



ENVOI PAR COURRIER ET COURRIEL

Québec, le 23 décembre 2008



Monsieur Jean Hardy
Directeur de projet
Agence métropolitaine de transport (AMT)
500 Place d'Armes, 25^e étage
Montréal (Québec) H2Y 2W2

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

Monsieur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité vous transmet les questions suivantes de citoyens et de la commission:

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 ?

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 terme 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).

...2

- 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.
- 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?

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.

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?

De plus, la commission désire obtenir des renseignements complémentaires.

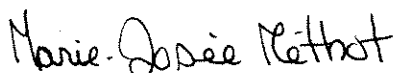
- Lors de la première partie des audiences publiques (DT3, p. 83 et suivantes) il a été mentionné que 1400 pieds de rails soudés seraient mis en place. À la question 22 du document PR5.1, le promoteur répond que les rails seront soudés sur toutes les nouvelles voies. Il semble donc qu'il y aurait plus 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.

Par ailleurs, la littérature traitant des trains de passager [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>

La commission apprécierait recevoir les réponses le plus tôt possible compte tenu de l'échéancier dont elle dispose pour l'achèvement de ses travaux.

Nous vous remercions à l'avance de votre collaboration et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Marie-Josée Méthot
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission