

--- **PR1**
Train de l'Est – Lien ferroviaire entre
Mascouche/Terrebonne et Repentigny

MRC Les Moulins 6211-14-008

TRAIN DE L'EST
LIEN FERROVIAIRE ENTRE
MASCOUCHE / TERREBONNE ET REPENTIGNY

AVIS DE PROJET - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Édition 2006



1.0	INITIATEUR DU PROJET	1
2.0	CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INIATEUR DU PROJET	1
3.0	TITRE DU PROJET.....	1
4.0	OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	1
5.0	LOCALISATION DU PROJET.....	4
6.0	TRACÉ ET PROPRIÉTÉ DES TERRAINS	5
7.0	DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES	8
8.0	COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET	10
9.0	PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS.....	10
10.0	CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET.....	11
11.0	PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES.....	11
12.0	MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC	11
13.0	REMARQUES.....	11

Liste des figures

Figure 4.1	Plan stratégique de développement de l'AMT Corridors de déplacements métropolitains.....	2
Figure 4.2	Réseaux des trains de banlieue et du métro de la région métropolitaine.....	3
Figure 4.3	Évolution de l'achalandage des trains de banlieue de 1996 à 2004	4
Figure 5.1	Localisation du projet.....	5
Figure 6.1	Nouveau tronçon ferroviaire proposé	7

À l'usage du ministère de l'Environnement
et de la Faune.

Date de réception _____

Numéro de dossier _____

1.0 INITIATEUR DU PROJET

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

Téléphone : 514-287-2464
Télécopieur : 514-287-2460

Responsable du projet : M. Joël Gauthier, président directeur-général AMT.

2.0 CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INIATEUR DU PROJET

À venir.

3.0 TITRE DU PROJET

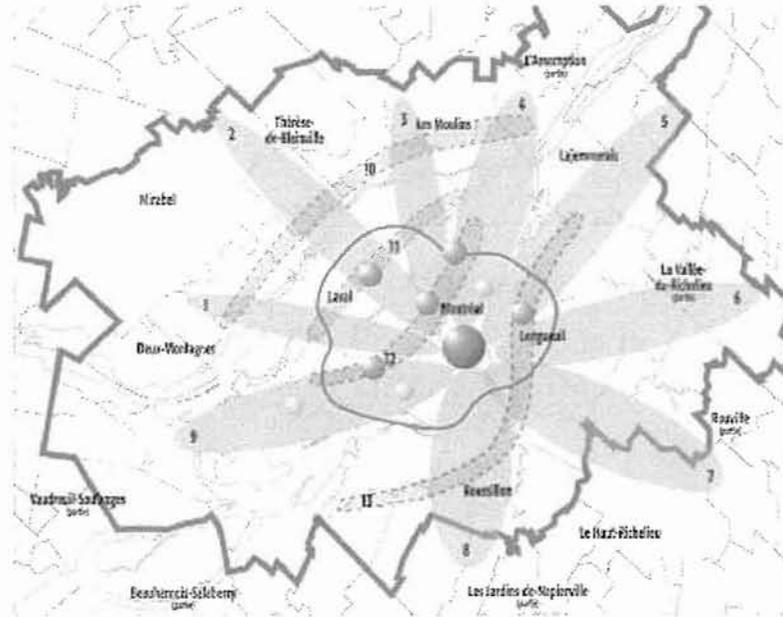
Train de l'Est - Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et Repentigny.

4.0 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

L'AMT établit sa vision de développement du transport collectif par son plan stratégique de développement. Les priorités d'intervention sont ensuite révisées annuellement dans le programme triennal d'immobilisations (PTI) de l'AMT. L'AMT étudie et identifie les besoins de développement de l'offre de transport collectif par corridor de déplacements métropolitains. Treize corridors de déplacements métropolitains ont été définis d'après les grands mouvements de population, les grandes destinations et les priorités en matière d'aménagement du territoire (figure 4.1).

À l'intérieur de chacun de ces corridors, les services de transport collectif s'articulent autour d'axes de transport qui relient les bassins d'origine des déplacements aux grandes destinations de la région, particulièrement le centre-ville. Les interventions sont donc planifiées en fonction d'une analyse combinant à la fois une connaissance des habitudes de déplacement des personnes (demande) et des réseaux de transport collectif et réseau routier qu'on y retrouve (offre).

Figure 4.1
Plan stratégique de développement de l'AMT
Corridors de déplacements métropolitains



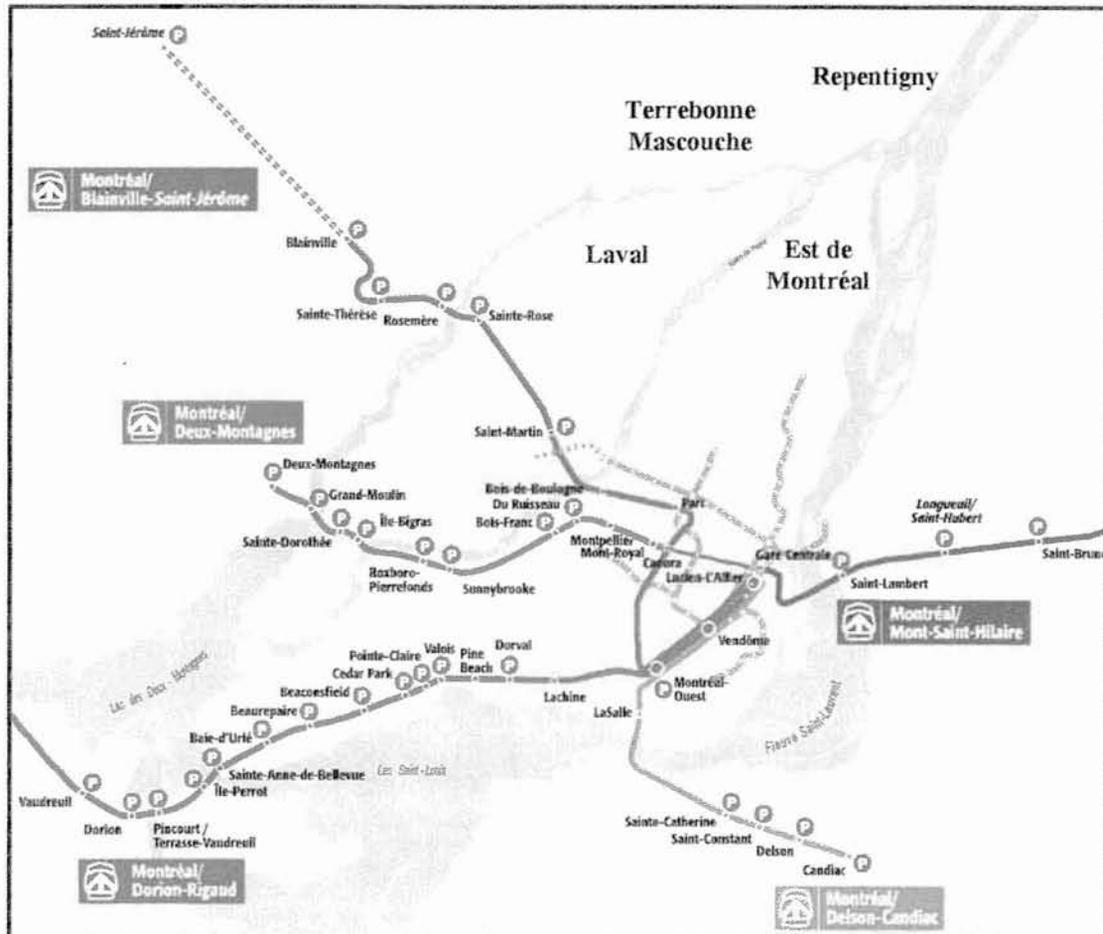
Diverses interventions sont prévues dans chacun de ces corridors. Ces interventions visent à compléter ou améliorer le réseau métropolitain de transport collectif dans la région de Montréal. Ce réseau métropolitain de transport collectif est formé de principales composantes suivantes :

- un réseau de métro de 65 km, 65 stations et 760 voitures, avec trois nouvelles stations en construction à Laval;
- un réseau de trains de banlieue en pleine croissance avec cinq lignes en opération desservant 49 gares réparties sur environ 190 km de parcours, doté d'un matériel roulant performant composé de 21 locomotives et 180 voitures;
- un réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) comptant 26 voies réservées d'une longueur totale de plus de 83 km, de 13 terminus métropolitains et de 57 parcs de stationnement incitatif comprenant près de 24 600 places.

Ce réseau métropolitain est complété par les 450 circuits des réseaux locaux d'autobus.

Les secteurs est de Montréal (Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles) et de la couronne nord-est (secteur de Repentigny, Mascouche et Terrebonne) présentent des lacunes au niveau des infrastructures lourdes de transport collectif. Comparativement au reste de la région métropolitaine, cette région est sous-équipée en infrastructures lourdes de transport. En effet, on remarque que les réseaux lourds de transport en commun (métro et de trains de banlieue) offrent une desserte complète au centre, vers le nord, le sud et l'ouest du territoire, mais ne desservent pas la portion est du territoire métropolitain (figure 4.2).

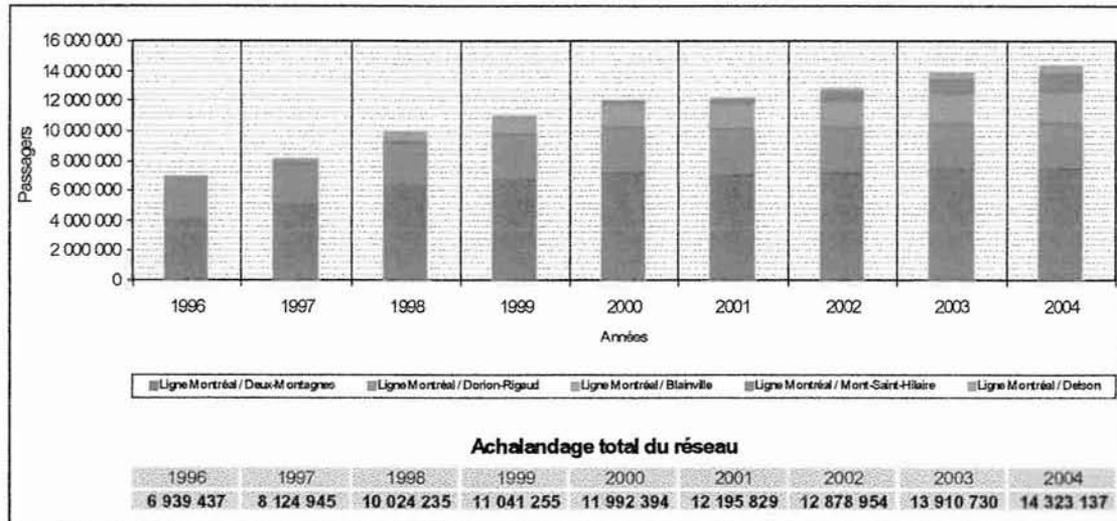
Figure 4.2
Réseaux des trains de banlieue et du métro de la région métropolitaine



Dans le but de remédier à cette situation, le gouvernement du Québec a annoncé, le 17 mars 2006, son intention de mettre en place une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'Est de Montréal et la couronne Nord-Est de la région métropolitaine. Ce projet aura pour effets, d'une part, de consolider et d'accroître l'usage des transports collectifs et, d'autre part, d'améliorer la desserte des territoires urbains précités, et ce, tout en offrant une alternative attrayante à l'automobile. Enfin, ce projet s'avérera un élément structurant pour la région métropolitaine de Montréal, et plus particulièrement pour les résidents de l'Est de l'île de Montréal et de la couronne Nord-Est de Montréal. En effet, depuis 1996, la popularité des services de trains de banlieue de l'AMT ne se dément pas. En 2004, le nombre de déplacements en train est de 14,3 millions, soit une hausse de 106,4 % en huit ans (figure 4.3). La région métropolitaine de Montréal se classe ainsi au 6^e rang en terme d'achalandage des réseaux de trains de banlieue aux États-Unis et au Canada, après les régions de New York, Chicago, Boston et Philadelphie, et la région de Toronto¹.

¹ D'après les résultats d'achalandage de 2004 compilés par l'American Public Transportation Association (APTA).

Figure 4.3
Évolution de l'achalandage des trains de banlieue de 1996 à 2004

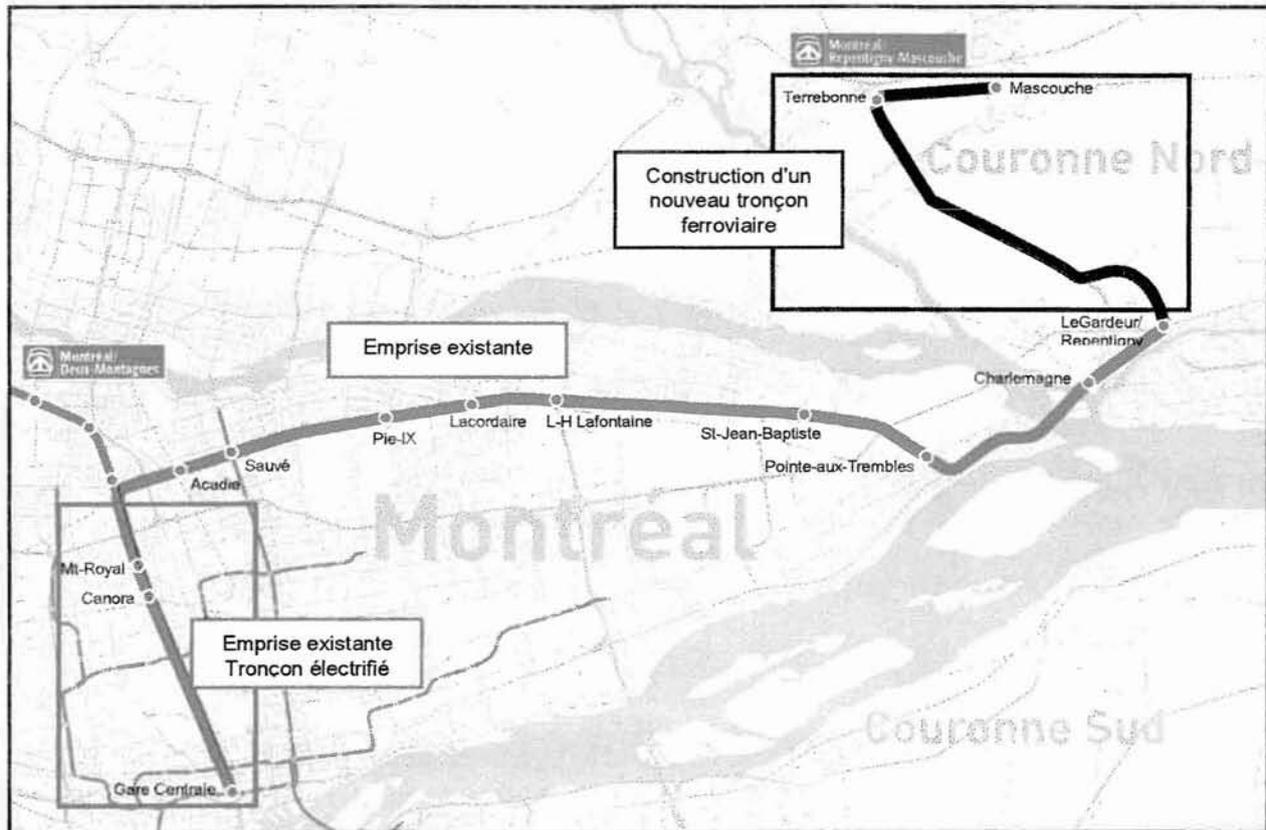


Cette croissance est attribuable notamment à la modernisation du service sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, à la mise en place de la ligne Montréal/Blainville, dont l'achalandage a atteint la capacité de la ligne en période de pointe, ainsi qu'à la mise en place de nouvelles lignes vers Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac.

5.0 LOCALISATION DU PROJET

Le projet de construction du nouveau tronçon ferroviaire s'insère dans le cadre de la mise en place du train de l'Est entre Montréal/Repentigny/Mascouche. Le parcours de cette nouvelle ligne de trains de banlieue a une longueur totale de 50,5 km et utilise en partie le tracé existant de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes entre les gares Centrale et Mont-Royal. À partir de la gare Mont-Royal, le tracé bifurque vers l'est sur la subdivision Saint-Laurent du CN pour se rendre jusqu'à la gare Le Gardeur/Repentigny. À partir de cette gare, un nouveau tronçon ferroviaire est créé entre les gares Le Gardeur et Mascouche et sera implanté principalement dans l'emprise de l'autoroute 640. Ce nouveau tronçon ferroviaire reliera la ligne du CN existante au sud de Le Gardeur et les municipalités de Terrebonne et Mascouche.

Figure 5.1
Localisation du projet



6.0 TRACÉ ET PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

La description qui suit illustre la meilleure variante actuellement à l'étude par l'AMT. Cette variante est illustrée à la figure 6.1. Mentionnons toutefois que d'autres variantes d'aménagement de ce nouveau tronçon ferroviaire sont actuellement examinées en termes de faisabilité, d'impact et de coûts d'aménagement.

À partir de la gare projetée Le Gardeur/Repentigny, le tracé actuellement proposé bifurque vers l'ouest, passerait sur des terrains privés² pour ensuite s'insérer au centre de l'autoroute 640 (emprise appartenant au ministère des Transports du Québec) juste à l'ouest du nouvel échangeur projeté pour desservir l'hôpital Pierre-Le Gardeur. Cette portion du tracé a une longueur d'environ 3,5 km.

Par la suite, la nouvelle voie ferrée demeurerait au centre de l'autoroute jusqu'à la hauteur de l'échangeur des autoroutes 640 et 25. Cette portion du tracé a une longueur approximative de 7 km.

La nouvelle ligne ferroviaire quitterait ensuite l'emprise de l'autoroute 640 et se dirigerait vers le nord en direction de Mascouche sur une nouvelle emprise privée parallèle à

² en territoire agricole et dans un secteur marécageux

l'emprise actuelle du CP. La voie ferrée croisera la ligne du chemin de fer CP selon une intersection de type « diamond » et se terminerait avec la gare terminale et le site de garage des trains localisés à l'intérieur d'un secteur industriel³. Cette portion du tracé a une longueur approximative de 1,5 km.

³ D'après le schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins (SAD – R.97 – 2006-03-29), la gare terminale et le site de garage des trains sont localisés à l'intérieur du parc industriel et d'affaires de Mascouche (situé au nord-est de l'intersection de l'A-25 et l'A-640). Le schéma d'aménagement mentionne également le projet d'implantation prochaine d'un train de banlieue Mascouche/Terrebonne/Laval/Montréal à l'intérieur de ce parc industriel.



Figure 6.1

Nouveau tronçon ferroviaire proposé

7.0 DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

7.1 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET DE TRAIN DE L'EST

7.1.1. Gares et temps de parcours

Le projet consiste à mettre en place onze (11) nouvelles gares (Terrebonne, Mascouche, Le Gardeur, Charlemagne, Pointe-aux-Trembles, Saint-Jean-Baptiste, Louis-H.-Lafontaine, Lacordaire, Pie-IX, Sauvé et Acadie et à utiliser trois (3) gares existantes de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes.

Le temps de parcours total entre Mascouche et la gare Centrale serait de 61 minutes.

7.1.2. Achalandage

Le projet consiste à offrir un service de cinq (5) départs le matin et cinq (5) retours le soir. Selon une étude de marché réalisée en 2001, cette ligne devrait attirer jusqu'à 5 500 usagers en période de pointe du matin à moyen terme et permettra d'attirer une nouvelle clientèle attirée par le transport en commun. Près de 70 % proviendrait du territoire de Montréal et 30 % de la couronne nord-est.

7.1.3. Description des travaux

Globalement, le projet d'implantation du train de l'Est nécessite les travaux suivants :

- l'aménagement de onze (11) gares comprenant stationnements incitatifs et quais d'autobus;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires dans l'emprise existante comprise entre les gares Le Gardeur et Acadie ;
- l'aménagement de sites de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) et à la gare Centrale (garage de jour);
- l'achat de voitures neuves à deux étages (à gabarit réduit pour accéder au tunnel sous le Mont-Royal et à portes à quais hauts pour la Gare Centrale) et cinq locomotives neuves (bi-modes: diesel et électrique);
- l'aménagement d'un nouveau tronçon ferroviaire d'une longueur d'environ 12 km entre les gares Mascouche (dans la municipalité de Mascouche) et Le Gardeur (dans la municipalité de Repentigny).

7.2 DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS DU NOUVEAU TRONÇON FERROVIAIRE

Concernant plus spécifiquement la variante décrite du nouveau tronçon ferroviaire entre Le Gardeur/Repentigny et Terrebonne/Mascouche, les travaux suivants seraient requis :

- Aménagement de ponts ferroviaires de plusieurs dizaines de mètres nécessaire pour entrer et sortir de la bande médiane de l'autoroute 640. Des ponts ferroviaires seront prévus à deux endroits : entre le futur échangeur Le Gardeur et les Lacs des Sœurs d'une part, et en périphérie du parc industriel de Mascouche d'autre part. À ces endroits, l'autoroute devra être abaissée pour passer sous la voie ferrée. Les conditions géotechniques ont été estimées sur la base des ouvrages existants de l'autoroute 640. Du fait des conditions de sol médiocres attendues le long du tracé, les éléments de fondations des ouvrages d'art reposeront sur des pieux.

- Aménagement de passages à niveau aux endroits suivants :
 - Boul. Pierre-Le Gardeur à Repentigny, au niveau de la jonction avec la ligne existante du CN;
 - Chemin de la Presqu'Île à Repentigny;
 - Chemin des Quarante-Arpents à Terrebonne, à l'est des Lacs des Sœurs;
 - Rue Blériot dans le parc industriel de Mascouche.
- Aménagement d'un croisement de la voie ferrée avec la ligne du chemin de fer CP à l'intérieur du parc industriel et d'affaires de Mascouche.
- Aménagement des protections nécessaires au croisement de la voie ferrée avec des lignes de transport d'électricité. Deux types de lignes de transport d'électricité sont croisés : une ligne à 120 kV et une ligne à 315 kV.
- Aménagement des protections nécessaires au croisement de voie ferrée et de conduite de gaz. En effet, le schéma d'aménagement révisé de la MRC des Moulins montre le passage d'un gazoduc sur la quasi-totalité de la zone d'étude, principalement aux abords de l'A-640.
- Le périmètre de l'emprise ferroviaire sera clôturé lorsque l'emprise traversera ou passera à proximité d'un parc, d'une zone résidentielle, d'un stationnement ou de tout autre endroit accessible par le public. La clôture sera un grillage de 2 mètres de hauteur.
- Une «glissière de sécurité et anti-éblouissement» sera implantée de part et d'autre de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve dans la bande médiane de l'autoroute 640. Cet aménagement comprendra les éléments de protection rail/route de type glissière semi-rigide en tôle ondulée galvanisée doublée en parallèle et à l'arrière d'un écran anti-éblouissement monté sur poteaux d'acier à une hauteur de 1,8 m.

7.2.1. Description des aménagements prévus aux gares Terrebonne et Mascouche

La gare Terrebonne sera située au centre de l'autoroute 640 au nord de la municipalité. Les aménagements prévus incluent un quai pour l'embarquement et le débarquement des passagers du train, un stationnement incitatif, une aire de dépose-minute et une aire d'attente pour les automobilistes, des supports à vélos, ainsi que toute mesure nécessaire à la bonne circulation et au bon fonctionnement du site. Une passerelle aérienne permettra aux usagers du train d'accéder au quai. La municipalité de Terrebonne a préparé une planification des accès routiers à la gare. Ces accès devront permettre la desserte de la gare en automobile, en autobus, ainsi qu'à pied et à vélo à partir des quartiers résidentiels actuels et projetés.

La gare Mascouche sera située dans le parc industriel de la municipalité le long de la voie du Canadien Pacifique. Les aménagements prévus incluent un quai pour l'embarquement et le débarquement des passagers du train, un stationnement incitatif, une aire de dépose-minute et une aire d'attente pour les automobilistes, des supports à vélos, ainsi que toute mesure nécessaire à la bonne circulation et au bon fonctionnement du site. La gare sera

située à proximité du carrefour de la rue Sicard et du boulevard Industriel. La Ville de Mascouche a préparé un plan de développement du réseau routier qui assurera l'accessibilité à la gare à long terme.

8.0 COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Selon le schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins, le tracé proposé traverse une zone marécageuse localisée à l'est des Lacs des Sœurs. Ce marécage est à la tête du ruisseau de Feu qui prend sa source.

Un bassin d'épuration et une usine d'explosifs (SNC-Tec) se trouve en périphérie du tracé prévu de la ligne ferroviaire, peu avant son raccordement à la voie ferrée existante du CN dans la Ville de Repentigny. En ce concerne le passage de la voie ferrée à proximité de l'usine d'explosifs, des mesures de protection en fonction de la réglementation de Ressources Naturelles Canada sont actuellement étudiées. Dans ce secteur, le cours d'eau la Grande Débouche passe entre les terrains de l'usine d'épuration et de l'usine de SNC-Tec. Un autre cours d'eau, la rivière Mascouche, sera traversé par la nouvelle voie ferrée.

Le plan d'affectation du sol de la MRC L'Assomption indique la présence d'une zone agricole permanente au nord du Chemin de la Presqu'île, sur le tracé prévu de la ligne ferroviaire. En vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, une demande d'exclusion est à prévoir pour l'acquisition de l'emprise ferroviaire.

Selon les documents de planification consultés et les visites de reconnaissance effectuées sur le terrain, on relève également les éléments suivants à considérer :

- une piste d'atterrissage de l'aéroport de Mascouche longeant l'autoroute 640;
- deux lignes électriques à haute tension traversant l'autoroute 640 à l'ouest des Lacs des Sœurs;
- le passage d'un gazoduc sur la quasi-totalité de la zone d'étude, principalement aux abords de l'autoroute 640;
- la présence de deux échangeurs routiers avec viaduc au dessus de l'autoroute 640 et d'un futur échangeur près du centre hospitalier qui constituent des contraintes à considérer dans l'aménagement géométrique de la voie ferrée.

9.0 PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Les principaux impacts appréhendés sur l'environnement sont :

- impact dans la zone marécageuse localisée à l'est des Lacs des Sœurs causé par l'implantation de la voie ferrée;
- impact sur l'activité agricole dû à la présence de la voie ferrée;
- impact sur le bruit ambiant des secteurs résidentiels localisés près de la voie ferrée.

Les impacts positifs appréhendés sont :

- augmentation de l'utilisation du transport en commun (transfert modal de l'automobile vers de transport en commun);

- réduction de production de gaz à effet de serre et autres pollutions atmosphériques causées par l'usage de l'automobile;
- réduction du temps de déplacement des usagers du transport en commun se déplaçant vers de la centre-ville.

10.0 CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

L'échéancier de réalisation de ce scénario est de l'ordre de 30 mois après l'autorisation gouvernementale de procéder.

11.0 PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

À ce stade-ci des études, aucune phase ultérieure n'est prévue.

Les projets connexes concernent l'aménagement de nouveaux liens routiers permettant une meilleure accessibilité aux gares Terrebonne et Mascouche. Ces accès routiers sont proposés par les municipalités.

12.0 MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

Le projet a déjà fait l'objet de plusieurs présentations auprès des principaux intervenants du milieu lors des études de faisabilité des infrastructures ferroviaires et lors de l'élaboration des concepts d'aménagement des gares.

Dans le cadre de l'étude d'impact, des rencontres régulières sont prévues avec tous les intervenants du milieu afin de tenir compte des impacts causés par un projet de cette envergure. Les modalités et le calendrier de ces rencontres seront élaborés ultérieurement.

13.0 REMARQUES

Étant donné les impacts positifs en termes de réduction des gaz à effet de serre et des mesures de mitigation qui seront proposées pour les impacts appréhendés, nous sommes convaincus que ce projet est bénéfique du point de vue environnemental.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le

3 juillet 2006

par



Claude Carette
Vice-président
Bureau de gestion des projets