



FICHE TECHNIQUE

PROJET STRUCTURANT DE L'EST

Contexte :

L'analyse d'un nouveau tracé préliminaire du Projet structurant de l'Est (anciennement le REM), actuellement à l'étude par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTQ) et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), suscite un grand intérêt de la part des villes de Laval, Terrebonne, Repentigny, Mascouche et Montréal-Est.

Le projet actuellement à l'étude est un tracé à deux branches :

1. Une branche vers Laval–Terrebonne–Mascouche à partir de l'antenne Marie-Victorin;
2. Une branche vers Repentigny à partir de l'antenne Pointe-aux-Trembles.

Avantages du projet :

1. Lien efficace avec le réseau du métro de Montréal (ligne verte – L'Assomption et ligne bleue – Lacordaire);
2. Effet structurant majeur pour le développement des secteurs concernés, tant sur le plan résidentiel qu'industriel;
3. Accès rapide à des lieux d'emplois et d'éducation;
4. Création possible de nouvelles aires TOD – *transit oriented development* (Laval et Montréal-Est) et consolidation des aires TOD existantes pour assurer leur efficacité (centre-ville de Terrebonne, Mascouche et Repentigny);
5. Potentiel d'augmenter fortement la part modale en transport collectif;
6. Réduction de l'utilisation de l'automobile;
7. Contraintes plus faibles d'aménagement dans le corridor de l'autoroute 25.

Branche vers Laval–Terrebonne–Mascouche

Le tracé s'inscrit en prolongement de l'antenne Marie-Victorin (prévue entre la station de métro L'Assomption et le cégep Marie-Victorin dans l'axe approximatif du boulevard Lacordaire). Le tracé emprunterait, à partir de la gare du cégep, le

corridor de l'autoroute 25 vers le nord, en passant par l'est de Laval et le centre-ville de Terrebonne, jusqu'à Mascouche.

Pour le MTQ et l'ARTM, ce nouveau tracé serait caractérisé par « des contraintes possiblement moins importantes le long de l'autoroute 25 ».

Le scénario du Projet structurant de l'Est (PSE) reliant Montréal à Terrebonne et Mascouche en passant par Laval offre un fort potentiel de développement économique et démographique pour les secteurs lavallois de Saint-François et de Saint-Vincent-de-Paul, en plus d'être une solution pour consolider les airs TOD (*transit oriented development* – développement orienté sur le transport en commun) du centre-ville de Terrebonne et du secteur de la gare à Mascouche.

Nouveau pôle intermodal

À Laval, une station serait située à l'angle du prolongement prévu du boulevard Saint-Martin vers l'est. Rappelons qu'un bureau de projet est déjà annoncé afin d'analyser l'implantation d'un mode de transport structurant sur ce boulevard. Cette conjoncture présenterait l'occasion de créer un pôle intermodal, lequel évoluerait en une aire TOD dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ce pôle aurait certainement des retombées positives sur la distribution des clientèles du transport public de Montréal, de Laval puis de toute la couronne nord.

Pour les résidents actuels et futurs, ces deux projets de transport collectif désenclaveraient tout un secteur de Laval morcelé par des axes autoroutiers et des cours d'eau. Ils permettraient des déplacements rapides en remplacement de l'automobile vers différentes destinations (travail, études, loisirs, etc.).

Un tel pôle intermodal se traduirait également par une grande transformation des secteurs touchés. Les zones industrielles de Saint-Vincent-de-Paul (incluant celle projetée le long du boulevard Marcel-Villeneuve) seraient plus accessibles aux travailleurs lavallois. Notons aussi que cela permettrait un meilleur accès au bassin de main-d'œuvre de l'est de Montréal pour les entreprises du secteur.

Enfin, ce territoire est l'un des derniers grands secteurs voués au développement de l'Île-Jésus. Des milliers d'habitations, commerces et industries pourraient s'y installer en harmonie avec le transport collectif et dans une perspective exemplaire de développement durable.

Rétablissement d'un transport collectif efficace

À Terrebonne, la station serait construite au terminus d'autobus situé en bordure de l'autoroute 25 à l'intersection de la côte de Terrebonne et du boulevard des Seigneurs.

Le tracé se poursuivrait jusqu'à Mascouche, avec station aménagée à l'actuelle gare du Train de l'est. Ces deux stations comptent déjà sur des stationnements incitatifs et le rabattement des lignes d'autobus.

L'arrivée du Projet structurant de l'Est, du côté de Terrebonne et Mascouche, offrirait la solution tant attendue afin d'améliorer le réseau de transport en commun et désengorger l'autoroute 25. En effet, actuellement, le Train de l'est (ligne exo 5) a perdu de son intérêt pour les populations de Terrebonne, Mascouche et Repentigny, à cause des délais occasionnés par le contournement du Mont-Royal avant de se rendre au centre-ville. En 2023, la ligne exo 5 n'a repris que 11 % de son achalandage de 2019, soit la pire performance du réseau de trains de banlieue.

De façon générale, le transport collectif dans ces secteurs ne compte que pour 11 % des déplacements, largement derrière l'automobile (82 % des déplacements).

Or, le potentiel de développement du secteur Saint-François à Laval et des villes de Terrebonne et Mascouche est encore très élevé (croissance domiciliaire et industrielle). Déjà, on y compte une population de plus de 200 000 personnes.

Le tracé préliminaire proposé doit faire l'objet d'études et d'analyses plus approfondies, comme annoncé par le MTQ et l'ARTM. Ces études et analyses prendront aussi en compte l'avenir du Train de l'est selon diverses hypothèses (maintien en tout ou en partie du train, reconversion de la ligne ferroviaire, etc.).

Les villes de Laval, Terrebonne et Mascouche soulignent au MTQ et à l'ARTM leur grand intérêt à l'égard de ce scénario et souhaitent signifier leur volonté de participer aux études et analyses qui seront amorcées par le MTQ et l'ARTM, et les assurent de leur pleine et entière collaboration. Les trois villes sont conscientes qu'il s'agit d'un processus, mais estiment que ce scénario mérite une attention particulière, car il est structurant pour l'avenir de l'est de Laval et de l'est de la couronne nord.

Branche vers Montréal-Est–Repentigny

Le tracé s'inscrit dans le prolongement de l'antenne de Pointe-aux-Trembles. Une station serait ajoutée à Montréal-Est et le tracé emprunterait les rails du CN jusqu'à la gare de Repentigny.

Potentiel de développement

À Montréal-Est, l'avènement d'une station serait l'occasion de façonner le redéveloppement de 23 millions de pieds carrés actuellement vacants. Il s'agit

d'un potentiel de redéveloppement majeur qui appelle une offre de transport collectif qui soit à la hauteur.

L'objectif est de miser sur des pôles d'emploi régionaux, tels que le parc industriel carboneutre 40NetZéro, mais aussi sur la mobilité durable pour transporter les flots de travailleurs et les nouveaux résidents. Dans un contexte de densification du nombre d'habitants dans ce secteur, le Projet structurant de l'Est s'inscrit dans la vision 2050 de la municipalité.

Désengorger l'A40

À Repentigny, pour les mêmes raisons que Terrebonne et Mascouche, depuis l'abandon du Train de l'est, le transport collectif est inefficace. Envisager de prolonger le REM jusqu'à Pointe-aux-Trembles sans traverser vers Repentigny apparaît comme un non-sens.

L'autoroute 40 est l'un des axes autoroutiers les plus congestionnés au Québec, avec plus de 200 000 voitures qui y circulent quotidiennement. Or, pour contrer la dépendance à l'auto solo, il faut investir dans une offre de transport collectif digne de ce nom. Le coût de l'inaction serait beaucoup plus dommageable pour la population lanadoise et pour la planète.

Document créé le 30 avril 2023.