

PROJETS / GRANDS PROJETS EN COURS

TRAIN DE L'EST

Projet important pour l'AMT, le Train de l'Est a pour objectif de combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine.

Le coup d'envoi a été donné en mars 2006, lorsque le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue pour desservir ce territoire. D'après nos études préliminaires, les nouveaux clients proviendront également du territoire de Montréal et de la couronne nord-est.

La mise en service du Train de l'Est est prévue pour l'été 2012. Cette ligne pourra accueillir 5 500 passagers par période de pointe, dont près de 30 % qui utilisent actuellement leur automobile.

Sommaire

- [Actualités](#)
- [Rendez-vous des travaux](#)
- [Tracé](#)
- [Gares](#)
- [Services](#)
- [Voitures et locomotives](#)
- [Échéancier et budget](#)
- [Les grandes étapes](#)
- [Foire aux questions](#)
- [Archives](#)
- [Nous joindre](#)

Actualités

Cap sur la construction

Le ministre des Transports donne le coup d'envoi



Le 13 octobre dernier, le ministre des Transports du Québec, M. Sam Hamad, en compagnie du président-directeur général de l'AMT, M. Joël Gauthier, a donné le coup d'envoi des travaux de construction des gares du Train de l'Est situées sur le territoire montréalais, dont les gares Ahuntsic, Sauvé et Saint-Léonard.

À cette occasion, tous deux se sont exprimés sur l'importance de mener à terme ce projet d'envergure tant sur le plan économique qu'environnemental.

« Résolument engagé sur la voie du développement durable, notre gouvernement croit que l'essor de notre métropole passe notamment par des infrastructures modernes et tournées vers l'avenir. L'ajout d'une ligne de train de banlieue cadre parfaitement avec cette vision. Solution qui marie transport et aménagement urbain, le Train de l'Est jouera un rôle important dans nos objectifs de réduction des gaz à effet de serre », a souligné le ministre Sam Hamad.

« Dès sa mise en service en 2012, cette ligne offrira un service de transport collectif accru, fiable et confortable aux citoyens de la région. Projet prioritaire pour l'AMT, le Train de l'Est représente un beau défi technique puisqu'une partie de son tracé passe au centre de l'autoroute 640 et que, sur son trajet, la propulsion est tantôt électrique, tantôt diesel. Nos équipes travaillent donc d'arrache-pied pour réaliser les différents travaux liés à cette construction », a pour sa part déclaré Joël Gauthier.

Communiqué: [Début de la construction des gares sur le tronçon montréalais](#)

Début des travaux

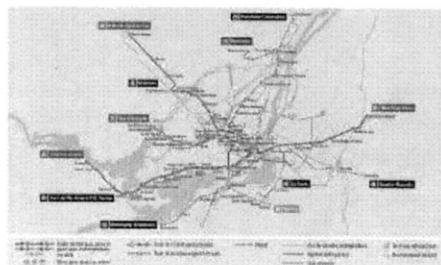
Depuis l'obtention du Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) en février dernier, nos équipes sont à pied d'œuvre pour finaliser les plans et devis des 11 gares et du nouveau tronçon ferroviaire entre Repentigny et Mascouche. Les appels d'offres pour la construction de trois premières gares à Montréal, Ahuntsic, Sauvé et Saint-Léonard, ont été lancés au cours du printemps et les travaux devraient commencer en août. Les travaux de terrassement et de drainage dans l'emprise du CN se poursuivent dans les arrondissements d'Anjou et de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. Les appels d'offres pour les travaux au centre de l'autoroute 640 et la construction des gares Repentigny et Mascouche seront lancés au cours de l'été et les activités dans ce secteur débiteront dès l'automne.

Nom des gares

Afin d'éviter la confusion avec des stations de métro du même nom, trois gares du côté de Montréal doivent être renommées. Il s'agit des gares Montréal-Nord et Saint-Léonard, qui ont été rebaptisées respectivement Montréal-Nord et Saint-Léonard. La troisième est la gare Ahuntsic, dont le nouveau nom devrait être connu bientôt.

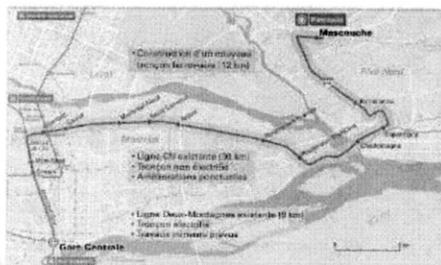
INFOLETTRE LE TRAIN DE L'EST MOI, J'EMBARQUE!
MOI, JE M'ABONNE!

Bulletin Train de l'Est
septembre 2010 (1,4 Mo)
Abonnement au bulletin courriel



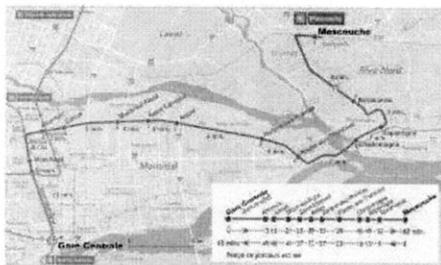
RÉSEAU DE TRAIN

[Agrandir](#)



TRACÉ PROJETÉ

[Agrandir](#)



TEMPS DE PARCOURS ESTIMÉ

[Agrandir](#)

Rendez-vous des travaux

Mesures d'atténuation

Durant la réalisation des travaux, nous implanterons diverses mesures d'atténuation, dans le strict respect :

du cahier des charges et les devis généraux du ministère des Transports du Québec
des normes de construction de voies ferrées établies par Transports Canada
de la législation municipale et provinciale

Sécurité

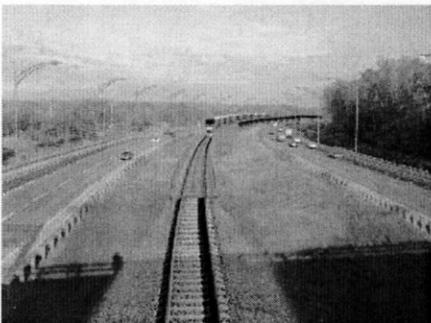
Tous les travailleurs qui travaillent dans l'emprise du Canadien National (CN) doivent au préalable suivre un cours sur la sécurité ferroviaire, une formation dispensée par Internet. Il s'agit d'une mesure indispensable pour assurer à tous un milieu de travail sécuritaire sur un chantier sur lequel sont maintenus les passages de trains de marchandise ou de passagers.

Gare Ahuntsic
Gare Sauvé
Gare Saint-Léonard
Autoroute 640
Passerelle A40
Jonction de l'Est

Tracé



D'une longueur de près de 52 km, le Train de l'Est offrira des correspondances vers la ligne 2 (orange) du métro aux stations Sauvé et Bonaventure (Gare Centrale).



En démarrant à Mascouche, le train traversera Terrebonne au centre de l'autoroute 640 et se raccordera à la voie ferrée du CN à Repentigny (secteur Le Gardeur). En passant par Charlemagne, le train atteindra le nord-est de l'île de Montréal et rejoindra la ligne Deux Montagnes. Il entrera au centre-ville par le tunnel sous le mont Royal.

Le train passera au centre de l'autoroute 640

L'idée de faire passer le train au centre de l'autoroute 640 permet d'utiliser l'emprise de transport déjà existante et de minimiser les impacts sur les terres avoisinantes.



Localisation

Les travaux s'effectueront sur l'autoroute 640 à Terrebonne, de la montée des Pionniers dans le secteur Lachenaie jusqu'à environ 1 km à l'ouest du viaduc Charles-Aubert, légèrement à l'est de la jonction avec l'A-25. Les travaux sont principalement exécutés sur le terre-plein central séparant les directions est et ouest de l'autoroute 640, ainsi que sur l'accotement gauche de chacune des directions.

à été 2011

Description des travaux : Novembre 2010

Travaux civils, d'électricité et de maintien de la circulation : comprennent l'ensemble du drainage (fossés, conduites et ponceaux), le remplacement des glissières existantes, la préparation du sous-ballast en vue d'accueillir la voie ferrée au centre de l'autoroute 640, l'enlèvement et la reconstruction de sections de la

chaussée pour permettre la pose de conduites de drainage en bord de la route, l'éclairage et le maintien de la circulation.

Travaux de structure pour la réalisation du pont ferroviaire au-dessus de la rivière Mascouche : comprennent la mise en place de batardeaux et de soutènements temporaires, la construction des unités de fondation (piles et culées), la construction du tablier en acier et tous les travaux connexes nécessaires à la réalisation complète de l'ouvrage.

Les travaux prévoient aussi la protection de l'environnement et des berges, comme spécifié dans le certificat d'autorisation de réalisation émis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Entraves à la circulation

Au cours de la période des travaux, la circulation sur l'autoroute 640 sera maintenue à deux voies par direction. À proximité de la rivière Mascouche, la travée de la direction ouest sera légèrement déviée, et la vitesse réduite à 90 km/h. Pour aménager les accès au chantier, des fermetures de nuit d'une voie sur deux seront requises. Quelques fermetures de jour, en dehors des périodes de pointe, seront également nécessaires. Enfin, en direction est, l'accotement sera retranché à certains endroits. Pour plus de détails, les automobilistes sont invités à porter une attention particulière à la signalisation sur place, à utiliser la ligne 511 du MTQ ou encore à consulter le www.quebec511.gouv.qc.ca.

Réalisation

Maître d'œuvre : AMT

Entrepreneur : GTS

Surveillance des travaux : Consortium SNC-Lavalin/Cima+/Genivar

Diffusion des avis de travaux et de fermeture : MTQ

Lexique

Ballast : pierres concassées que l'on tasse sous les traverses d'une voie ferrée. Le sous-ballast est la couche intermédiaire entre la plateforme et le ballast.

Batardeau : digue, barrage provisoire que l'on établit sur un cours d'eau pour assécher en aval le terrain où l'on a des travaux à faire.

Gares

La ligne du Train de l'Est comprendra 14 gares, dont 11 nouvelles : 7 à Montréal et 4 dans la couronne nord-est.

Principes d'aménagement

Toutes les nouvelles gares suivent les trois grands principes d'aménagement suivants :

offrir des aménagements conviviaux, confortables et sécuritaires

offrir des accès faciles tant pour les automobilistes que pour les usagers des transports actifs et collectifs

offrir une accessibilité aux personnes à mobilité réduite ou vivant avec des limitations

Critères de localisation

Des critères stricts ont été déterminés pour choisir les meilleurs emplacements pour les 11 nouvelles gares :

desserte locale et régionale : à court et à long terme

accessibilité au site en pointe du matin et du soir (automobiles, autobus, piétons, cyclistes)

intégration au réseau de transport en commun

opérations ferroviaires : implantation du quai et présence de voies secondaires

aménagement du territoire et contraintes physiques : zonage et orientations d'aménagement, impact sur les riverains

contraintes particulières : contamination des sols, servitudes, accès inexistant, sites d'intérêt, type de propriétaire (public/privé), etc.

coûts fonciers

Les nouvelles gares dans votre quartier

[Gare Mascouche](#) (plan)

[Gare Terrebonne](#) (plan)

[Gare Repentigny](#) (plan)

[Gare Charlemagne](#) (plan)
[Gare Pointe-aux-Trembles](#) (plan)
[Gare Rivière-des-Prairies](#) (plan)
[Gare Anjou](#) (plan)
[Gare Saint-Léonard](#) (détails de la gare et plan)
[Gare Montréal-Nord](#) (plan)
[Gare Sauvé](#) (détails de la gare et plan)
[Gare Ahuntsic](#) (détails de la gare et plan)

Service

Avec cinq départs en période de pointe, le Train de l'Est pourra accueillir 5 500 personnes matin et soir.

Horaire projeté

Période de pointe du matin (6 h à 9 h)

5 départs de Mascouche vers la Gare Centrale
1 départ de la Gare Centrale vers Mascouche

Mi-journée (entre 13 h et 14 h)

1 départ de la Gare Centrale vers Mascouche
1 départ de Mascouche vers la Gare Centrale

Période de pointe du soir (16 h à 20 h)

5 départs de la Gare Centrale vers Mascouche
2 départs de Mascouche vers la Gare Centrale

Fin de soirée

1 départ de la Gare Centrale vers Mascouche

Temps de parcours estimés

Il ne faudra que 39 minutes aux résidents de Pointe-aux-Trembles et 62 minutes à ceux de Mascouche pour gagner le centre-ville, ce qui fera du Train de l'Est un mode de transport très compétitif.

Voitures et locomotives

Matériel neuf

Le Train de l'Est bénéficiera de matériel roulant (locomotives et voitures) entièrement neuf. En décembre 2007, nous avons octroyé à Bombardier un contrat pour l'acquisition de 160 nouvelles voitures à deux étages, dont 30 seront affectées au Train de l'Est. En août 2008, le contrat pour la fabrication de 5 locomotives bi-mode (électrique et diesel) a été octroyé.

Ce matériel circulera dans le tunnel du mont Royal et répondra aux normes strictes de sécurité incendie développées par l'American Public Transportation Association (APTA).

Voitures passagers à deux étages

Les voitures à deux étages peuvent accueillir plus de passagers que les voitures simples et leurs coûts d'exploitation sont similaires.

Locomotives bi-modes

À la suite d'études comparatives, la locomotive bi-mode (alimentation diesel et électrique) a été retenue. Le Train de l'Est empruntera deux types de voies ferrées : celle de la ligne Deux-Montagnes, qui est électrifiée afin de passer dans le tunnel du mont Royal, et celle du CN, où ne roulent que des locomotives diesel. Les locomotives bimodes répondront aux normes d'émissions anti-polluantes Tier 3 définies par l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis (EPA) et seront alimentées par un carburant diesel à faible teneur en soufre.

Échéancier et budget

Annoncé en 2006, le Train de l'Est poursuit depuis les étapes d'études, de consultations, de construction, avant la période de mise en service maintenant prévue en 2012. Le délai entre le dépôt du rapport du BAPE et l'émission du Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) a permis à l'AMT d'améliorer le projet initial en fonction des recommandations émises par le BAPE et de se conformer aux conditions préalables à l'autorisation de réalisation. Deux saisons complètes de construction étant nécessaires pour réaliser le projet, sans compter la période de tests, d'essais et de rodage, le Train de l'Est accueillera ses premiers passagers à l'été 2012.

Les conditions exigées dans le CAR ont également entraîné une révision des coûts. L'enveloppe budgétaire s'élève maintenant à 435 M\$ (+10 % de contingences). Le MTQ en finance 75 % et l'AMT assume 25 % des frais de réalisation. Partenaires essentiels de ce projet, les municipalités collaborent à la définition des gares et participeront au financement des coûts d'exploitation.

Les grandes étapes

Depuis des années, la population de l'est de l'île de Montréal et de la couronne nord-est déplore le manque de services de transport collectif. Sensible à cette situation, nous travaillons, de concert avec des partenaires des transports collectifs et municipaux, à l'élaboration de solutions durables.

2005 – Consultations publiques dans l'est de Montréal

En avril 2005, nous avons tenu avec la STM des consultations publiques sur les transports collectifs dans l'est de Montréal. Lors de ces rencontres, les citoyens de Pointe-aux-Trembles et de Rivière-des-Prairies ont été invités à se prononcer sur le projet du Train de l'Est.

De façon générale, les résultats de ces consultations ont démontré que :

- environ 90 % des répondants sont favorables au train
- environ 21 % des répondants utilisent l'auto comme principal mode de transport et environ 48 % de ceux-ci remplaceraient l'auto par le train
- environ 47 % des répondants utilisent le transport en commun et 49 % d'entre eux (60 % à Pointe-aux-Trembles, 37 % à Rivière-des-Prairies) remplaceraient leur mode de transport par le train

2006 – Annonce du Train de l'Est

En mars 2006, le gouvernement du Québec décidait d'investir 300,0 M\$ dans l'établissement du Train de l'Est. Le tracé Mascouche / Repentigny / Montréal était accueilli favorablement par la population de la grande région métropolitaine.

2007 – Préparation et rencontres d'information

La construction du tronçon Mascouche / Repentigny du Train de l'Est est soumise à la loi d'évaluation environnementale du gouvernement du Québec. Au cours de cette démarche, le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) pourrait exiger la tenue d'audiences publiques, vraisemblablement au printemps 2008.

Afin de poursuivre le dialogue amorcé avec la population en 2005, l'équipe du Train de l'Est a entamé, dès novembre 2007, une série de rencontres avec des groupes ou des individus qui pourraient avoir des questions ou des commentaires à formuler sur le projet.

2008-2009 – BAPE, plans et devis préliminaires

Des rencontres d'information et de consultation publiques ont été organisées par l'AMT afin de faire participer les communautés locales au processus d'élaboration des avant-projets. La population de la couronne nord a été rencontrée au printemps 2008, préalablement au processus du BAPE, et la population montréalaise au printemps 2009. À l'automne 2008, l'AMT et ses consultants ont participé activement à la préparation des séances publiques du BAPE qui se sont déroulées en décembre 2008. Le rapport a été déposé le 8 mai 2009 par la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Mme Line Beauchamp. Les conclusions du rapport permettront à l'AMT d'optimiser le projet en fonction des recommandations.

Une fois les autorisations requises obtenues, l'AMT pourra faire l'acquisition des terrains des futures gares et compléter les plans et devis. Cette étape précisera l'échéancier, le budget et les travaux requis pour compléter le projet.

2010 – Obtention du CAR, appels d'offres et mise en chantier

En février 2010, l'AMT reçoit l'autorisation de réalisation pour le tronçon nord ayant fait l'objet du BAPE et entame la finalisation des plans et devis définitifs. Quant au tronçon montréalais, les appels d'offres pour la construction des gares à Montréal sont lancés à l'hiver en vue de débiter les travaux à l'été.

Foire aux questions

Pourquoi une nouvelle ligne de train ?

Les réseaux structurants actuels de transport collectif (métro et trains de banlieue) offrent une desserte complète au centre, vers le nord, le sud et l'ouest du territoire mais non dans la portion est du territoire métropolitain. Le projet du Train de l'Est vise à combler ce manque d'infrastructure en offrant un service de transport performant aux citoyens de l'est de Montréal et la couronne nord-est.

De plus, dans une perspective de développement et de mobilité durable, le Train de l'Est permettra de :

- contribuer à la réduction des gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage des TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire (900 véhicules en moins sur les routes).
- développer et exploiter les réseaux de transport collectif dans une perspective d'efficacité énergétique
- faciliter l'accès et la sécurité des systèmes de transport collectif aux personnes à mobilité réduite.

Pourquoi une nouvelle ligne de train dans l'Est, alors qu'on annonce le prolongement du métro dans ce secteur ?

Les résidentes et les résidents de l'Est gagneront à voir une augmentation significative de l'offre en matière de transports collectifs, eux qui en font la demande depuis nombre d'années. Le train de banlieue et le métro seront complémentaires. Le prolongement de la ligne bleue vers Anjou ne desservira qu'une portion de la population de l'est de l'île tandis que le Train de l'Est desservira un bassin beaucoup plus large : tout l'est de l'île de Montréal (500 000 personnes), Charlemagne (6 000 personnes), Repentigny (80 000 personnes), Terrebonne (95 000 personnes) et Mascouche (35 000 personnes). De plus, le prolongement du métro ne devrait pas se réaliser avant 10 ans, alors que le Train de l'Est sera en service dès 2012.

Le tracé est-il final ?

Oui, le tracé retenu est celui de Montréal / Repentigny-Mascouche. Des trois scénarios ayant fait l'objet d'études multicritères, ce scénario présente les avantages suivants : optimisation du bassin de population desservi, utilisation d'un corridor autoroutier déjà zoné emprise de transport, minimisation du matériel roulant requis, meilleure répartition des coûts d'exploitation, consensus auprès des instances concernées.

Par ailleurs, le dépôt d'une étude avant la fin 2010 pour évaluer l'achalandage d'une desserte vers l'Assomption (phase 2 du projet) fait partie des conditions du Certificat d'autorisation de réalisation (CAR).

Quand la population de L'Assomption sera-t-elle desservie par le train de l'Est ?

Le projet d'une phase 2 vers l'Assomption fera l'objet d'une étude de faisabilité par l'AMT et est inscrit dans son programme triennal d'immobilisations (PTI). Tel que stipulé dans le CAR, l'AMT déposera avant la fin 2010 une étude pour évaluer l'achalandage de la desserte vers l'Assomption. Est également inscrit au PTI de l'AMT l'aménagement d'un stationnement incitatif de 300 places à l'Assomption qui permettra de rabattre par autobus la clientèle de l'Assomption vers la gare de Repentigny.

Quand le Train de l'Est sera-t-il en service ?

À la suite de l'obtention du Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) en février 2010, l'échéancier du projet a été révisé et le Train de l'Est accueillera désormais ses premiers passagers à l'été 2012. La construction du nouveau tronçon ferroviaire de 13 km entre Repentigny et Mascouche a été soumise au processus du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Cet exercice d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux, entamé en octobre 2008, s'est terminé en février 2010 par l'obtention du CAR qui comporte 18 conditions auxquelles l'AMT devra se conformer pour poursuivre la réalisation du projet. Deux saisons complètes de construction seront nécessaires pour la réalisation du projet, sans compter une période de tests, d'essais et de rodage.

Est-ce que vos nouvelles locomotives seront prêtes ou serez-vous toujours obligés d'en louer tel que prévu ?

La réception des premières locomotives bi-modes prévues à l'automne 2011 concordera avec l'achèvement des travaux de construction du Train de l'Est et le début de la période d'essais et de rodage qui sera par la suite nécessaire.

Est-ce que la mise en service de la portion Repentigny – gare Centrale pourrait se faire avant 2012 puisque celle-ci ne nécessite pas d'ajouts exigés par le CAR ?

Les travaux du tronçon Nord se feront parallèlement à ceux du tronçon montréalais qui nécessitent eux aussi 2 saisons complètes de construction. Les deux tronçons seront donc prêts en même temps.

Quand verrons-nous les premiers travaux de construction concrets pour ce projet ?

Certains travaux en vue du doublement des voies dans l'emprise du CN sur le tronçon montréalais ont déjà commencé à l'été 2009. L'obtention du CAR permet maintenant à l'AMT de finaliser l'acquisition des terrains et de procéder au lancement des appels d'offres pour la construction des gares et du nouveau tronçon ferroviaire. Du côté de Montréal, les travaux se poursuivront à l'été 2010 tandis que dans la couronne Nord, les activités au centre de l'autoroute 640 devraient débuter dès l'automne.

Quelles seront les mesures qui seront mises en place pour réduire les nuisances et les impacts pendant les travaux ?

Différentes mesures d'atténuation courantes et particulières seront appliquées dans le cadre du projet, notamment :

- Respecter les normes de construction de voies ferrées établies par Transports Canada
- Respecter les règlements municipaux et provinciaux
- Respecter le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec
- Limiter le déboisement sur les sites de travaux et protéger les arbres localisés à l'extérieur de la zone des travaux
- Informar les résidents vivant à proximité des travaux du calendrier de réalisation
- Donner la priorité aux transports actifs (piétons et cyclistes) durant les travaux et maintenir les liens piétonniers et cyclables
- Assurer une bonne signalisation routière en tout temps pendant la construction
- Coordonner les travaux avec les autres services d'utilité publique
- Accéder aux zones des travaux par les accès préalablement désignés et éviter de circuler dans les secteurs résidentiels
- Évaluer le besoin de mesures d'atténuation du bruit et mettre en place des mesures d'atténuation.

Toutes ces mesures seront intégrées aux plans et devis de construction et devront être appliquées par l'entrepreneur responsable des travaux. Aussi, des mesures de surveillance environnementale seront mises en place pendant les travaux et un suivi environnemental sera réalisé lors de l'exploitation du projet pour s'assurer que tous les aspects auront été pris en compte et auront été atténués convenablement.

Est-ce que la ligne sera entièrement électrifiée dès sa mise en service, tel que recommandé lors des audiences du BAPE ?

Dès sa mise en service, le Train de l'Est sera en mode électrique sur environ un tiers de son tracé, soit le tronçon entre la gare Centrale et la future gare Ahuntsic (Marché central). Les autres tronçons seront considérés dans l'étude de faisabilité présentement en cours pour l'électrification de l'ensemble du réseau de trains de banlieue de l'AMT dont les résultats sont attendus à l'automne 2010. L'AMT prévoira dès maintenant les installations nécessaires afin que les infrastructures ferroviaires du Train de l'Est soient prêtes à recevoir les systèmes caténaires en vue de l'électrification future des autres tronçons.

Quels seront les gains en termes de réduction de gaz à effet de serre (GES) ?

La diminution du nombre de véhicules sur le réseau routier entraînera une baisse globale des émissions de GES et des particules en suspension dans l'air. La réduction, dans un premier temps, de près de 900 véhicules entraînera une diminution d'environ 1 953 tonnes métriques de GES par année, ce qui contribuera à l'amélioration globale de la qualité de l'air.

Ce chiffre devrait augmenter progressivement jusqu'à 3 200 tonnes métriques avec l'accroissement de l'achalandage. Une électrification partielle ou complète de la ligne réduira aussi de façon significative ce bilan. Les

locomotives répondront aux normes anti-polluantes Tier 3 et fonctionneront avec un carburant à faible teneur en soufre.

Quels seront les coûts du projet ?

En date de février 2010, le coût total du projet est estimé à 435 M\$ (+ 10 % de contingences). Les 18 conditions faisant partie du CAR émis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs(MDDEP) ont entraîné une révision des coûts. Ce montant inclut les coûts d'infrastructures ferroviaires, de construction des gares, de suivi environnemental, d'acquisition de terrains et du matériel roulant. Le MTQ finance 75 % et l'AMT assume 25 % des frais de réalisation. Partenaires essentiels du projet, les municipalités collaborent à la définition des gares et participeront au financement des coûts d'exploitation.

Quelle est la longueur du tracé du Train de l'Est ?

La longueur totale, de la Gare centrale de Montréal à Mascouche, est de 52 kilomètres incluant le nouveau tronçon ferroviaire de 13 kilomètres à construire sur la rive-nord entre Repentigny et Mascouche.

Quel sera l'achalandage du Train de l'Est ?

La capacité d'accueil du Train de l'Est est de 5 500 personnes par période de pointe. Si on se fie aux expériences passées (ex : ligne Montréal / Blainville), nous sommes confiants d'atteindre assez rapidement cet achalandage.

Quelle sera la fréquence des trains ?

Afin d'offrir un service flexible, 16 départs sont prévus dans l'horaire du Train de l'Est. Douze départs sont prévus en périodes de pointe (matin et soir) et quatre en périodes hors pointe. Pour le moment, aucun service n'est prévu durant les fins de semaine.

Période de pointe du matin (6 h à 9 h)

5 départs de Mascouche vers Gare centrale
1 départ de Gare centrale vers Mascouche

Mi-journée (entre 13 h et 14 h)

1 départ de Gare centrale vers Mascouche
1 départ de Mascouche vers Gare centrale

Période de pointe du soir (16 h à 19 h)

5 départs de Gare centrale vers Mascouche
1 départ de Mascouche vers la Gare Centrale

Fin de soirée

1 départ de Mascouche vers Gare centrale
1 départ de Gare centrale vers Mascouche

L'heure précise des départs de trains sera définie ultérieurement en collaboration avec le Canadien National avec qui l'AMT partage l'utilisation des lignes de chemin de fer.

Quel sera le niveau de fiabilité du Train de l'Est ?

Un train arrivant à 5 minutes ou moins du temps d'arrivée prévu à l'horaire sera réputé à l'heure. L'objectif est que 95% des trains arrivent aux gares terminales entre 0 et/ou 5 minutes de leur horaire.

Pourquoi n'y a-t-il pas plus de trains prévus en circulation hors pointe ?

Un total de seize trains par jour sont présentement prévus, avec un retour à l'heure du dîner et un autre en soirée. Toutefois, la mission de l'AMT est de mettre en service des trains où il y a un besoin réel, c'est-à-dire dans les périodes de pointes du matin et du soir. La mise en service du train permettra de développer l'achalandage, ce qui justifiera toute demande de bonification du service entre autres en dehors des périodes de pointe. Notons aussi que le CN limite certaines périodes de passages sur la ligne du Train de l'Est afin de faciliter le transit des trains de marchandises.

Quel sera l'horaire des trains ?

L'heure précise des départs de trains sera définie en collaboration avec le Canadien National qui partagera l'utilisation du chemin de fer avec nous.

Quels seront les temps de parcours ?

Gares	Durée du parcours (en minutes)	
	Train de l'Est	Autobus/Métro (à partir du lieu de la future gare)
		Source: Google Transit
Mascouche	62	84
Terrebonne	53	79
Repentigny	49	72
Charlemagne	46	67
		Source: Tous Azimuts STM
Pointe-aux-Trembles	39	63
Rivière-des-Prairies	35	78
Anjou	29	60
Saint-Léonard	25	53
Montréal-Nord	21	55
Sauvé	16	24
Ahuntsic	13	25

Quelle sera la tarification du Train de l'Est ?

Le territoire métropolitain, qui regroupe 83 municipalités, est divisé en huit grandes zones tarifaires. Les secteurs desservis par le Train de l'Est se situent en zones 1, 2, 3, 5 et 6. Le tableau suivant présente les coûts (2010) des cartes TRAM et TRAIN selon la zone.

Zone	GARES	TITRE MENSUEL TRAM 2010 (train - autobus - métro)		
		ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT
6	Mascouche	168 \$	134 \$	101 \$
5	Terrebonne, Repentigny, Charlemagne	140 \$	112 \$	84 \$
3	Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies	111 \$	89 \$	66,50 \$
2	Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou	94,50 \$	75,50 \$	56,50 \$
1	Sauvé, Ahuntsic	81 \$	65 \$	48,50 \$

Les titres disponibles sont :

Les titres TRAM mensuels des zones 1 à 8 qui permettent d'accéder aux réseaux de trains de banlieue, d'autobus et de métro de la région métropolitaine;

Les titres TRAIN mensuels des zones 4 à 7 qui permettent d'accéder aux réseaux des trains de banlieue seulement;

Les billets TRAM (zones 1 à 3) ou TRAIN (zones 4 à 7) disponibles à l'unité ou en carnet de 6 billets.

Les titres de transport seront disponibles à tous les points de vente habituels (dépanneurs, cafés, tabagies, etc.). De plus, chaque passager du train de banlieue devra être en possession d'un titre de transport valide et dont la vérification est faite de façon aléatoire par les inspecteurs qui circulent aux gares et à bord des trains. Ce système qu'on nomme « système de vérification du paiement sur l'honneur » prend pour acquis que chaque usager est en règle au moment d'utiliser le service. Veuillez noter toutefois que toute personne voyageant sans titre de transport

valide s'expose, en vertu de la Loi sur l'AMT et ses règlements, à recevoir une amende allant de 75 \$ à 500 \$, plus les frais.

Comment décidez-vous où se trouvent les gares ?

Ce travail s'effectue de concert avec les municipalités. Les critères qui guident la localisation des gares sont :

- accessibilité à la gare (en auto, en autobus, à pied, à vélo, ainsi que pour les personnes à mobilité réduite)
- fonctionnalité du site : circulation, sécurité, potentiel d'agrandissement, facilité de correspondance autobus vers train, proximité entre quais et stationnement, etc.)
- intégration avec le milieu urbain et potentiel de développement immobilier
- compatibilité avec les contraintes environnementales
- disponibilité des services urbains
- compatibilité avec les opérations ferroviaires
- délai de réalisation du projet
- coûts d'acquisition des terrains et coûts de construction

Quels seront les aménagements prévus pour favoriser l'accessibilité universelle ?

L'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite est un enjeu important et cette accessibilité sera assurée dans le cadre du projet du Train de l'Est. L'accessibilité ne se limite pas seulement aux personnes en fauteuils roulants. En effet, elle couvre toute personne à mobilité réduite ou présentant une déficience visuelle ou auditive. Nous considérons ces facteurs afin d'assurer l'accès aux quais, aux kiosques, aux abris, aux stationnements et aux trains. Les voitures de train seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (portes pour quais hauts) et des places pour fauteuils roulants seront prévues. Finalement, des systèmes d'information audio-visuels munis d'interphones reliant les passagers à l'équipe de train seront mis en place.

Quels seront les aménagements prévus pour favoriser l'utilisation du vélo ?

Des stationnements pour vélos seront aménagés à chaque gare. Des emplacements pour vélos sont également prévus à l'étage intermédiaire des voitures. Le transport de vélos à bord du Train de l'Est devrait être permis pour certains départs, comme c'est le cas actuellement sur d'autres lignes de trains de banlieue de l'AMT.

Le volume de circulation routière va-t-il augmenter aux abords des nouvelles gares ?

Selon les résultats des études de circulation, des nouveaux aménagements routiers seront prévus afin d'assurer la fluidité de la circulation et l'accès aux différentes gares.

Peut-on observer un impact économique et de développement urbain à la suite de l'implantation des gares ?

Oui, comme la proximité d'un service efficace de transport collectif est l'un des critères du choix de résidence des ménages, la présence d'une gare a tendance à accélérer le développement d'un secteur en y concentrant la construction résidentielle. Ce fut le cas à Deux-Montagnes et à Mont-Saint-Hilaire.

Quel sera le nombre de places de stationnement disponibles dans les différentes gares ?

Gare Ahuntsic :

- aucun stationnement
- dépose-minute : 2 sites : un du côté ouest (à proximité du commerce Simplex et un du côté est près de Home Depot)

Gare Sauvé :

- aucun stationnement
- dépose-minute : 1 site du côté ouest de la rue Berri (nombre de places à préciser)

Gare Montréal-Nord :

- 242 cases
- dépose-minute : 18 places, dont 4 pour les personnes à mobilité réduite

Gare Saint-Léonard :

- Environ 180 places du côté nord et 180 places du côté sud pour un total de 360 places
- dépose-minute : 12 places

Gare Anjou :

phase 1 : 323 cases
phase 2 : 322 cases
dépose-minute : 10 places
total : 645

Gare Rivière-des-Prairies :

300 cases
dépose-minute : 7 places

Gare Pointe-aux-Trembles :

phase 1 : 323 cases
dépose-minute : 7 places

Gare Charlemagne

306 cases
dépose-minute : 5 places

Gare Repentigny

945 cases (470 + 100 + 375)
dépose-minute : 7 places

Gare Terrebonne

phase 1 : 700 cases
phase 2 : 700 cases
dépose-minute : 10 places

Gare Mascouche

phase 1 : 724 cases (434 + 290)
phase 2 : 300 cases (stationnement de longue durée)
dépose-minute : 10 places

Est-ce que les stationnements seront gratuits ?

Oui, comme tous les stationnements incitatifs de l'AMT.

De quelle façon l'AMT assurera-t-elle la sécurité de ses infrastructures et des passagers ?

Pour l'AMT, la question de la sécurité de ses usagers est fondamentale. En général, les moyens de prévention comprennent des inspecteurs à bord des trains, des patrouilleurs sur le réseau qui seront supportés par des moyens techniques comme un réseau de caméras de surveillance, des téléphones d'urgence et un système de contrôle d'accès au bâtiment. Des critères de conception technique intégreront les normes de sécurité en vigueur dans le domaine ferroviaire. En cas d'accident ferroviaire entraînant l'immobilisation d'un train pour une période prolongée ou en cas de danger immédiat pour les passagers l'évacuation des passagers d'un train sera effectuée par l'entremise des axes routiers à proximité par autobus, ou par l'entremise d'un train de relève. L'AMT élaborera un plan de mesures d'urgence et s'assurera de la collaboration des divers services d'urgence de la communauté.

General Dynamics et InterPropane

Le plan de mesures d'urgence de l'AMT comprend une série de mesures pour la gestion d'événements majeurs incluant des procédures d'évacuation et le déploiement de personnes sur les lieux en support aux autorités locales. De plus, le plan de mesures d'urgence comprendra des mécanismes d'alerte afin de pouvoir arrêter la circulation ferroviaire, communiquer avec les usagers pour les informer de la situation et procéder à l'évacuation ou au confinement, le cas échéant. Le plan sera élaboré en collaboration avec la Ville de Mascouche, pour les installations d'InterPropane, ainsi qu'avec la Ville de Repentigny en ce qui concerne General Dynamics, tel que stipulé dans les conditions du CAR.

Centre de l'A-640

Afin d'empêcher toute collision entre les automobilistes utilisant l'autoroute 640 et le train, l'AMT et le ministère des Transports aménageront des glissières de sécurité infranchissables le long du tracé au centre de l'autoroute 640.

Tunnel du Mont-Royal

Bien que le tunnel du Mont-Royal soit sécuritaire, l'augmentation future de l'achalandage des trains liée à la mise en service du Train de l'Est nécessite de revoir ces infrastructures dans une perspective de sûreté sécurité. L'élaboration d'un plan d'action en ce sens est présentement en cours.

Passages à niveau

Pour diminuer les risques d'accident et les dommages associés à la croisée des passages à niveau, l'AMT a prévu les mesures d'atténuation suivantes :

- Équipement de feux clignotants et de barrières pour tous les passages à niveau;
- Utilisation de cloches à l'approche des passages à niveau lorsque permis.

De plus, la conception prendra en considération les géométries routières et les angles de visibilité des plus récentes réglementations en normes de sécurité ferroviaire.

Pour les passages à niveau utilisés par les piétons, situés à proximité de quartiers résidentiels ou d'écoles, une campagne d'information et de sensibilisation à la sécurité auprès du public sera mise sur pied par l'AMT.

Archives

En février 2010, l'AMT a obtenu le Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) pour le projet du Train de l'Est. La construction de cette nouvelle ligne de train de banlieue, réclamée depuis plusieurs années par l'ensemble des acteurs socio-économiques et politiques des régions concernées, pourra donc débuter dès l'été 2010. Deux saisons de construction complètes ainsi qu'une période d'essais et de rodage étant nécessaires, la mise en service du Train de l'Est est dorénavant prévue à la fin de l'été 2012. Le délai depuis le dépôt du rapport du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Mme Line Beauchamp, le 8 mai 2009 aura permis à l'AMT de travailler sur le projet en fonction des recommandations émises par le BAPE. En résumé, les exigences pour l'obtention du CAR consistent au dépôt d'une étude d'achalandage avant la fin de 2010 d'une desserte vers l'Assomption, à la mise en place des mesures nécessaires pour optimiser la sécurité des passagers, à la réalisation du projet en prévision d'une électrification de la ligne, à la compensation des pertes environnementales et à l'élaboration de programmes de suivi environnemental annuel.

[Lire le communiqué du gouvernement du Québec](#)

[Lire le communiqué de l'AMT](#)

[Autres archives](#)

Nous joindre

Vous avez des commentaires ou des questions sur le projet du Train de l'Est ? [Écrivez-nous !](#)