

Le Réseau électrique métropolitain

**Mémoire de la
Ville de Laval**

Déposé dans le cadre de la consultation publique
au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

21 septembre 2016

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire de la position de la Ville de Laval	3
Introduction	4
La Ville de Laval	5
Le projet et son contexte	6
Les enjeux métropolitains	8
• La gouvernance du transport en commun	8
• L'interconnexion des réseaux	9
• Les prévisions d'achalandage	10
• Le partage des déficits d'exploitation	11
Les enjeux lavallois	13
• L'aménagement du territoire	13
• L'offre de service en transport collectif	21
• L'environnement	23
• Les finances municipales	27
Conclusion	29

Sommaire de la position de la Ville de Laval

La Ville de Laval préconise une vision axée sur le développement durable, la diminution des gaz à effets de serre (GES), l'électrification des transports et la mobilité active des citoyens. Elle souscrit également à la volonté de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'accroître le nombre de déplacements par transport en commun. Pour toutes ces raisons, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la Caisse de dépôt et placement du Québec constitue, de son point de vue, une proposition intéressante.

Pour les élus de la Ville de Laval, les impacts possibles sur l'aménagement du territoire, le transport collectif, l'environnement et les finances municipales exigent toutefois de porter un regard critique sur le projet.

Parce qu'elle a à cœur la qualité de vie de ses citoyens, la Ville de Laval se préoccupe notamment de l'ambiance sonore à laquelle seront exposés ses citoyens et de l'impact visuel qu'auront certaines infrastructures liées au REM sur son territoire. Les risques que le REM peut représenter pour l'approvisionnement en eau potable d'une partie de sa population et de plusieurs municipalités de la rive Nord sont également au centre des préoccupations de la Ville. Il en va de même du défi que représente la coordination de deux chantiers majeurs sur un espace aussi restreint que les Îles Bigras et Verte.

Par ailleurs, à l'échelle métropolitaine, la Ville de Laval souhaite connaître les impacts financiers réels du REM sur l'ensemble des services de transport en commun métropolitains. Elle se préoccupe également des charges nouvelles qui pourraient lui être imposées advenant une modification du mode de partage des coûts du transport en commun métropolitain.

Finalement, du point de vue de la Ville de Laval, l'importance des investissements en cause, soit 5,5 milliards de dollars, pose l'obligation d'agir de façon responsable et d'évaluer les impacts du projet à court, moyen et long terme. Elle justifie aussi de positionner le projet au sein de la planification métropolitaine de transport en commun et de donner voix au chapitre à la toute nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain, même s'il faut pour cela ajouter six mois au calendrier de réalisation du projet.

Introduction

Le développement et l'amélioration du réseau de transport en commun sont essentiels pour augmenter la mobilité durable. En ce sens, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la Caisse de dépôt et placement du Québec présente un intérêt certain. À l'heure actuelle, en dépit de la collaboration établie avec le promoteur, l'absence de certaines informations ne permet toutefois pas d'évaluer avec justesse des pans importants du projet.

Dans ce contexte, le mémoire de la Ville de Laval présente une grande prudence et formule un certain nombre d'attentes. Il s'intéresse non seulement aux questions que soulève le projet à l'échelle métropolitaine, mais aussi aux enjeux relatifs au territoire lavallois en matière d'aménagement, de transport collectif, d'environnement et de finances municipales.

Pour chacun des éléments mis en lumière, des recommandations sont avancées. Elles sont formulées en tenant compte des informations rendues disponibles à ce jour par le CDPQ Infra et s'adressent tantôt au promoteur, tantôt au gouvernement du Québec eu égard à certaines composantes de l'entente qu'il conclura prochainement avec l'instigateur du projet.

Les attentes énoncées tiennent également compte de la décision du promoteur de réaliser son projet sur la base d'une formule clés en main où l'adjudicataire contrôlera l'ingénierie, l'approvisionnement et la construction (IAC). Selon cette formule, la CDPQ Infra rédigera un document d'appel d'offres composé principalement d'un devis technique faisant état des objectifs poursuivis et des critères de performance devant être rencontrés. Soucieuse de soutenir le promoteur dans cet exercice, la Ville de Laval a porté une attention particulière aux détails susceptibles de favoriser l'intégration d'un projet aussi intrusif (doublement des voies, retrait des passages à niveau, etc.) dans un environnement résidentiel comme celui de Laval.

La Ville de Laval

Au cours des dernières décennies, la Ville de Laval a connu une croissance démographique supérieure à celle du Québec. Résultat : elle compte à l'heure actuelle plus de 425 000 citoyens, ce qui en fait la troisième ville en importance au Québec.

Sur le plan administratif, Laval est à la fois une ville, une municipalité régionale de comté et une région administrative distincte pour le gouvernement du Québec. Ce statut particulier contribue au dynamisme de son économie et lui permet aujourd'hui de générer plus de 200 000 emplois, ce qui en fait un acteur d'influence au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Depuis 2015, le caractère particulier de la Ville de Laval s'incarne dans une nouvelle vision stratégique. Cette vision s'organise autour de cinq grandes orientations :

- Concilier les qualités du milieu de vie urbain et celles des milieux naturels du territoire dans une perspective durable.
- Réaménager les quartiers en des milieux de vie sains, attrayants et à l'échelle humaine.
- Agir en leader du développement social et culturel.
- Développer une économie prospère, durable, compétitive et d'avant-garde.
- Doter Laval d'une organisation agile, éthique, transparente et axée sur les citoyens.¹

Le premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval adopté le 5 avril 2016² permet de concrétiser la vision stratégique 2035 sur l'ensemble du territoire lavallois. Il trace les lignes directrices de l'organisation physique du territoire et vise notamment à encadrer les contraintes d'origine anthropique, à assurer la sécurité des biens et des personnes et la préservation de l'environnement. Le schéma fait aussi de l'acceptabilité sociale une prémisses à l'implantation de tout équipement ou infrastructure, ceux-ci devant servir l'intérêt collectif tout en présentant le moins de risques et d'inconvénients possibles pour le milieu.

Afin de gérer l'occupation du territoire lavallois de façon écoresponsable, la Ville s'est donnée comme objectif de consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports. Une structure urbaine axée sur la mobilité durable et la consolidation du développement urbain doit notamment cibler une diminution des distances parcourues, un transfert de la part modale de l'automobile vers les transports actif et collectif, donc une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Lors de consultations tenues dans le cadre de la démarche *Repensons Laval* et de l'élaboration de la vision stratégique, les citoyens se sont clairement exprimés en faveur d'un tel virage. Cet objectif implique une collaboration étroite entre la Ville et ses différents partenaires associés au domaine du transport.

¹ Pour en savoir davantage sur l'énoncé de vision de la Ville de Laval et accéder aux documents officiels : <https://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/participation-citoyenne/vision-strategique-laval-2035.pdf>

² Pour le consulter : <http://www.repensonslaval.ca/>.

Le projet et son contexte

Voilà plus d'un an, la Caisse de dépôt et placement du Québec recevait du gouvernement québécois le mandat de mettre en place un système de transport en commun sur le nouveau pont Champlain. Elle se voyait aussi octroyer la responsabilité de trouver une solution au problème de desserte de l'Aéroport Montréal-Trudeau dans l'ouest de l'île de Montréal.

À la surprise générale, le projet déposé en avril dernier par la CDPQ Infra, filiale de la Caisse, allait toutefois bien au-delà des axes initiaux et proposait la création d'un Réseau électrique métropolitain (REM) reliant le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'ouest de l'île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l'Aéroport Montréal-Trudeau en un seul et unique réseau.

Ce réseau repose sur la mise en place d'un système léger sur rail (SLR) entièrement automatisé et électrique comptant 24 stations, 9 terminus d'autobus et 13 stationnements incitatifs. Il a aussi pour conséquence de :

- transformer le service de train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes en service léger sur rail avec une période de desserte allongée et une fréquence accrue;
- intégrer le service du train de Mascouche à une station de correspondance où les usagers emprunteront le REM pour se rendre au centre-ville;
- permettre une correspondance du REM avec la ligne de train de banlieue de Saint-Jérôme à la gare Canora;
- ajouter un service dans l'ouest de l'île de Montréal en parallèle à la ligne de train de banlieue de Vaudreuil-Hudson;
- réserver l'utilisation du tunnel sous le mont Royal à son usage exclusif;
- offrir deux éventuels points de correspondance avec le réseau de métro aux stations Édouard-Montpetit (ligne bleue) et McGill (ligne verte).

Le coût d'implantation du projet est estimé à 5,5 milliards de dollars. La CDPQ Infra y investira 3 milliards de dollars alors que 2,5 milliards de dollars seront assumés par les gouvernements du Québec et du Canada. Le début des travaux est prévu pour le printemps 2017 et la mise en service pour la fin de 2020.

Le choix technologique effectué par le promoteur pour le REM répond parfaitement aux besoins identifiés dans l'axe de l'autoroute 10 et de l'antenne de l'ouest de l'île de Montréal. La justesse de cette technologie qui se substituera au train électrique de banlieue n'est toutefois pas démontrée pour l'antenne de Deux-Montagnes. Dans ce milieu urbain, déjà construit et desservi par un système de transport en commun de grand volume, le choix technologique du REM impose en effet des mesures intrusives d'importance.

La Ville de Laval considère qu'une solution technologique hybride ou qu'une analyse plus raffinée des technologies aurait pu offrir une plus grande flexibilité lors des phases subséquentes de déploiement des services de transport en commun de masse sur ce nouveau réseau.

Par ailleurs, autant les exercices de planification antérieurs en matière de transport collectif ont été marqués par des délais importants, autant le calendrier de la CDPQ Infra se caractérise par une urgence qui laisse peu de place aux discussions nécessaires.

Les enjeux métropolitains

En raison de son ampleur, le REM constituera une pièce maîtresse des infrastructures métropolitaines de transport en commun et aura une influence majeure sur les futurs développements de services sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cette réalité pose l'obligation de tenir compte des enjeux métropolitains inhérents au projet et amène la Ville de Laval à avancer un certain nombre de demandes en ce sens.

La gouvernance du transport en commun

L'annonce de déploiement du REM s'effectue au moment où des changements importants se mettent en place en ce qui a trait à la gouvernance du transport en commun dans la région métropolitaine. À compter de janvier 2017, deux nouveaux organismes remplaceront en effet l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Dotée d'un statut d'organisme supramunicipal, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) verra à la planification et à la coordination du transport en commun sur le territoire de la CMM. Le Réseau de transport métropolitain (RTM) sera quant à lui responsable de l'exploitation des trains et des services d'autobus des couronnes Nord et Sud.

Du point de vue de la Ville de Laval, compte tenu de son mandat de planification, il est inapproprié de conclure sur l'implantation d'un réseau aussi majeur que le REM sans permettre à l'ARTM de se prononcer.

La CMM à travers son *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) s'est donnée pour objectif qu'en 2021 au moins 30 % des déplacements en période de pointe du matin soient effectués par transport en commun. Cet objectif porterait l'achalandage annuel du transport en commun à 640 millions de déplacements sur le territoire métropolitain et se traduirait par l'élimination de près de 180 000 déplacements en automobile aux heures de pointe. En 2015, sur le territoire de l'AMT, l'achalandage du transport en commun a atteint 514,7 millions de déplacements, soit une hausse de 14,7 millions par rapport à 2011. À ce rythme, un rattrapage de 123 millions de déplacements annuels en transport en commun est requis pour atteindre l'objectif du PMAD en 2021.

À ce jour, les études déposées en appui au projet de REM ne font état d'aucune analyse de performance en ce qui a trait à la captation de nouveaux usagers de transport en commun comparativement à des scénarios alternatifs basés sur des projets à l'étude.

Or, de telles analyses sont essentielles pour identifier le meilleur projet possible, notamment en ce qui a trait à la complémentarité avec les réseaux existants, au niveau de desserte offert et aux possibilités de développement à moyen et long terme.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra évalue différents scénarios alternatifs au REM et dépose ses conclusions auprès de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui aura six mois pour en prendre connaissance et formuler des recommandations au gouvernement du Québec.

Les conditions contractuelles inhérentes à la mise en place du REM pourraient aussi limiter la latitude de l’ARTM dans ses choix futurs. L’entente à conclure entre le gouvernement du Québec et la CDPQ Infra prévoit en effet le transfert de certaines infrastructures de l’AMT, dont le tunnel sous le mont Royal et l’emprise ferroviaire de la ligne du train de banlieue Deux-Montagnes, au promoteur. Au cours des dernières années, l’AMT a investi des sommes importantes pour l’acquisition de ces actifs. Le promoteur demeurera aussi propriétaire des nouvelles infrastructures. C’est la perspective de détenir les leviers de son autonomie décisionnelle et de faciliter les opérations qui a incité l’AMT à posséder ces infrastructures. Avant même d’être en activité, l’ARTM perdrait donc une part importante de son autonomie.

La Ville de Laval demande à ce que :

- le gouvernement du Québec accorde un délai de six mois à l’ARTM pour évalue l’impact sur sa planification à long terme de cette décision d’accorder à la CDPQ Infra la propriété des actifs et infrastructures du REM, dont le tunnel sous le mont Royal.

L’interconnexion des réseaux

À l’échelle métropolitaine, la qualité de la desserte en transport en commun est liée à la complémentarité et l’interconnexion des grandes infrastructures. Ainsi, le fait que le projet se superpose au réseau de métro sans s’y connecter constitue une faiblesse. Dans l’hypothèse où le projet initial du REM comprenait ces interconnexions avec le métro, les étudiants lavallois fréquentant les quatre universités montréalaises, les travailleurs œuvrant dans la partie nord du centre-ville de Montréal ou le long des lignes bleue et verte pourraient en effet s’ajouter à la clientèle prévisible du REM.

Malgré les engagements récents de la CDPQ Infra de demander des solutions aux soumissionnaires pour la connexion du REM avec les stations de métro Édouard-Montpetit et McGill, la complexité technique annoncée et la non-inclusion de ces composantes attrayantes dans le projet initial soulèvent des questions. Dans la perspective de la concrétisation de l’interconnexion entre le REM et le métro, il importe de connaître l’ampleur de l’achalandage additionnel sur le REM. L’interconnexion conduirait en effet à une augmentation de clientèle et à un accroissement de la fréquence des passages. Le tunnel étant le point de passage obligé des antennes de l’ouest de Montréal, de l’Aéroport Montréal-Trudeau et de Deux-Montagnes, il

pourrait constituer un goulot d'étranglement, limitant l'intensification des services ou le déploiement futur du réseau.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ infra explique la complexité technique du lien entre les stations de métro Édouard-Montpetit et McGill avec le REM et fournisse une estimation des coûts d'une telle interconnexion. Ces données seraient intégrées dans l'analyse comparative de scénarios alternatifs à soumettre à l'ARTM qui formulerait une recommandation au gouvernement du Québec dans un délai de six mois.

Les prévisions d'achalandage

L'achalandage est une donnée cruciale car, en fonction des choix technologiques effectués, l'ampleur de la clientèle utilisant le REM influencera l'amortissement des frais d'exploitation et, de ce fait, les rendements financiers du projet pour la CDPQ Infra.

L'inclusion de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes au REM amènera à la CDPQ Infra une clientèle journalière de 30 400 usagers³. Celle-ci s'ajoutera aux 55 000 usagers journaliers utilisant actuellement les voies réservées du pont Champlain et qui seront desservis par l'antenne de la Rive-Sud. En obligeant le transfert des usagers du train de Mascouche sur le REM, la CDPQ Infra pourra aussi compter sur une clientèle additionnelle de 6 400 passagers par jour. Au total, plus de 90 000 usagers, sur les 141 000 anticipés par la CDPQ Infra en 2022⁴, sont donc déjà acquis. Cela signifie également que 50 000 nouveaux usagers sont requis pour atteindre la cible annoncée par le promoteur dès 2022.

Selon l'étude préliminaire soumise par la CDPQ Infra, la clientèle journalière des antennes de l'Aéroport et de l'ouest de l'île contribueront à l'objectif en fournissant respectivement 2 700 et 16 800 nouveaux usagers. Ces prévisions posent toutefois l'obligation pour les antennes du pont Champlain et de Deux-Montagnes de fournir plus de 27 000 usagers additionnels. En 2041, la CDPQ Infra prévoit un achalandage de 186 600 passagers, soit une hausse de 45 000 par rapport aux prévisions de 2022.

Selon les chiffres de 2015 compilés par l'AMT, environ 1700 passagers montent à bord du train de Deux-Montagnes à la station Ste-Dorothée en période de pointe du matin. Selon la CDPQ en 2021, ce nombre passera à 3 140 usagers (DA55.pdf p. 24) soit un accroissement de 82%. Considérant la volonté de la CDPQ Infra de ne pas agrandir le stationnement incitatif et le faible potentiel de réaliser un TOD près de la station, la STL acheminera cette clientèle uniquement par autobus. Les analyses effectuées par la STL, en simulant des rabattements vers la station Sainte-

³ CMM, Document déclencheur, Commission de l'aménagement, Document de travail, Version amendée, Tableau 2, p. 18

⁴ CDPQ Infra, Sommaire des études d'achalandage préliminaires, Août 2016, Tableau 11, p. 25.

Dorothée, démontrent que l'ajout de service sera nécessaire, mais que celui-ci ne générera pas les volumes d'achalandage attendus par la CDPQ.

Sans l'interconnexion avec le métro aux stations Édouard-Montpetit et McGill, la Ville de Laval considère les prévisions de la CDPQ Infra très optimistes; d'autant que, les coûts et les contraintes techniques imposées par cette interconnexion demeurent inconnus aujourd'hui et pourraient influencer la décision de réaliser l'interconnexion.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra dépose des études d'achalandage exhaustives auprès de l'ARTM qui aura six mois pour en prendre connaissance et formuler des recommandations au gouvernement du Québec.

Le partage des déficits d'exploitation

Le financement du transport en commun dans la grande région de Montréal est complexe et repose sur de nombreuses formules de calcul. Le budget des sociétés de transports va au-delà du simple financement de leurs opérations locales. Celles-ci doivent notamment combler financièrement les déficits d'exploitation des trains de banlieue traversant leur territoire ou de la portion métropolisée du métro (usagers non montréalais). S'ajoutent aussi à cela d'autres formules de partage des revenus pour les services intermunicipaux. Globalement, les services de transport en commun à l'échelle de la CMM ne couvrent pas leurs frais et les municipalités combler le manque à gagner.

En dépit de son importance, la réorganisation de la gouvernance amorcée avec la création de l'ARTM et du RTM ne permettra pas de rentabiliser les activités de transport en commun dans la région métropolitaine. L'ARTM devra composer avec la même enveloppe budgétaire globale, ce qui signifie que les municipalités auront encore l'obligation de combler les déficits d'exploitation.

La CDPQ Infra négocie avec le gouvernement du Québec un contrat de service relativement à la construction et l'exploitation du REM. Ce contrat s'ajoutera aux contrats de service gérés par l'ARTM. Plusieurs variables de ce contrat, dont le coût réel du projet, les frais d'exploitation du réseau, le rendement attendu par la CDPQ Infra pour son investissement et la contribution visée par la captation de la plus-value foncière, demeurent inconnus. La CDPQ Infra précise que le rendement attendu correspondra à ceux observés sur le marché selon les risques anticipés comparables. Présentement, la CDPQ Infra indique que, n'ayant pas toutes les données nécessaires, elle ne peut estimer le niveau de risque et, de ce fait, fixer son taux de rendement. Par conséquent, il est extrêmement difficile d'estimer quel sera l'écart entre les revenus de tarification générés par le REM et les obligations financières du contrat de service.

Bien qu'elles soient présentement écartées des discussions, les municipalités de la CMM seront touchées directement et indirectement par le projet du REM. Non seulement, l'entente de service qui sera conclue entre le gouvernement du Québec et la CDPQ Infra impliquera l'ARTM, mais plusieurs décisions prises par le promoteur du REM auront des conséquences financières sur les activités de l'ARTM et le RTM, et indirectement sur les municipalités. À titre d'exemple, la décision de modifier le trajet du train de Mascouche et d'obliger ses usagers à faire un transfert sur le REM, pourrait réduire l'attrait de ce service de transport en commun auprès de la clientèle actuelle. Le positionnement de l'antenne de l'ouest du REM en parallèle avec la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson pourrait aussi induire un déplacement de clientèle du train de banlieue vers le REM et avoir un impact sur le ratio d'autofinancement de cette ligne de train de banlieue.

Une autre inconnue qui influencera l'équation financière de l'ARTM et du RTM est la valeur des actifs de l'AMT qui seront transférés à la CDPQ Infra. De plus, certains actifs de l'AMT deviendront effectivement obsolètes en raison de choix faits par la CDPQ Infra, tels que les locomotives électriques de la ligne de Deux-Montagnes et les locomotives bimodes du train de Mascouche.

Le cumul de toutes ces variables aura une incidence significative sur l'équilibre précaire du financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. Outre les détails entourant l'estimation du coût global du projet et le partage de cette somme entre la CDPQ Infra et les gouvernements du Québec et du Canada, le promoteur a accordé peu de places jusqu'à présent dans ses communications au financement des coûts d'exploitation du REM. Tous ces éléments sont en négociation avec le gouvernement du Québec sous le sceau de la confidentialité.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la lumière soit faite le plus rapidement possible auprès de l'ARTM sur le financement du REM afin de statuer sur son impact face au déficit global du transport en commun dans la région métropolitaine.

Les enjeux lavallois

L'inclusion de l'actuelle ligne de train de banlieue Deux-Montagnes dans le REM fait en sorte que la Ville de Laval est directement touchée par le déploiement du nouveau SLR. Des impacts sont notamment pressentis sur le plan de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de l'offre de services en transport collectif et des finances municipales.

L'aménagement du territoire

Le mode d'exploitation proposé, soit un train léger en conduite totalement automatique (sans conducteur), pose l'exigence d'éliminer tous les passages à niveau existants et d'aménager de nouveaux viaducs sur le territoire. La fréquence de service prévu force aussi le doublement des voies ferroviaires ainsi que l'ajout de viaducs et de ponts ferroviaires. Tous ces changements ont des impacts importants sur l'aménagement du territoire, notamment en ce qui a trait aux infrastructures, à la mobilité active et au développement immobilier.

Considérations générales

Dans le cadre de son projet, la CDPQ Infra modifiera les infrastructures existantes ou en construira de nouvelles. Certaines de ces infrastructures seront par la suite cédées à la Ville de Laval. Dans les secteurs touchés par le projet, le promoteur prévoit également l'enregistrement de servitudes ou l'acquisition partielle ou totale de terrains. Le projet pourrait aussi nécessiter certains déplacements d'utilités publiques à l'extérieur des emprises ferroviaires.

La Ville de Laval demande à ce que :

- tous les travaux réalisés par la CDPQ Infra sur des infrastructures municipales respectent les guides et devis techniques existants à la Ville de Laval;
- la CDPQ Infra l'avise de toute intervention relative à l'imposition d'une servitude permanente ou d'une acquisition partielle ou totale d'un terrain de manière à assurer le maintien de la conformité règlementaire des propriétés (ex. : maintien des distances minimales pour les cours avant et latérales, conformité des usages, etc.);
- la CDPQ Infra soumette à son approbation tout déplacement d'utilité publique à l'extérieur des emprises ferroviaires.

Secteurs de l'Île Bigras et de l'Île Verte

La Ville de Laval a amorcé un projet de reconstruction des ponts de l'Île Bigras et de l'Île Verte. Ces infrastructures ayant atteint leur fin de vie utile, les travaux débiteront en 2017 pour se terminer en 2019 et doivent impérativement être pris en compte par le promoteur du REM dont les travaux se dérouleront à proximité durant la même période.

La reconstruction des deux ponts routiers exigera la mise en place de ponts temporaires. En raison de cette obligation, et afin de simplifier la gestion des chantiers, la Ville de Laval accordera un seul contrat pour la réalisation de tous ces travaux. La coordination de ces chantiers exigera une communication constante entre les entrepreneurs, la CDPQ Infra et la Ville de Laval. Il est aussi capital que les inquiétudes ou les plaintes des citoyens soient traitées de façon diligente et concertée.

Autre élément à considérer, le pont reliant l'île Jésus à l'île Bigras est actuellement assujéti à une restriction de charge. Sa reconstruction doit par conséquent être réalisée préalablement à tous autres travaux par la CDPQ Infra touchant l'île Bigras, sans quoi le promoteur devra s'assurer d'avoir un accès autonome aux îles pour toute la durée de la réalisation des travaux.

Les enjeux ne sont pas moins importants en ce qui a trait au pont de l'île Verte. Le chemin des Trilles menant au pont s'étend en effet depuis plus de 60 ans sur l'emprise ferroviaire. Le promoteur prévoit la construction d'un mur de soutènement en bordure de cette rue afin de permettre le doublement de voie ferrée tout en maintenant l'intégrité du chemin des Trilles. Or, en raison de l'espace très réduit, une gestion rigoureuse de la conception des ouvrages parallèles sera requise.

Le REM aura en outre pour effet de créer une barrière anthropique limitant, à certains endroits, le libre passage de véhicules hors dimension. Pour la partie de l'île Bigras se trouvant à l'ouest de la voie ferrée ainsi que pour l'ensemble de l'île Verte, toute livraison ou toute machinerie se trouvera donc limitée à la hauteur de la structure. En conséquence, la Ville s'attend à ce que le promoteur propose une hauteur libre permettant le passage de véhicules hors normes. Cette demande présuppose que la voie ferrée soit surélevée par rapport à son niveau existant afin d'assurer que les élévations de la voirie des rues transversales soient adéquates et sécuritaires. À l'heure actuelle, les documents déposés⁵ ne font mention d'aucune hauteur libre précise.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra soit partie prenante de la coordination détaillée des travaux entre les deux chantiers;
- en cas de conflit dans la coordination des travaux des deux chantiers, la CDPQ Infra s'engage à accorder la priorité aux chantiers des ponts municipaux en raison des enjeux de sécurité d'accès;
- la CDPQ Infra s'engage à prendre en charge tout changement éventuel au projet de réfection des ponts rendu nécessaire en raison de la cohabitation des deux chantiers ou du calendrier de construction du REM;

⁵ CDPQ Infra (2016). *Volume 3 – Annexes. Annexe A. Fiche synthèse des intersections. Fiche 8, Chemin du Tour.*

- La CDPQ Infra s'engage dans un comité conjoint avec la Ville de Laval pour la résolution de problèmes et la réponse aux plaintes afin que les citoyens disposent d'un seul et unique point de contact;
- la CDPQ Infra s'engage à maintenir le chemin des Trilles ou le chemin d'accès temporaire à l'Île Verte ouvert en tout temps à la circulation sécuritaire des divers usagers;
- la CDPQ Infra s'engage à assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements automobiles, piétons, cyclistes et véhicules d'urgence en période de construction sur ses chantiers;
- la CDPQ Infra s'engage à faire approuver par la Ville de Laval les dégagements, vertical et horizontal, du nouveau tunnel routier sous les voies ferrées sur l'Île Bigras.

Secteur de la station Sainte-Dorothée

Le déploiement du REM dans le secteur de la station Sainte-Dorothée aura pour conséquence de prolonger l'avenue des Bois sous les voies ferrées jusqu'au chemin du Bord-de-l'Eau. Le passage à niveau sur la rue Graveline sera également fermé.

Bien que la Ville de Laval accueille favorablement les interventions effectuées, ces dernières modifieront grandement les déplacements véhiculaires, piétons et cyclistes dans tout le secteur. La topographie du lieu et les exigences techniques pour le passage de l'avenue des Bois sous les voies ferrées auront aussi des conséquences sur le maintien ou non des liens entre la rue du Chemin de Fer et la Terrasse de Fontenelle. Or, avec la fermeture du passage à niveau de la rue Graveline, tous les résidents du secteur ne disposeront que de la rue du Chemin de Fer pour accéder à leur quartier. Un second lien dans l'axe de la rue Hector-Nadon pourrait par conséquent être requis.

Les documents déposés à ce jour par le promoteur ne fournissent pas suffisamment d'informations pour évaluer avec justesse l'impact de ce réaménagement sur la circulation. Pour bien saisir tous les enjeux, une étude de circulation dans l'ensemble du secteur de la station Sainte-Dorothée est donc requise.

Une autre intervention majeure de la CDPQ Infra dans ce secteur est la construction d'un nouveau viaduc ferroviaire au-dessus du chemin du Bord-de-l'Eau. Héritage d'une ancienne époque, le viaduc ferroviaire actuel crée déjà une problématique de visibilité à l'intersection du chemin du Bord-de-l'Eau et de la rue Val-Brillant. Le pilier central du viaduc actuel constitue également une contrainte visuelle pour les usagers du réseau routier et leur sécurité. Rappelons que cette artère comporte un tronçon important du lien cyclable de la CMM, soit le Sentier métropolitain Oka-Mont-St-Hilaire. Ces infrastructures étant là pour plusieurs dizaines d'années, la Ville de Laval souhaite s'assurer qu'elles répondront aux besoins futurs.

Aussi, dans une perspective de développement à long terme, la Ville demande d'élargir l'ouverture du viaduc d'étagement ferroviaire, actuel et projeté, afin d'y prévoir le passage d'une chaussée pour deux voies de circulation, des trottoirs et des bandes cyclables unidirectionnelles.

La Ville demande de plus à recevoir une étude de circulation afin d'évaluer la réaffectation des déplacements en fonction des configurations du nouveau maillage du réseau. Les aménagements routiers proposés devront répondre aux besoins de la STL et tenir compte des déplacements d'autobus ainsi que de l'aménagement du nouveau terminus et du stationnement incitatif.

Avec la connexion de l'avenue des Bois au chemin du Bord-de-l'Eau, la station se localisera à une intersection fortement achalandée avec des débarcadères d'autobus, un pose-minute, des piétons, des cyclistes et des accès à divers stationnements incitatifs. Considérant l'accroissement d'achalandage anticipé, l'aménagement à proximité de la station Sainte-Dorothée doit assurer la sécurité et la fluidité des mouvements des usagers du secteur.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à réaliser une étude de circulation globale de tout le secteur de la station Sainte-Dorothée;
- la CDPQ Infra s'engage à choisir les interventions sur le réseau routier, piétonnier et cyclable conjointement avec la Ville de Laval sur la base de données techniques précises;
- la CDPQ Infra s'engage à ce que la sécurité et l'efficacité des mouvements des automobiles, des autobus, des piétons et des cyclistes, incluant le pose-minute et l'accès aux stationnements incitatifs, dans tout le secteur de la station Sainte-Dorothée, soient les critères principaux qu'elle retiendra;
- la CDPQ Infra s'engage à ce que l'espacement horizontal soit suffisant pour deux voies de circulation, deux trottoirs et deux voies cyclables unidirectionnelles en toute sécurité, sans pilier central sous les viaducs ferroviaires du chemin du Bord-de-l'Eau, existants et projetés;
- la CDPQ Infra s'engage à prévoir une conception pour quatre voies de circulation, deux trottoirs et deux voies cyclables unidirectionnelles afin d'assurer la fluidité des virages et des accès aux quais pour les autobus et aux aires de stationnement en période de pointe et éventuellement ajouter une voie réservée pour autobus sur l'avenue des Bois.

Emprise de l'autoroute 440

La gare de Sainte-Dorothée ainsi que des équipements connexes existants et projetés, dont des aires de stationnement, se situent, en partie ou en totalité, à l'intérieur de l'emprise prévue pour le prolongement de l'autoroute 440. Or, parce qu'elle entend poursuivre la collaboration et la réflexion avec le ministère des Transports, de la Mobilité active et de l'Électrification des transports au sujet de la réalisation de ce prolongement (en autoroute ou en boulevard urbain, le

cas échéant), la Ville de Laval juge opportun de conserver ladite emprise du ministère en bordure de l'avenue des Bois, dans le secteur ouest de Laval. Rappelons que la CMM préconise dans le PMAD la conservation de cette emprise⁶ et identifie le prolongement de l'autoroute à Laval dans les composantes du réseau artériel métropolitain comme étant demandé par la MRC⁷.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à maintenir l'intégrité de l'emprise de l'autoroute 440, sans construction majeure, afin de permettre l'éventuel prolongement de cette artère.

Accès au club de golf Laval-sur-le-Lac

L'accès à un terrain de golf Laval-sur-le-Lac s'effectue actuellement par un passage à niveau dans l'axe de la rue les Cèdres. Avec les conditions imposées par le concept du REM et en raison du manque d'espace, l'étagement de l'accès au terrain de golf est impossible par le chemin actuel. Or, un accès au golf doit impérativement être maintenu. Il appartiendra à la CDPQ Infra de négocier un nouvel aménagement directement avec les propriétaires. La Ville veut toutefois être partie prenante aux discussions afin que les impacts sur le réseau routier municipal pour le cheminement vers le golf répondent à ses attentes.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à construire un nouveau chemin d'accès au club de golf à ses frais et approuvé par le conseil d'administration de l'organisme;

- la CDPQ Infra fasse approuver son tracé par la Ville de Laval afin d'assurer l'intégration au réseau municipal;

- la CDPQ Infra s'engage à maintenir l'intégrité du couvert boisé sur la propriété du golf et à réaménager le parcours de golf à la convenance du conseil d'administration de l'organisme, si requis;

- la CDPQ Infra entretienne tout ajout de longueur, par rapport au chemin d'accès actuel, pour toutes les années subséquentes;

- la CDPQ Infra s'engage à convenir de la solution avec le conseil d'administration avant l'adjudication du contrat pour la réalisation du projet de REM.

⁶ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, objectif 2.3, p. 156.

⁷ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, critère 2.3.2, carte 18, p. 163.

Étagement sur la rue les Érables

Le projet de la CDPQ Infra force l'élimination du passage à niveau sur la rue les Érables et oblige la construction d'un étagement aérien ou souterrain. Initialement, le promoteur prévoyait un passage de la rue au-dessus de la voie ferrée⁸. Afin de ne pas compromettre les perspectives visuelles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Mille-Îles pour les usagers de cette artère classé route panoramique, la Ville de Laval, elle, préconise plutôt un passage souterrain.

Tout étagement, aérien ou souterrain, pose l'obligation de construire un nouvel accès routier pour les propriétés riveraines situées sur la rue les Érables qui perdent leur accès direct en raison des rampes d'accès à l'étagement. Des dizaines de mètres de terrain seront pris à même les cours avant des résidences impactées pour permettre la construction de ces nouvelles rues d'accès. Soucieuse d'éviter l'ajout de murs de soutènement liés à un étagement aérien devant les résidences actuelles, la Ville de Laval demande à la CPDQ Infra de présenter de nouvelles solutions et de consulter les citoyens subissant les impacts de cet étagement.

Les solutions proposées devront tenir compte de tous les besoins de déplacements dans le secteur, tant pour les piétons que les cyclistes, les autobus et les automobilistes. L'étagement, qu'il soit aérien ou souterrain, pose en effet un problème de circulation dans le secteur. La rue les Peupliers, en raison des rampes nécessaires, ne pourra plus se brancher à la rue les Érables. Les usagers du secteur devront désormais transiter par la rue les Ormes pour joindre les Érables et les Peupliers.

Tout en reconnaissant les efforts fournis par le promoteur pour trouver une solution, aucun concept de cet étagement n'a encore été transmis à la Ville de Laval. Bien qu'il soit actuellement traité comme une des nombreuses composantes du projet de REM, en raison de sa complexité et des impacts importants qui représentent pour certains résidents, l'étagement de la rue les Érables pourrait faire l'objet d'un mandat spécifique du BAPE dans un autre contexte. La Ville de Laval entend d'ailleurs exiger une telle consultation publique si aucune solution n'a été convenue avec les citoyens touchés avant le dépôt du rapport du BAPE.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CPDQ Infra tienne une consultation auprès des citoyens touchés par cette infrastructure avant d'arrêter sa solution;
- la CDPQ Infra dépose une solution intéressante pour les parties prenantes (propriétaires riverains, circulation, piétons, cyclistes, etc.) le plus rapidement possible;
- à défaut d'avoir convenu d'une solution avec les citoyens touchés, la proposition de l'adjudicataire retenu par la CDPQ Infra soit soumise à une audience spécifique du BAPE.

⁸ CDPQ Infra (2016). *Volume 3 – Annexes. Annexe A. Fiche synthèse des intersections*, fiche 11.

Les préoccupations relatives à la mobilité active

Depuis 2013, la Ville de Laval s'est dotée d'un plan de mobilité active. Ce plan vise à doubler d'ici 2031 la proportion des déplacements à pied ou à vélo à Laval, en augmentant la part modale des transports actifs de 7 % à 14 %. Pour y parvenir, il est indispensable que le promoteur du REM préserve ou même bonifie les liens actifs lors de la conception de ses ponts, viaduc ou autres aménagements aux abords des stations.

Afin d'intégrer de manière sécuritaire les itinéraires des piétons et des cyclistes aux infrastructures à construire, la Ville juge notamment essentiel de prévoir une largeur de voie suffisante pour inclure des pistes cyclables et des trottoirs dans les concepts d'aménagement proposés. Elle insiste aussi sur l'importance d'assurer la connectivité du réseau de mobilité active ainsi que la sécurité et le confort de ses usagers, notamment en prévoyant des pentes raisonnables pour les usagers, tant piétons que cyclistes. Ces recommandations valent pour l'ensemble des secteurs touchés.

Du point de vue de la Ville, le promoteur devrait aussi tenir compte des réseaux cyclables et piétonniers existants ou projetés à proximité des futures stations du REM et dans le secteur environnant. C'est le cas notamment de la Route Verte et du Sentier métropolitain Oka-Mont-Saint-Hilaire⁹ pour lequel les travaux ont débuté et devraient être terminés en septembre 2017.

Dans sa planification, la Ville de Laval prévoyait un nouveau lien de transport actif avec sa voisine, l'île de Montréal. Ce lien projeté au-dessus de la rivière des Prairies passe par le pont ferroviaire entre l'île Pariseau et l'île de Montréal. La construction d'un nouveau pont ferroviaire dans le cadre du projet du REM offre une occasion de réaliser ce projet à des coûts très raisonnables. Dans le cadre du projet du REM, il faut aller plus loin qu'une simple conception du pont qui permettrait d'ajouter une passerelle pour le lien de transport actif par la suite. Une telle approche par étape occasionnerait des coûts supplémentaires pour la construction de la passerelle en raison de la cohabitation du chantier sur une structure d'accueil où circule un train rapide à une fréquence élevée et une période d'exploitation journalière. L'écart entre les coûts entre une construction immédiate et une construction reportée favorise le premier scénario.

La Ville de Laval demande à ce que :

- les concepts d'aménagement proposés sur son territoire disposent d'une largeur de voie suffisante pour inclure des pistes cyclables et des trottoirs;**
- les concepts d'aménagement proposés sur son territoire assurent la connectivité du réseau de mobilité active ainsi que la sécurité et le confort de ses usagers;**

⁹ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, critère, 2.4.1, carte 19, p. 167.

- la CDPQ Infra tient compte des réseaux cyclables et piétonniers existants ou projetés à proximité des futures stations du REM et dans le secteur environnant;

- conditionnellement à la conclusion d'un accord avec la Ville de Montréal, une passerelle dédiée aux piétons et cyclistes soit intégrée au nouveau pont ferroviaire sur la rivière des Prairies lors de sa construction.

Les préoccupations relatives au développement immobilier

Conformément au PMAD, le S.A.D.R.-1 a identifié comme aires TOD les gares de Sainte-Dorothée et de l'Île-Bigras et a établi à 40 logements à l'hectare le seuil minimal de densité résidentielle pour ces secteurs. Cette densité a été établie sur la base d'une desserte par un train de banlieue. Avec la mise en place du REM, considéré comme un métro léger, le PMAD devrait être modifié pour hausser le seuil minimal de densité résidentielle, à 60 logements à l'hectare¹⁰.

Notons toutefois que le développement du territoire y est en grande partie complété et qu'il se caractérise principalement par une construction de faible densité dominée par des habitations unifamiliales isolées, dont certaines rappellent le passé de villégiature du secteur. Le potentiel de densification de ces aires TOD est aussi restreint du fait que la majorité des terrains ne sont que partiellement desservis par les réseaux municipaux d'égout et d'aqueduc. Ajoutons que plusieurs portions de ces secteurs se trouvent dans la plaine inondable de la rivière des Prairies.

Pour ces raisons, la Ville de Laval estime que, malgré le projet de REM, ces aires TOD ne devraient pas connaître de développement à court ou moyen termes. Toutefois, comme certaines occasions de développement pourraient se présenter au cours des prochaines années, des balises d'aménagement spécifiques à ces secteurs ont été prévues au premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé¹¹ :

- respecter le potentiel restreint de densification du secteur;
- préserver l'identité unique du secteur caractérisé notamment par son passé de villégiature;
- conserver et mettre en valeur les paysages naturels;
- bonifier les infrastructures dédiées à la mobilité active de façon à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, notamment aux abords des gares;
- développer et diversifier à terme, une offre de commerces et de services de proximité.

¹⁰ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, critère 1.1.2, tableau 11, p. 86.

¹¹ VILLE DE LAVAL (2016). *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, section 5.2.3.5, p. 5-21.

L'offre de service en transport collectif

La plus grande concentration de résidents sur le territoire lavallois se situe entre les autoroutes 13 et 19. Grâce au prolongement de la ligne orange du métro à Laval, la clientèle de la Société de transport de Laval (STL) s'est accrue. L'utilisation du transport collectif par les lavallois a connu une hausse de 31% de 2003 à 2008 comparativement à une hausse de 15% pour le grand Montréal. En dépit de ce progrès, la partie centrale de la Ville continue de poser des défis en matière de transport collectif. Des projets majeurs sont d'ailleurs en attente de financement depuis plusieurs années afin de résorber cette problématique. Malheureusement, parce que l'aire d'influence de l'antenne de Deux-Montagnes ne déborde pas à l'est de l'autoroute 13, le projet de REM ne répond pas aux principaux besoins de la Ville de Laval.

La Ville de Laval désire s'assurer que la capacité du REM, à son ouverture, puisse répondre à la demande lors de l'heure de pointe, tant le matin que le soir. Actuellement, à la gare de Sainte-Dorothée, durant l'heure la plus intense du matin, quatre départs de train se font entre 7 h 06 et 8 h 13, ce qui permet d'accueillir un nombre imposant de passagers. À la consultation des documents DA73 et DA91 soumis par la CDPQ Infra au BAPE, le service en période de pointe du matin sur l'antenne de Deux-Montagnes serait, à l'ouverture, de niveau 1, soit une rame aux 12 minutes pour une capacité horaire de 3 000 passagers par direction. Durant toute la période de pointe de trois heures (6h30 à 9h30) établie par la CDPQ Infra, la capacité totale serait de 9 000 usagers par direction. Selon le tableau 10 à la page 24 de l'étude préliminaire d'achalandage, la clientèle serait de 7 510 usagers durant la période de pointe du matin entre les stations Deux-Montagnes et Roxboro. Ces usagers ne se répartiront pas également durant les trois heures de la période de pointe. La capacité horaire annoncée sera probablement insuffisante pour l'heure la plus intense d'achalandage. Présentement, la CDPQ Infra raffine ses calculs et indique que le service répondra à la demande.

La Ville de Laval s'inquiète également du fait que la CDPQ Infra ne prévoit pas augmenter le nombre de places dans les stationnements incitatifs présents sur son territoire. L'étude préliminaire d'achalandage déposée par la CDPQ Infra estime en effet que pour répondre à la demande, les stationnements incitatifs à la station Sainte-Dorothée devraient compter 1 600 espaces de stationnement, soit une augmentation de 500 cases par rapport au nombre actuel. Or, la CDPQ Infra ne prévoit pas augmenter le nombre de cases de stationnement incitatif à cette station. Une telle décision induira une pression très forte sur le stationnement sur rue dans le secteur environnant qui ne se prête pas à ce type de pratique. Par contre, il est important d'inciter la population à utiliser le transport en commun ou les transports actifs pour accéder aux stations du REM. Un compromis d'environ 300 cases serait possible pour concilier ces objectifs.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CPDQ Infra offre, en période de pointe, matin et soir, une capacité horaire équivalente à 50 % de l'achalandage total de la période de pointe;

- la CDPQ Infra réalise une analyse annuelle des besoins et de l'offre sur le tronçon Deux-Montagnes-Roxboro et effectue les ajustements, si requis, selon la fréquence;
- la CDPQ infra réalise, chaque année, une analyse prévisionnelle sur un horizon de cinq ans des besoins en équipement roulant afin de s'assurer de répondre à l'évolution de l'achalandage;
- la CDPQ Infra officialise par écrit son engagement à offrir un service à la hauteur de la demande en période et en heure de pointe;
- la CDPQ Infra fournisse 300 cases additionnelles de stationnement incitatif à la station Saint-Dorothée.

L'environnement

Les préoccupations relatives à la qualité de vie des citoyens

La Ville de Laval a à cœur d'assurer un milieu de vie de qualité à ses citoyens. Or, à l'heure actuelle, les informations fournies par la CDPQ Infra ne permettent pas d'établir clairement les impacts du déploiement du REM pour les citoyens.

Ambiance sonore

À certains endroits sur le territoire lavallois, les voies ferrées seront rehaussées et pourraient, en raison du doublement des voies, se rapprocher des résidences. Ce déplacement des sources de bruit influencera l'ambiance sonore à laquelle sont exposés les citoyens, particulièrement à proximité de la gare Sainte-Dorothée et de celle de l'Île Bigras. Du point de vue de la Ville de Laval, aucun rehaussement du climat sonore n'est acceptable par rapport au bruit ambiant actuel dans ce secteur paisible, non seulement au moment de la mise en service du REM, mais aussi dans les années subséquentes.

Par conséquent, la Ville a analysé avec intérêt l'étude d'impact sonore soumise par la CDPQ Infra. Elle s'interroge toutefois sur la pertinence d'utiliser le niveau sonore moyen pondéré sur une période continue de 24 heures pour évaluer le niveau de gêne engendré par le projet de REM. Du point de vue de la Ville de Laval, il aurait en effet été plus pertinent d'évaluer ce niveau de gêne avec un indicateur correspondant aux heures de pointe, c'est-à-dire aux moments où la fréquence des trains est plus élevée que la normale. Autre bémol, les évaluations sonores réalisées sur le territoire lavallois tiennent compte uniquement de la fréquence des passages prévus sur le tronçon montréalais et non du fait que des trains s'insèrent à Roxboro. Or, cette pratique amplifie le niveau sonore actuel à Laval.

Le fait que les mesures d'atténuation relative à l'impact sonore ne soient pas précisées dans l'étude rendue disponible est aussi regrettable selon la Ville. En bordure des axes ferroviaires, le document complémentaire du S.A.D.R.-1.¹² indique que le niveau sonore perçu par un nouvel usage sensible situé à moins de 150 mètres du centre d'une voie ferrée ne doit pas être supérieur à 40 dB(A) à l'intérieur du bâtiment et à 55 dB(A) à l'extérieur du bâtiment dans les espaces récréatifs. La Ville de Laval considère que le projet de REM doit se conformer à ces exigences.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra réalise un relevé exhaustif du climat sonore actuel tout le long du parcours du REM selon une méthodologie reconnue et convenue avec la Ville de Laval;

¹² VILLE DE LAVAL (2016). *Schéma d'aménagement et de développement révisé. Document complémentaire*, article 7.16, p. 7-40.

- la CDPQ Infra mette en place les mesures d'atténuation et de mitigation requises pour atteindre le critère fixé par la Ville de Laval, soit aucun rehaussement du niveau sonore par rapport au bruit ambiant observé;
- la CDPQ Infra réalise, à chaque cinq ans après la mise en service, un relevé du climat sonore, selon une méthodologie convenue avec la Ville de Laval, et que les correctifs nécessaires soient apportés lorsque requis.

Impacts visuels

Diverses structures, parfois imposantes, seront construites dans le cadre du REM. Ces structures peuvent prendre la forme de ponts et de viaducs ferroviaires, de viaducs routiers, de tunnels ou encore de murs de soutènement. Dans certains secteurs, elles peuvent considérablement modifier le paysage.

En raison de l'étagement qui devrait y être réalisé, la situation est particulièrement préoccupante sur la route panoramique ceinturant le territoire de Laval ainsi que les rivières des Mille-Îles et des Prairies. Cette route longe, dans le secteur concerné, le boulevard Sainte-Rose (Route Verte) ainsi que la rue les Érables et le chemin du Bord-de-l'Eau (Sentier métropolitain Oka-Mont-Saint-Hilaire). Non seulement le PMAD en a fait une composante du paysage métropolitain à protéger¹³, mais le récent projet de schéma d'aménagement de la Ville de Laval l'a identifié comme un des éléments marquants de son patrimoine culturel¹⁴.

Heureusement, le traitement approprié des composantes et des parois de ces structures peut atténuer leurs impacts visuels négatifs. Considérant le recours par la CDPQ Infra à une formule de réalisation clés en main (ingénierie, approvisionnement et construction / IAC), la Ville de Laval estime cependant nécessaire que certaines exigences soient ajoutées à l'appel d'offres.

La Ville de Laval demande à ce que :

- les soumissionnaires retenus par CDPQ Infra soumettent trois approches distinctives de traitement des murs de soutènement;
- les soumissionnaires retenus par CDPQ Infra soumettent trois esquisses architecturales des structures majeures (viaducs et ponts ferroviaires ou étagement) et des aménagements paysagers liés à ces structures majeures;
- la CDPQ Infra s'engage à soumettre ces propositions à une consultation publique dans les quartiers lavallois concernés afin de recueillir les commentaires avant la sélection de la solution retenue en cours de processus.

¹³ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, critère 3.3.1., carte 22, p. 193.

¹⁴ VILLE DE LAVAL (2016). *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, carte 2-43, p. 2-202.

Les préoccupations relatives à la gestion des eaux

Pour assurer un apport suffisant à l'usine de production d'eau potable de Sainte-Rose, un débit minimal de 30 m³/s est requis en tout temps. Pour remplir cette exigence, en 2011, des ouvrages d'excavation ont dû être réalisés. Le doublement du pont ferroviaire sur la rivière des Mille-Îles pourrait de nouveau perturber l'écoulement de l'eau de la rivière. Or, dans la documentation déposée par CDPQ Infra, il n'est fait aucune mention de travaux pour assurer un débit minimal de la rivière des Mille-Îles.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à lui communiquer les impacts prévus du nouveau pont sur l'écoulement de l'eau, tant durant les travaux de construction que pendant la période d'exploitation;
- la CDPQ Infra s'engage à prendre les mesures nécessaires pour assurer le passage adéquat de l'eau, d'autant que la période d'étiage des cours d'eau serait favorisée pour la réalisation des travaux afin d'assurer le débit minimal requis;
- la CDPQ Infra s'engage à ce qu'aucune entrave permanente ne soit créée à la suite de la construction;
- la CDPQ Infra s'engage à ce que la même attention soit portée à la construction du pont ferroviaire sur la rivière des Prairies, et ce, même si l'approvisionnement en eau potable n'est pas en cause sur ce cours d'eau;
- la CDPQ s'engage à fixer des conditions aux soumissionnaires retenus pour que leur projet assure le passage adéquat de l'eau, évite la création d'une remontée du profil hydraulique et l'augmentation des embâcles, minimise l'affouillement sous les piles et assure la sécurité de la navigation de plaisance.

Les préoccupations relatives aux milieux naturels

En ce qui a trait aux milieux naturels, les documents déposés par CDPQ Infra brossent un portrait représentatif des éléments sensibles pour l'antenne de Deux-Montagnes. La Ville de Laval tient tout de même à attirer l'attention sur deux éléments, à savoir son projet d'agrandissement du Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles et sa volonté de préserver le couvert végétal sur l'ensemble de son territoire.

Refuge faunique

Le territoire de la Ville de Laval inclut le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. La Ville projette l'agrandissement de ce refuge faunique de part et d'autre de la ligne ferroviaire au nord de la rue les Érables (lots 1082215 et 1082206), ce qui représente un potentiel d'un (1) ha de superficie

protégée. Les travaux du REM remettent en question l'intégration de ces lots au projet d'agrandissement.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à préserver le site d'agrandissement du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles sur les lots 1082215 et 1082206.

Couvert végétal

En matière de couvert végétal, la Ville de Laval souscrit à l'objectif de 30 % de couvert forestier établi par la CMM pour le territoire du Grand Montréal. Et pour cause. Les arbres existants, peu importe leur dimension, ont une valeur importante aux yeux des riverains lavallois. Ajoutons à cela le fait que deux espèces d'arbres présentes dans le couvert végétal de l'Île Bigras, à savoir le noyer cendré et le caryer ovale, sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (Québec)¹⁵ et en voie de disparition selon la *Loi sur les espèces en péril* (Canada)¹⁶.

Pour des raisons de sécurité liées à l'absence de conducteur dans les rames, des mesures visant à contrer toute intrusion dans l'emprise ferroviaire devront être prises. En fonction du choix d'aménagement retenu par l'adjudicataire de la CDPQ Infra, un déboisement pourrait être requis pour l'implantation de ces mesures.

Toutefois, en raison de la largeur de l'emprise ferroviaire, l'adjudicataire disposera bien souvent d'une marge d'implantation des mesures anti-intrusion leur permettant de préserver les arbres présents. Par conséquent, la Ville de Laval considère que le déboisement devrait être utilisé en dernier recours.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra dispose d'un inventaire de tous les arbres coupés dans le cadre de la réalisation de son projet;

- la CDPQ Infra s'engage à reboiser dans une proportion équivalente à quatre jeunes arbres pour un arbre coupé et à faire ce reboisement en priorité à proximité de l'endroit où les arbres furent coupés, ensuite dans l'emprise et finalement ailleurs dans le secteur;

- la CDPQ Infra s'engage à protéger les deux espèces d'arbres présentes dans le couvert végétal de l'Île Bigras;

- la CDPQ Infra s'engage, si la protection de ces composantes du milieu est remise en question, à convenir avec la Ville de Laval d'une mesure de compensation additionnelle.

¹⁵ *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (chapitre E-12.01).

¹⁶ *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29).

Les finances municipales

Outre les détails entourant le coût du projet, le promoteur a fourni peu d'information jusqu'à présent dans ses communications aux aspects financiers du REM. Or, tel que démontré précédemment, le déploiement du réseau pourrait avoir des effets importants sur les finances des villes concernées. La Ville de Laval ne fait pas exception.

Les préoccupations relatives à la captation de la plus-value

La réalisation d'un projet comme le REM peut générer une plus-value autant pour les promoteurs immobiliers que pour les villes. La CDPQ Infra a d'ores et déjà confirmé qu'elle envisage de capter une portion de cette plus-value par le biais d'une redevance imposée aux promoteurs immobiliers lors de l'émission des permis de construire et par un partage de la plus-value foncière auprès des municipalités. Pour le moment, aucun document ne justifie et ne précise le mécanisme de captation préconisé par la CPDQ Infra. Il est par conséquent impossible de connaître avec exactitude le niveau d'effort qui sera exigé de la part des promoteurs et des municipalités.

Chose certaine, au Québec, l'impôt foncier est la principale source de revenus des municipalités et constitue un champ d'imposition presque exclusivement réservé au monde municipal. Par conséquent, avant d'établir le partage de la plus-value foncière, des discussions devront avoir lieu avec les municipalités touchées. Des changements législatifs aux lois régissant le monde municipal seront aussi nécessaires pour permettre à une ville de transférer à un tiers une partie de ses revenus, provenant d'une taxe ou d'une tarification de permis.

La notion de plus-value foncière attribuable au REM demande aussi à être précisée. En théorie, entre deux immeubles identiques, si une propriété possède une évaluation plus élevée, c'est qu'un élément dans son environnement justifie cette plus-value. La proximité du REM peut être cet élément. En réalité, dans une ville comme Laval, en raison de la rareté des terrains, la construction et le redéveloppement plus dense se font déjà, avec ou sans un REM. Dans ce contexte, il serait inapproprié de définir la plus-value foncière comme la simple construction de nouveaux immeubles dans le rayon d'une station de REM. Une analyse plus approfondie est requise pour définir le concept de plus-value foncière.

Si on ajoute à cela le fait que le REM ne constitue pas un nouveau service de transport en commun à Laval, mais une bonification annoncée au service de train de banlieue actuel, le concept de plus-value attribuable au REM sera encore plus difficile à cerner. D'autant que, la présence du train de banlieue est déjà un paramètre qui s'insère dans la valeur particulière des immeubles à proximité des gares de Sainte-Dorothée et de l'Île Bigras.

Pour toutes ces raisons, au-delà d'une définition plus fine du concept de plus-value foncière, la Ville de Laval juge important de convenir de divers éléments, dont les mécanismes de calcul, les interventions ciblées, le territoire couvert, la durée de cette perception, etc.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à créer une table de travail avec les municipalités et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) afin de bien définir les termes et d'établir les mécanismes appropriés à la captation de la plus-value foncière comme mode de financement des infrastructures majeures de transport en commun au Québec.

Les préoccupations relatives au financement du transport collectif local

Pour atteindre son objectif de 186 600 passagers par jour en 2041, la CDPQ Infra compte sur un rabattement important des services d'autobus vers les stations du REM. Pour la Société de transport de Laval (STL), comme pour toutes les sociétés de transport métropolitaines, cela suppose une augmentation de la fréquence des passages sur les circuits établis, voire l'aménagement de voies réservées afin satisfaire à la demande et des coûts additionnels. Ces coûts connexes, nécessaires à la réussite du REM, ne sont pas discutés et compilés dans l'analyse réalisée par la CDPQ Infra. Or, pour la Ville de Laval, il s'agit d'une bonification du service local dont les coûts incomberont aux municipalités.

Présentement, l'entente sur le partage des déficits d'exploitation prévoit un calcul pour chaque ligne de trains de banlieue. Celle de Deux-Montagnes présente un ratio d'autofinancement de 55,5 % alors que celui des autres lignes de train de banlieue varie entre 43,2 % et 22,3 %. Jusqu'à présent, la bonne performance de la ligne de Deux-Montagnes a limité l'implication financière de la STL et de la Ville de Laval pour ce service. La situation pourrait cependant changer.

De fait, aucune étude n'indique un calcul de rendement anticipé par antenne. Les discussions laissent croire à une gestion globalement du REM et non par antenne. Si ce dernier scénario devait être retenu, les municipalités alimentant les antennes les plus rentables, dont Laval, seraient pénalisées.

Pour la Ville de Laval, son implication dans le déficit du train de banlieue de Deux-Montagnes constitue sa référence pour évaluer l'impact du REM sur son budget.

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra fournisse les modalités de l'entente à venir avec le gouvernement du Québec pour la construction et l'exploitation du REM à l'ARTM qui aura six mois pour les analyser et formuler ses recommandations au gouvernement du Québec.

Conclusion

L'expérience a démontré que la précipitation n'est pas la meilleure des conseillères lorsque vient le temps de mettre en place des infrastructures d'une ampleur comparable à celle du REM. Or, l'échéancier relatif au projet de REM est excessivement serré. Bien que le projet s'inscrive dans l'innovation, la Ville de Laval y voit un certain nombre de risques, dont celui de ne pas tirer le meilleur parti possible des investissements projetés.

Pour contrer les effets délétères possibles, la Ville de Laval demande à ce que le promoteur fasse preuve d'ouverture au changement et fournisse toutes les informations essentielles à une prise de décision éclairée. En raison de la formule de réalisation clés en main du projet (IAC), la CDPQ Infra devra aussi veiller à formuler des critères de performance précis et propices à une insertion de qualité dans le milieu.

Engagée à l'égard de la qualité de vie de ses citoyens, la Ville de Laval se préoccupe notamment de l'ambiance sonore à laquelle seront exposés ses citoyens ainsi que de la construction du viaduc routier sur la rue les Érables et du viaduc ferroviaire sur le chemin du Bord-de-l'Eau, qui auront tous deux des impacts sur des artères reconnues comme des routes panoramiques d'intérêt métropolitain. Le doublement du pont ferroviaire sur la rivière des Mille-Îles et les risques qu'il peut représenter pour l'approvisionnement en eau potable d'une partie de sa population et de plusieurs municipalités de la Rive-Nord sont également au centre des préoccupations de la Ville. Il en va de même du défi que représente la coordination de deux chantiers majeurs sur un espace aussi restreint que les Îles Bigras et Verte.

Par ailleurs, à l'échelle métropolitaine, la Ville de Laval endosse les réserves exprimées par la CMM à l'égard des aspects financiers du projet. Tout comme la CMM, la Ville de Laval souhaite connaître les impacts financiers réels du REM sur l'ensemble des services de transport en commun métropolitains. Elle se préoccupe également des charges nouvelles qui pourraient lui être imposées advenant une modification du mode de partage des déficits d'exploitation.

Au-delà des qualités intrinsèques du projet de REM, du point de vue de la Ville de Laval, l'importance des investissements en cause exige à elle seule rigueur et transparence. Elle justifie aussi de positionner le projet au sein de la planification métropolitaine de transport en commun et de donner voix au chapitre à la toute nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain, même s'il faut pour cela ajouter six mois au calendrier de réalisation du projet.

Fidèle à l'engagement pris à l'égard de ses citoyens, la Ville de Laval se montre pour sa part disposée à poursuivre sa collaboration à la mise en œuvre du projet, et ce, à toutes les étapes du processus. Elle tient d'ailleurs à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de lui avoir permis de soumettre ses commentaires et recommandations dans le cadre de cette consultation.

Mémoire déposé au BAPE le 21 septembre 2016.

Synthèse des demandes de la Ville de Laval

ENJEUX MÉTROPOLITAINS

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra évalue différents scénarios alternatifs au REM et dépose ses conclusions auprès de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui aura six mois pour en prendre connaissance et formuler des recommandations au gouvernement du Québec;
- le gouvernement du Québec accorde un délai de six mois à l’ARTM pour évalue l’impact sur sa planification à long terme de cette décision d’accorder à la CDPQ Infra la propriété des actifs et infrastructures du REM, dont le tunnel sous le mont Royal;
- la CDPQ infra explique la complexité technique du lien entre les stations de métro Édouard-Montpetit et McGill avec le REM et fournisse une estimation des coûts d’une telle interconnexion. Ces données seraient intégrées dans l’analyse comparative de scénarios alternatifs à soumettre à l’ARTM;
- la CDPQ Infra dépose des études d’achalandage exhaustives auprès de l’ARTM qui aura six mois pour en prendre connaissance et formuler des recommandations au gouvernement du Québec;
- la lumière soit faite le plus rapidement possible auprès de l’ARTM sur le financement du REM afin de statuer sur son impact face au déficit global du transport en commun dans la région métropolitaine.

ENJEUX LAVALLOIS

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Conditions générales

La Ville de Laval demande à ce que :

- tous les travaux réalisés par la CDPQ Infra sur des infrastructures municipales respectent les guides et devis techniques existants à la Ville de Laval;
- la CDPQ Infra l’avise de toute intervention relative à l’imposition d’une servitude permanente ou d’une acquisition partielle ou totale d’un terrain de manière à assurer le maintien de la conformité règlementaire des propriétés (ex. : maintien des distances minimales pour les cours avant et latérales, conformité des usages, etc.);
- la CDPQ Infra soumette à l’approbation de la Ville tout déplacement d’utilité publique à l’extérieur des emprises ferroviaires.

Secteurs de l'île Bigras et de l'île Verte

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra soit partie prenante de la coordination détaillée des travaux entre les deux chantiers prévus;
- en cas de conflit dans la coordination des travaux des deux chantiers, la CDPQ Infra s'engage à accorder la priorité aux chantiers des ponts municipaux en raison des enjeux de sécurité d'accès;
- la CDPQ Infra s'engage à prendre en charge tout changement éventuel au projet de réfection des ponts rendu nécessaire en raison de la cohabitation des deux chantiers ou du calendrier de construction du REM;
- la CDPQ Infra s'engage dans un comité conjoint avec la Ville de Laval pour la résolution de problèmes et la réponse aux plaintes afin que les citoyens disposent d'un seul et unique point de contact;
- la CDPQ Infra s'engage à maintenir le chemin des Trilles ou le chemin d'accès temporaire à l'île Verte ouvert en tout temps à la circulation sécuritaire des divers usagers;
- la CDPQ Infra s'engage à assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements automobiles, piétons, cyclistes et véhicules d'urgence en période de construction sur ses chantiers;
- la CDPQ Infra s'engage à faire approuver par la Ville de Laval les dégagements, vertical et horizontal, du nouveau tunnel routier sous les voies ferrées sur l'île Bigras.

Secteur de la station Sainte-Dorothée

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à réaliser une étude de circulation globale de tout le secteur de la station Sainte-Dorothée;
- la CDPQ Infra s'engage à choisir les interventions sur le réseau routier, piétonnier et cyclable conjointement avec la Ville de Laval sur la base de données techniques précises;
- la CDPQ Infra s'engage à ce que la sécurité et l'efficacité des mouvements des automobiles, des autobus, des piétons et des cyclistes, incluant le pose-minute et l'accès aux stationnements incitatifs, dans tout le secteur de la station Sainte-Dorothée, soient les critères principaux qu'elle retiendra;
- la CDPQ Infra s'engage à ce que l'espacement horizontal soit suffisant pour deux voies de circulation, deux trottoirs et deux voies cyclables unidirectionnelles en toute sécurité, sans pilier central sur les viaducs ferroviaires du chemin du Bord-de-l'Eau, existants et projetés;

- la CDPQ Infra s'engage à prévoir une conception pour quatre voies de circulation, deux trottoirs et deux voies cyclables unidirectionnelles afin d'assurer la fluidité des virages et des accès aux quais pour les autobus et aux aires de stationnement en période de pointe et éventuellement ajouter une voie réservée pour autobus sur l'avenue des Bois.

Emprise de l'autoroute 440

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à maintenir l'intégrité de l'emprise de l'autoroute 440, sans construction majeure, afin de permettre l'éventuel prolongement de cette artère.

Accès au club de golf Laval-sur-le-Lac

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à construire un nouveau chemin d'accès au club de golf entièrement à ses frais et approuver par le conseil d'administration de l'organisme;
- la CDPQ Infra fasse approuver son tracé par la Ville de Laval afin d'assurer l'intégration au réseau municipal;
- la CDPQ Infra s'engage à maintenir l'intégrité du couvert boisé sur la propriété du golf et à réaménager le parcours de golf à la convenance du conseil d'administration de l'organisme;
- la CDPQ Infra entretienne tout ajout de longueur, par rapport au chemin d'accès actuel, pour toutes les années subséquentes;
- la CDPQ Infra s'engage à convenir de la solution avec le conseil d'administration avant l'adjudication du contrat pour la réalisation du projet de REM.

Étagement sur la rue les Érables

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra tienne une consultation publique auprès des citoyens touchés par cette infrastructure avant d'arrêter sa solution;
- la CDPQ Infra dépose une solution intéressante pour les parties prenantes (propriétaires riverains, circulation, piétons, cyclistes, etc.) le plus rapidement possible;
- à défaut d'avoir convenu d'une solution avec les citoyens touchés, la proposition de l'adjudicataire retenu par la CDPQ Infra soit soumise à une audience spécifique du BAPE.

Mobilité active

La Ville de Laval demande à ce que :

- les concepts d'aménagement proposés disposent d'une largeur de voie suffisante pour inclure des pistes cyclables et des trottoirs;
- les concepts d'aménagement proposés assurent la connectivité du réseau de mobilité active ainsi que la sécurité et le confort de ses usagers;
- la CDPQ Infra tienne compte des réseaux cyclables et piétonniers existants ou projetés à proximité des futures stations du REM et dans le secteur environnant;
- conditionnellement à la conclusion d'un accord avec la Ville de Montréal, une passerelle dédiée aux piétons et cyclistes soit intégrée au nouveau pont ferroviaire sur la rivière des Prairies lors de sa construction.

TRANSPORT COLLECTIF

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra offre, en période de pointe, matin et soir, une capacité horaire équivalente à 50 % de l'achalandage totale de la période de pointe;
- la CDPQ Infra réalise une analyse annuelle des besoins et de l'offre sur le tronçon Deux-Montagnes-Roxboro et effectue les ajustements, si requis, selon la fréquence;
- la CDPQ Infra réalise, chaque année, une analyse prévisionnelle sur un horizon de cinq ans des besoins en équipement roulant afin de s'assurer de répondre à l'évolution de l'achalandage;
- la CDPQ Infra officialise par écrit son engagement à offrir un service à la hauteur de la demande en période et en heure de pointe;
- la CDPQ Infra fournisse 300 cases additionnelles de stationnement incitatif à la station Saint-Dorothée.

ENVIRONNEMENT

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra réalise un relevé exhaustif du climat sonore actuel tout le long du parcours du REM selon une méthodologie reconnue et convenue avec la Ville de Laval;

- la CDPQ Infra met en place les mesures d'atténuation et de mitigation requises pour atteindre le critère fixé par la Ville de Laval, soit aucun rehaussement du niveau sonore par rapport au bruit ambiant observé;
- la CDPQ Infra réalise, à chaque cinq ans après la mise en service, un relevé du climat sonore, selon une méthodologie convenue avec la Ville de Laval, et qu'elle apporte les correctifs nécessaires lorsque requis;
- les soumissionnaires retenus par CDPQ Infra soumettent trois approches distinctives de traitement des murs de soutènement;
- les soumissionnaires retenus par CDPQ Infra soumettent trois esquisses architecturales des structures majeures (viaducs et ponts ferroviaires ou étagement) et des aménagements paysagers liés à ces structures majeures;
- la CDPQ Infra s'engage à soumettre ces propositions à une consultation publique dans les quartiers lavallois concernés afin de recueillir les commentaires avant la sélection de la solution retenue en cours de processus;
- la CDPQ Infra s'engage à lui communiquer les impacts prévus du nouveau pont sur l'écoulement de l'eau, tant durant les travaux de construction que pendant la période d'exploitation;
- la CDPQ Infra s'engage à prendre les mesures nécessaires pour assurer le passage adéquat de l'eau, d'autant que la période d'étiage des cours d'eau serait favorisée pour la réalisation des travaux afin d'assurer le débit minimal requis;
- la CDPQ Infra s'engage à ce qu'aucune entrave permanente ne soit créée à la suite de la construction;
- la CDPQ Infra s'engage à ce que la même attention soit portée à la construction du pont ferroviaire sur la rivière des Prairies, et ce, même si l'approvisionnement en eau potable n'est pas en cause sur ce cours d'eau;
- la CDPQ s'engage à fixer des conditions aux soumissionnaires retenus pour que leur projet assure le passage adéquat de l'eau, évite la création d'une remontée du profil hydraulique et l'augmentation des embâcles, minimise l'affouillement sous les piles et assure la sécurité de la navigation de plaisance;
- la CDPQ Infra s'engage à préserver le site d'agrandissement du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles sur les lots 1082215 et 1082206;
- la CDPQ Infra dispose d'un inventaire de tous les arbres coupés dans le cadre de la réalisation de son projet;

- la CDPQ Infra s'engage à reboiser dans une proportion équivalente à quatre jeunes arbres pour un arbre coupé et à faire ce reboisement en priorité à proximité de l'endroit où les arbres furent coupés, ensuite dans l'emprise et finalement ailleurs dans le secteur;
- la CDPQ Infra s'engage à protéger les deux espèces d'arbres présentes dans le couvert végétal de l'Île Bigras;
- la CDPQ Infra s'engage, si la protection de ces composantes du milieu est remise en question, à convenir avec la Ville de Laval d'une mesure de compensation additionnelle.

FINANCES MUNICIPALES

La Ville de Laval demande à ce que :

- la CDPQ Infra s'engage à créer une table de travail avec les municipalités et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) afin de bien définir les termes et d'établir les mécanismes appropriés à ce mode de financement des infrastructures majeures de transport en commun au Québec;
- la CDPQ Infra fournisse les modalités de l'entente à venir avec le gouvernement du Québec pour la construction et l'exploitation du REM à l'ARTM qui aura six mois pour les analyser et formuler ses recommandations au gouvernement du Québec.