

ASSOCIATION DE CITOYENS DE  
**LAVAL-SUR-LE-LAC**



**MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DE CITOYENS DE  
LAVAL-SUR-LE-LAC  
(ACLSLL)**

**Réseau Électrique Métropolitain (REM)**

**CDPQ Infra**

**Présenté au BAPE**

**26 septembre 2016**

---

## **1. Introduction**

Le présent mémoire vous est déposé par l'ACLSLL. L'ACLSLL est un organisme à but non lucratif administré par un conseil d'administration élu par ses membres. Ses membres sont composés des citoyens de Laval-sur-le-Lac. Celui-ci est un des quartiers pour lequel la venue du projet de réseau électrique métropolitain (REM) créera un impact majeur. Déjà, plusieurs propriétaires du quartier ont reçu des avis les prévenant d'un potentiel impact et d'une expropriation totale ou partielle.

De plus, l'ensemble des 292 propriétés du quartier de Laval-sur-le-Lac sera touché par le REM. En effet, le tracé du REM fait en sorte qu'il croise le quartier presque en entier et ce le long d'une artère importante : la rue Les Peupliers. De plus, il comporte l'un des plus beaux clubs de golf du Québec, voire du Canada : Le Club de Golf Laval-sur-le-Lac (ci-après « Le Club de Golf »). Celui-ci comporte près de 1000 joueurs membres dont 10% sont des résidents de Laval-sur-le-Lac. Le Club de Golf est une institution centenaire faisant partie intégrante de Laval-sur-le-Lac.

## **2. Historique du quartier Laval-sur-le-Lac**

Laval-sur-le-Lac, en toute humilité, est l'un des plus beaux quartiers de Laval et du Québec. Il prend naissance en 1915, lorsque la ville de Laval-sur-le-Lac est fondée. C'est le 15 août 1965 que la ville de Laval-sur-le-Lac se fusionne à la ville de Laval. Entretemps, et dès sa naissance, on y fait adopter des normes strictes afin de préserver la beauté naturelle des lieux. Par exemple, les règlements limitent la construction à une maison par lot et interdisent la construction sur les terrains de moins de 100 pieds de largeur et de grandes marges de recul en façade. En 1917, le Club de Golf est créé par un groupe d'hommes d'affaires et de professionnels francophones. Il sera, dès sa création, lié intimement à Laval-sur-le-Lac. Depuis toujours, il en demeure son fleuron. Le Club de Golf a été conçu par l'architecte écossais de renommée mondiale Willie Park, Jr.

En 1926, on y construit deux arches en pierre des champs qui symbolisent la ville et qui bornent chacune de ses entrées. Une de ces arches subsiste toujours en ce moment et représente l'entrée du quartier. En 1953, le Club Nautique y est formé et une rampe de mise à l'eau et des quais sont installés. En 1959, le Club de Yacht de Laval construit une marina. Elle a d'ailleurs fait l'objet d'une reconstruction complète ces dernières années. En 1963, on y fonde le Club de Curling.

Laval-sur-le-Lac, situé sur l'extrémité ouest de l'Île Jésus, conserve toujours son cachet unique et distinct du reste de la Ville de Laval de par son P.I.I.A. en remplacement de l'ancien règlement 157 élaboré au moment de la fusion. Laval-sur-le-Lac jouit d'un environnement luxuriant, de grands espaces remplis d'arbres matures et d'une rare beauté, façonné depuis 1915 par ses fondateurs, administrateurs et résidents.

### **3. Prévisions d'Achalandage de CPDQ, Infra avec la venue du REM.**

Selon nous, les prévisions d'achalandage sont surévaluées étant donné que les déplacements sur cette antenne s'effectuent aux heures de pointe à des fins de travail, c'est à cette période que le service peut être grandement amélioré. Entre 9 et 16 heures très peu d'utilisateurs utilisent le train. Même si l'offre de service est grandement améliorée hors pointe, le bassin de population n'est pas assez dense pour répondre à l'offre et le territoire à développer est quand même limité par les zones agricoles. Seuls les clubs de golf Le Cardinal et UFO et leurs environs peuvent être utilisés pour des futurs projets de construction domiciliaires.

### **4. Impact du projet REM**

Malgré ce qui précède, le REM aura un impact significatif sur le quartier. Celui-ci peut se décliner en trois axes : la pollution sonore et visuelle, la circulation automobile dans le quartier et finalement l'accès au Club de Golf. D'emblée, qu'il soit dit que les citoyens de Laval-sur-le-Lac ne s'opposent pas au projet du REM. En effet, ce projet donnera accès à tous les résidents de Laval-sur-le-Lac à une infrastructure de transport en commun qui favorisera les déplacements

notamment au centre-ville de Montréal et ses régions avoisinantes. Ce projet aura d'autant plus de pertinence que la circulation automobile sur les grandes artères et voies rapides sont soit actuellement désuètes et appeler à être reconstruites et/ou parce qu'elle ne cesse d'augmenter et ce, de façon exponentielle. Ceci dit, il est absolument impératif que le projet du REM se réalise dans le respect du caractère unique du quartier Laval-sur-le-Lac et en minimisant à son maximum les impacts eu égard aux trois axes ci-haut mentionnés. Nous les reprendrons un à un ici-bas et, sans avoir la prétention d'y proposer des solutions définitives, l'ACLSLL fera ici valoir ses attentes.

#### **4.1 Pollution sonore et visuelle**

Il nous apparaît évident que l'augmentation du bruit causé par le REM est indéniable. En effet, l'augmentation de la fréquence des trains, même si on nous promet qu'ils seront plus silencieux, augmentera la fréquence du bruit à chaque passage d'un train, soit jusqu'à un passage aux 6 minutes. Nous sommes préoccupés par l'approche prise en ce moment par CPDQ, Infra qui semble vouloir mesurer le bruit en faisant un calcul basé sur une unité de temps allant de 16h à 24h. Nous croyons que cela n'est pas représentatif du réel problème sonore que causera le REM. Même s'il s'avérait que sur 24 heures le nombre de décibels moyens soient les mêmes, ce que nous ignorons, cela ne change pas le fait qu'il y aura du bruit à des intervalles beaucoup plus fréquents.

Aussi, une solution antibruit doit être aménagée. Celle-ci peut prendre différentes formes et doit éviter d'entraîner à son tour toute pollution visuelle notamment des graffitis. Cependant, et pour fins de clarté, l'ACLSLL s'attend à ce qu'une solution antibruit soit implantée et ce, d'un commun accord.

De plus, non seulement il faudra tenir compte de la pollution visuelle qu'une solution antibruit pourrait créer, mais considérer également que le passage d'un train à une fréquence plus élevée engendre en soit une pollution visuelle par le simple passage du train. L'ACLSLL s'attend donc également à ce qu'une solution, en accord avec nous, soit implantée dans le cadre du projet du

REM pour minimiser le plus possible un tel impact. En dernier lieu, il existe une rangée d'arbres et de haies de cèdres de part et d'autre du chemin de fer actuel débutant à la gare de Ste-Dorothée et tout le long du parcours traversant Laval-sur-le-lac, plus particulièrement voir toute la longueur de la rue Les Peupliers ainsi que derrière toutes les propriétés sur la rue Les Plaines qui en ce moment contribuent à diminuer cet impact visuel. Il est impératif que ces arbres demeurent intacts et qu'ils soient protégés et conservés.

#### **4.2 La circulation**

La circulation routière dans le quartier ne devra pas augmenter ni emprunter des voies qui n'ont pas été conçues pour accommoder des véhicules autres que ceux des résidents. À ce titre, il est à noter que toutes les rues transversales situées entre la rue Les Peupliers et la rue Les Érables, ne sont pas équipées ni conçues pour un usage autre que local. Tout détournement d'accès visant à augmenter la circulation routière sur ces rues est inacceptable. Elles ne possèdent ni accotement, ni trottoir et sont peuplées de familles et d'enfants. Dans la mesure où un passage à niveau ne peut être envisagé aux intersections des rues Les Érables et Les Peupliers, la construction d'un viaduc ne doit pas être considérée. L'accès au Boulevard Ste-Rose pourrait être supprimé et que l'intersection Les Peupliers et Les Érables complète tout simplement la boucle de Laval-sur-le-Lac sans permettre de traverser le rail à cet endroit. Ce faisant, les citoyens se rendant à la gare de train venant de l'Est seraient dirigés et emprunteraient vraisemblablement la route 148, le Boulevard Arthur-Sauvé jusqu'à l'avenue Des Bois et par la suite jusqu'à la Gare. Ce faisant, l'entrée du quartier se ferait par le chemin du Bord-de-l'Eau. À cet endroit, l'arche de Laval-sur-le-Lac devrait être conservée, en tant que symbole important de la porte d'entrée du quartier. À tout événement, et si l'accès au Boulevard Ste-Rose devait absolument être préservé, dans aucun cas un viaduc ne devrait être envisagé, le profil ne s'y prêtant pas. En effet, la solution devrait plutôt être un tunnel permettant la continuité de la piste cyclable et reliant aussi l'intersection des rues Les Peupliers et Les Érables évitant tout détour et d'augmenter la circulation sur la rue Les Érables. Toutes les rues transversales aux rues Les Érables et Les Peupliers sont présentement desservies par la rue les Peupliers et devront demeurer accessibles à partir de la rue Les Peupliers

et non par la rue Les Érables toute en s'assurant d'avoir un impact le plus minimisé possible pour les résidences avoisinantes. Les résidents seraient par contre en désaccord avec une expropriation partielle et de voir leur terrain diminuer de profondeur et ainsi subir de manière importante une diminution de leur valeur résiduelle. De plus, comme la dénivellation du tunnel à cet endroit serait sujette à inondation durant les crues printanières (0-20 ans et centenaires). Il faudrait s'assurer de pallier à ce problème afin d'éviter de bloquer la circulation en cas d'inondation. Qui plus est, la réalisation des travaux devrait se faire de manière à réduire au maximum les inconvénients des citoyens du quartier, notamment en s'assurant que les phases des travaux soient réalisées de manière à éviter les détours, l'augmentation et le détournement de la circulation.

En compensation des inconvénients causés par le REM, nous demandons également que les stationnements incitatifs situés sur le chemin du Bord-de-l'Eau ne soient permis (avec vignettes) qu'aux usagers résidents de Laval-sur-le-Lac, Ste-Dorothée et Laval- Les Îles et qui servirait donc à desservir les usagers provenant du côté sud des rails et non à ceux provenant du nord, c'est-à-dire de l'Avenue des Bois et par le fait même congestionner la circulation sous le futur passage.

De plus, afin de solutionner la congestion journalière sur le Boulevard Arthur-Sauvé entre le Boulevard Dagenais de l'avenue Des Bois, ce boulevard devrait être doublé afin d'accroître la fluidité de la circulation. De même, un élargissement de l'Avenue des Bois devrait être réalisé afin de permettre une fluidité accrue de la circulation qui forcément, augmentera suite au projet REM. Le boulevard Arthur-Sauvé (route 148) et l'Avenue des Bois doivent être réaménagés afin de faciliter l'accès au train. Ce réaménagement devra aussi tenir en compte et faire en sorte de régler les problèmes aux entrées et sorties du stationnement aux heures de pointes occasionnant actuellement, des dangers et une importante congestion directement sur l'avenue Des Bois.

Un stationnement étagé devrait être construit du côté nord des voies, pour desservir la population provenant de l'avenue Des Bois afin d'augmenter la capacité actuelle qui encouragerait davantage les utilisateurs à prendre le SLR. Les places de stationnements sont actuellement insuffisantes et les gens stationnent même à l'heure actuelle dans nos rues de quartier.

La tarification et les installations du REM devraient être structurées de manière à ne pas encourager les utilisateurs à favoriser une gare versus une autre simplement dans le but d'économiser sur le prix du billet. Cette situation occasionne des déplacements inutiles et des surplus de trafic, comme il en a déjà été le cas dans le passé et qui était stimulée par une différence entre le prix demandé à Deux-Montagnes versus le prix de Laval ou plus précisément Ste-Dorothée.

Les interconnexions entre le REM les autobus et le métro devront être synchronisés ce qui n'a pas toujours été le cas.

Tous les travaux et nouvelles constructions devront être réalisés de manière à maintenir l'emprise, à ne pas interférer avec l'éventuelle A440 prévue à cet endroit, voir même en faciliter la liaison.

#### **5. Accès au Club de Golf Laval-sur-le-Lac**

Nous comprenons que l'accès au Club de Golf Laval-sur-le-Lac par la rue Les Peupliers sera éliminé. Or, le Club de Golf fait partie intégrante du quartier et plusieurs citoyens ont décidé de s'y établir étant donné la proximité de ce Club de Golf. On ne peut isoler le quartier Laval-sur-le-Lac de son Club de Golf. Il s'agit là d'une expropriation massive. Sans solution aucune, c'est exactement ce qui se passera. La relocalisation de la nouvelle entrée présente certain enjeux d'aménagement, elle exigera des réaménagements très considérables. L'entrée principale devra conserver son caractère noble et exclusif et être desservie par un chemin pouvant recevoir une circulation appropriée pour la réalisation ou la présentation de grands événements. L'accès par le chemin publique doit être sécuritaire, bien éclairée, dégagée, fluide et sans présence de courbes successives. L'entrée principale doit être distincte et éloignée de l'entrée de service servant à l'entretien et à la réception des marchandises. Nous demandons donc qu'un passage cycliste et piétonnier sous la voie ferrée soit aménagé afin de conserver un accès au Club de Golf par la rue Les Peupliers. D'ailleurs, un tel accès permettrait à plusieurs membres d'accéder au Club de Golf soit à pied, soit en vélo, favorisant ainsi une situation plus écologique. Le Club de Golf fait

partie intégrante du quartier et ne peut en être isolé. De plus, plusieurs enfants du quartier doivent accéder au Club de Golf sur une base journalière et ce, tout au long de l'été. Obliger les enfants à entrer au Club de Golf par l'accès routier destiné aux voitures, soit par la rue du chemin de fer ou le chemin St-Antoine, causerait une situation beaucoup moins sécuritaire qu'un accès par la rue Les Peupliers. Sans cet accès, les enfants devraient soit marcher ou prendre leur vélo en traversant des zones dont la circulation automobile est beaucoup plus dense, et devraient passer par la gare Ste-Dorothée, là où la circulation d'autobus et d'automobiles est constante.

## **6. Conclusion**

L'ACLSLL appuie le projet du REM, mais pas à n'importe quel prix. Il est impératif de ne pas augmenter la circulation sur la rue Les Érables, de préserver la quiétude, la beauté et l'absence de pollution sonore et visuelle qui existent en ce moment à Laval-sur-le-Lac. Ce quartier est un modèle de développement urbain en harmonie avec la nature et ses espaces verts. Transformer cet état de fait avec le projet du REM qui se veut lui-même écologique, serait contre-productif. Le projet peut très bien se réaliser sans bouleverser tout l'environnement du quartier. Nous espérons donc que nos préoccupations et suggestions seront prises en compte et mises en application. Nous vous remercions à l'avance de l'attention que vous porterez au présent mémoire et il nous fera plaisir d'élaborer sur les divers points soulevés dans celui-ci lors de la présentation orale.

**L'ASSOCIATION DE CITOYENS DE LAVAL-SUR-LE-LAC (ACLSLL)**

---

Serge Lord, secrétaire pour Jean-Jacques Beldié, président