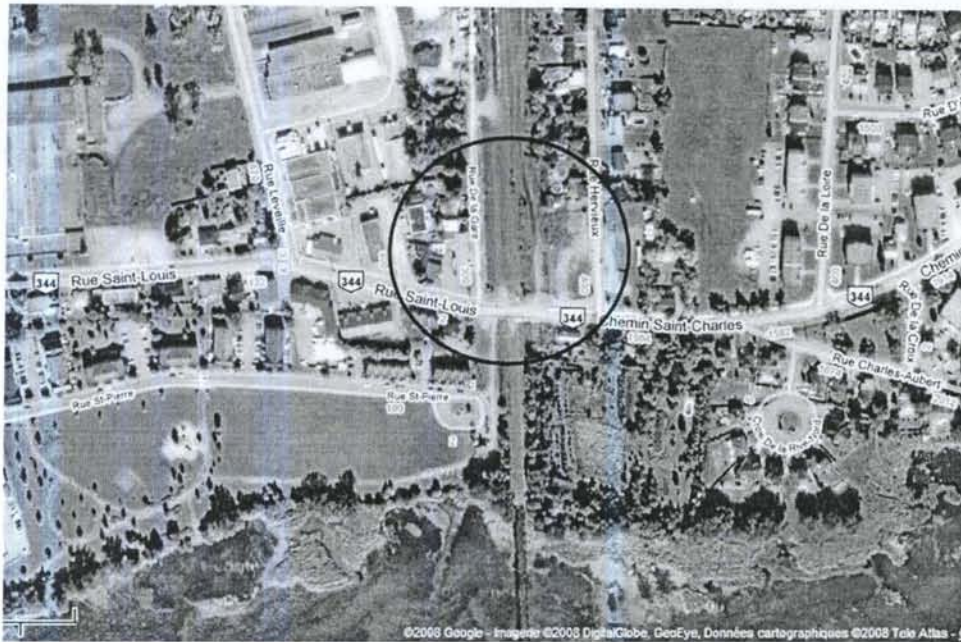
- Stationnement incitatif à Repentigny (100 cases)
- Ajout de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame
- Agrandissement du stationnement Radisson (100 cases)

Question de M. Jean Blouin :

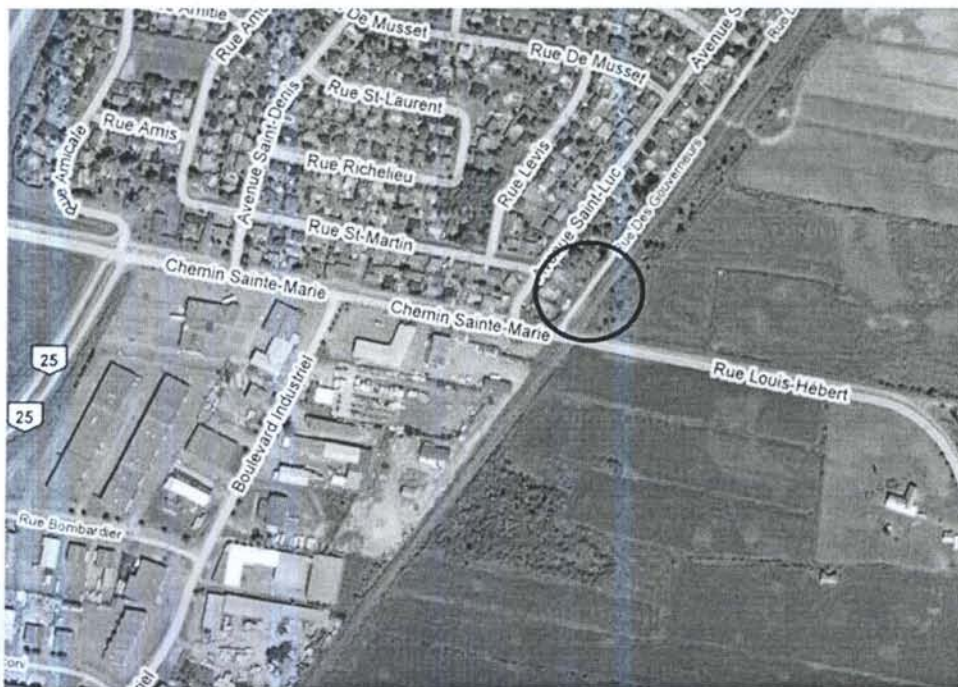
- L'AMT a-t-elle envisagé d'utiliser la voie ferrée déjà existante du Canadien Pacifique afin de desservir Mascouche et Terrebonne ? Dans le passé, il y avait des gares à ces endroits, il suffirait de les remettre en fonction et d'y annexer un terrain de stationnement. Le coût du projet serait moindre que celui du Train de l'Est.

Cette possibilité a été examinée par l'AMT et fait l'objet d'une analyse comparative des solutions envisagées dans le cadre de l'étude d'impact. Sans reprendre l'analyse qui a été produite dans le rapport d'étude d'impact, précisons sommairement que l'utilisation de l'emprise ferroviaire existante du Canadien Pacifique doit être accompagnée de travaux d'amélioration importants pour offrir un service quotidien de train de banlieue (travaux de réfection des voies et de la signalisation). De même, les anciens sites de gare ne répondent pas aux besoins projetés en termes de capacité d'aménagement de stationnements incitatifs et de rabattement par autobus. Il faudrait donc trouver de nouveaux sites pour y aménager les infrastructures d'accueil requises pour répondre à la demande.

Le site de l'ancienne gare à Terrebonne est illustré sur la photo aérienne ci-dessous. Ce site offre peu de potentiel pour l'aménagement d'un stationnement incitatif ou pour le rabattement des autobus.



Le site de l'ancienne gare de Mascouche est identifié sur la photo aérienne ci-dessous. Ce site n'offre aucune capacité pour l'aménagement d'un stationnement incitatif, à moins d'occuper des terrains agricoles protégés.



Le site pour la gare régionale Mascouche et le garage proposé par l'AMT est localisé au sud de l'ancienne gare. La proposition de l'AMT offrira une grande capacité de stationnement incitatif et des terminus pour le rabattement des autobus. Rappelons qu'en moyenne, 70% des usagers des trains de banlieue de l'AMT accèdent au train en automobile, d'où l'importance d'aménager des stationnements incitatifs qui permettent de répondre à la demande à long terme.

Question de M. John Burcombe :

- Le 15 décembre 2008 j'ai assisté à une présentation de l'Administration portuaire de Montréal sur ses plans d'expansion du port, notamment pour les conteneurs, ce qui mènerait à plus de trains sur une partie de la ligne CN qui serait partagée avec le Train de l'Est.
Je me demande si l'AMT est informée des plans du port.
Y aurait-il un effet sur le service offert par le Train de l'Est?

Les études de circulation ferroviaire et de capacité ont été réalisées par le CN qui est propriétaire de l'emprise et des infrastructures.

Celui-ci a prévu amplement de marge de manœuvre pour l'accroissement du trafic de marchandises (un train aux 30 minutes = 48 trains par jour; il y en a 16 par jour actuellement).

De plus, la commission désire obtenir des renseignements complémentaires.

- Lors de la première partie des audiences publiques (DT3, p. 83 et suivantes) il a été mentionné que 1400 pieds de rails soudés seraient mis en place. À la question 22 du document PR5.1, le promoteur répond que les rails seront soudés sur toutes les nouvelles voies. Il semble donc qu'il y aurait plus de 1400 pieds de rails soudés prévus au projet. La commission désirerait connaître l'emplacement de ce type de rail et les améliorations escomptées sur le plan du bruit et des vibrations.

Il n'y a pas 1 400 pieds de rail soudé. La longueur de chaque rail soudé est de 1 400 pieds entre 2 joints. Le rail soudé sera installé sur la totalité de la voie AMT et il y aura des joints tous les 1 400 pieds et lorsqu'il y a des aiguillages.

La longueur de 1 400 pieds est seulement pour les besoins de transport de rail par train, lorsque le rail est posé sur la voie toutes les longueurs de 1 400 pieds sont soudées ensemble. Les joints sont nécessaires seulement lorsqu'il y a des points fixes tels qu'un pont, un aiguillage, une jonction ou des joints isolés pour la signalisation. La subdivision St-Laurent est en longs rails soudés ainsi qu'une bonne partie de la subdivision Joliette.

L'étude d'impacts sonore et vibratoire réalisée dans le cadre du projet du Train de l'Est tient compte que les rails seront de type « long rail soudé ».

Par ailleurs, la littérature traitant des trains de passagers [1] mentionne qu'une technologie utilisant un ballast à dalles sous les rails plutôt qu'un ballast de carrière classique semble avoir des avantages sur le plan de l'amélioration du confort des passagers. Cette nouvelle technologie permettrait, entre autres, de mieux répartir la charge d'un train de manière plus uniforme et plus équilibrée à travers le ballast et les nuisances dues aux vibrations causées par le passage d'un train seraient réduites. L'AMT a-t-elle déjà évalué cette technologie afin de réduire les vibrations dans les secteurs traversés par de nouvelles voies? Quels seraient les bénéfices pour les résidents du secteur du rang de la Presqu'île qui, selon l'étude d'impact, subiraient des impacts ?

[1]<http://www.wipo.int/pctdb/en/wo.jsp?wo=1989000218&IA=JP1987000579&DISPLAY=STATUS>

Nous n'avons pas d'information sur ce type de support des rails qui n'est pas courant dans le monde ferroviaire Nord-Américain.

La présence de rail soudé (et l'absence de trains de marchandises plus lourds) devrait réduire les impacts.

Ceci constitue nos réponses aux questions adressées à l'AMT dans le document DQ-10.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Brigitte Fournier, pour
Jean Hardy, ing., MBA
Directeur du projet Train de l'Est
Vice-président Projets par intérim
JH/bf