

# Mémoire du Comité Citoyen de Laval-les-Îles



## Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

22 septembre 2016

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction.....</b>	<b>4</b>
<b>Chapitre 1 – Le Comité citoyen Laval-les-Îles.....</b>	<b>5</b>
<b>Chapitre 2 – Le quartier des Îles-Laval et le secteur Jolibourg de Sainte-Dorothée ...</b>	<b>5</b>
2.1 Le quartier Îles-Laval (îles Bigras, Pariseau, Verte).....	5
2.2 Le secteur Jolibourg du quartier Sainte-Dorothée .....	7
<b>Chapitre 3 – Deux projets d’envergure qui convergent : Les faits .....</b>	<b>7</b>
3.1 Projet de CDPQ Infra – Train REM .....	7
3.2 Projet de la Ville de Laval - Reconstruction de deux ponts routiers .....	8
<b>Chapitre 4 - Les préoccupations du CCLLI .....</b>	<b>10</b>
4.1 Impact du projet de reconstruction des ponts routiers sur le projet de REM. ....	10
4.2 La convergence et l’intégration des projets de CDPQ Infra et Ville de Laval .....	11
4.3 La coordination des chantiers des deux projets .....	14
4.4 Les nuisances durant les travaux.....	17
4.5 La dégradation de la qualité de vie des résidents .....	18
4.5.1 Pollution sonore .....	18
4.5.2 Pollution visuelle .....	23
4.5.3 Vibrations.....	27
4.6 La sécurité des lieux.....	27
4.6.1 Le REM, une technologie automatisée.....	27
4.6.2 Les services d'urgence.....	28
4.6.3 L'accès et les fermetures.....	29
4.6.4 La dépendance à l'électricité .....	29
4.6.5 Enjeux liés à la mobilité active.....	30
4.6.6 Débordement des stationnements incitatifs .....	32
Conclusion .....	33
<b>ANNEXE A - SOMMAIRE DES DEMANDES DU CCLLI POUR LE PROJET REM. ....</b>	<b>34</b>
<b>Annexe B .....</b>	<b>39</b>
Figure 1-a et 1-b .....	39
Figure 2.....	41



## Introduction

Le Comité citoyen de Laval-les-Îles (« CCLLI ») souhaite porter à l'attention du Bureau d'audiences publiques en environnement (« BAPE ») les préoccupations que soulève le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif (ci-après identifié comme étant le « Projet » ou « REM ») pour les résidents du quartier des Îles-Laval et du secteur Jolibourg à Sainte-Dorothée, Ville de Laval.

Notre environnement, qui est qualifié de « havre de paix » par ses résidents, est particulièrement paisible. Son couvert végétal, la proximité de la faune (canards, oies, renards, etc.), la densité de la végétation, l'omniprésence de la rivière des prairies, le silence qui y règne, la faible densité de la population et la nature du patrimoine bâti contribuent de façon significative à en faire un milieu de vie exceptionnel. Le quartier Îles-Laval a conservé un caractère de villégiature tout en y intégrant une densification harmonieuse du milieu urbain et ce, à quelques minutes du centre-ville de la plus 3ième plus grande agglomération au Québec. Cette spécificité des Îles-Laval est reconnue par la Ville de Laval et surtout, des citoyens qui décident de s'y installer et d'y demeurer.

Le Projet est une initiative positive mais qui suscite son lot d'inquiétudes pour le CCLLI et les membres qu'il représente. Nous avons procédé à l'analyse de la documentation déposée par le promoteur, dans le cadre de l'audience publique du BAPE, et nous n'y trouvons que très peu d'informations, d'étude et d'analyse spécifiques aux gares lavalloises et leur environnement.<sup>1</sup> Nous estimons, par ailleurs, que les impacts de l'implantation du REM dans notre communauté ne seront pas sans effets négatifs. Un tel projet ne peut être désincarné du milieu où il prendra place, il doit tenir compte des déterminants qui sont propres au site d'implantation afin d'y assurer une intégration harmonieuse.

À ces égards, notre communauté ne saurait être considérée comme un simple point de transit sur la ligne Deux-Montagnes et la nouvelle gare Bigras. De ces faits, les impacts de l'implantation de ces infrastructures et des solutions à envisager pour les mitiger ne peuvent pas simplement être référencés à ceux d'une gare implantée en milieu urbain. Le promoteur doit prendre en considération la spécificité de l'environnement propre aux Îles-Laval, en tout respect aux résidents qui y habitent.

Par ailleurs, nous nous interrogeons quant aux indicateurs acoustiques retenus pour l'étude sonore puisque ces derniers ne semblent pas refléter la nuisance des passages répétés d'un train. De manière parallèle, nous sommes préoccupés par les impacts que représente le Projet sur la circulation, de même que sur l'environnement visuel. La prise en compte de ces préoccupations est nécessaire à une lecture complète de la situation et pourra permettre de déterminer les mesures de mitigation appropriées afin que le Projet soit acceptable pour les résidents de notre quartier. Toutefois, dans l'état actuel des choses, face à l'absence de telles considérations, nous reprenons certaines des conclusions apportées à l'égard d'autres stations pour les appliquer *mutatis mutandis* aux gares Bigras et Sainte-Dorothée.

---

<sup>1</sup> Les documents du promoteur qui traitent de l'environnement des gares lavalloises sont : **DA11** (CIMA+ et HATCH. *Note technique – Analyse des impacts du REM sur les paysages*, pour CDPQ Infra inc., 26 août 2016, 54 pages et annexes) ; **DA12** (CDPQ INFRA INC, HATCH et CIMA+. *Étude d'impact sur l'ambiance sonore, août 2016, 69 pages et annexe.*) **DA13** (CDPQ INFRA INC., HATCH et CIMA+. *Étude de l'impact des vibrations*, août 2016, 49 pages et annexes) ; **DA15** (CDPQ INFRA INC., CIMA+ et HATCH. *Étude sur les gaz à effet de serre*, 26 août 2016, 17 pages) ; **DA17** (STEER DAVIES GLEAVE. *Transport Collectif sur l'axe A10/centre-ville de Montréal*, pour CDPQ Infra Inc., décembre 2015, 45 pages) ; **DA55** (CDPQ INFRA INC. Note de CDPQ Infra – Réponses aux demandes de la Commission, 1er septembre 2016, 2 pages) ; **DA63** (CDPQ INFRA INC. *Étude d'impact sur l'environnement – Fiches techniques (optimisations récentes au tracé)*, 24 août 2016, 13 pages) ; **DA65** (CDPQ INFRA INC. *Mise à jour – Temps de parcours*, 1 page)

Après une brève présentation du CCLLI, du quartier Îles-Laval, du secteur Jolibourg et du Projet, le présent mémoire exposera les préoccupations du CCLLI quant à ses impacts humains et sociaux. En conclusion, il établira une série de mesures qui doivent être mises de l'avant afin d'assurer la complète intégration et la réussite du Projet dans notre milieu de vie.

## Chapitre 1 – Le Comité citoyen Laval-les-Îles

Le Comité citoyen Laval-les-Îles (« CCLLI ») est un organisme sans but lucratif qui vise à regrouper les résidents ayant à cœur la qualité de vie de leur quartier. Le CCLLI a été créé en 2015 à l'initiative d'un groupe de citoyens préoccupés par l'état de décrépitude des ponts et des gares qui permettent d'accéder aux Îles-Laval ainsi qu'aux gares Bigras et Sainte-Dorothée.

Tel que prévu à ses lettres patentes, le CCLLI a notamment pour mission de :

- a) défendre et promouvoir les intérêts des citoyens des quartiers Îles de Laval et Jolibourg de la Ville de Laval.
- b) promouvoir les quartiers Îles de Laval et Jolibourg de la Ville de Laval.
- c) représenter les citoyens des quartiers Îles de Laval et Jolibourg de la Ville de Laval.
- d) sensibiliser les citoyens des quartiers Îles de Laval et Jolibourg de la Ville de Laval à leurs droits, obligations et responsabilités.

Ses membres sont des résidents des quartiers Îles-Laval et du secteur Jolibourg de Sainte-Dorothée.

Le conseil d'administration du CCLLI est composé de 6 administrateurs élus qui assurent la représentation des résidents du quartier à titre bénévole.

Plus d'information sur le CCLLI est disponible sur le site Facebook de l'organisme ([www.facebook.com/pages/Comité-citoyen-Laval-les-Iles](http://www.facebook.com/pages/Comité-citoyen-Laval-les-Iles)).

## Chapitre 2 – Le quartier des Îles-Laval et le secteur Jolibourg de Sainte-Dorothée

### 2.1 Le quartier Îles-Laval (îles Bigras, Pariseau, Verte)

« Coincé entre l'Île de Montréal, l'Île Bizard et l'Île Jésus, le quartier Îles-Laval est un archipel formé de [trois] îles habitées. Il s'agit de l'île Bigras, l'île Pariseau, l'île Verte et l'île Ronde [qui ne connaît maintenant aucune utilisation continue de son territoire à des fins de résidence ou agriculture] . L'île Bigras est la plus grande de toutes et aussi la plus peuplée. [À l'exception de l'île Ronde ces] (...) îles sont toutes accessibles en voiture et en vélo grâce à un pont sur la rue Dupont que l'on emprunte à partir de Laval.

Îles-Laval comprend environ 450 résidences et a une population de près 1000 habitants dont les trois quarts sont de langue maternelle française. Près d'un résident sur cinq ont l'anglais comme



## 2.2 Le secteur Jolibourg du quartier Sainte-Dorothée

Le secteur Jolibourg, où se trouve la gare de Sainte-Dorothée, est un secteur majoritairement résidentiel. « On y retrouve cependant quelques espaces verts incluant deux parcs et un terrain de golf, et deux petites zones commerciales. La première, située au sud de la station, sur le chemin du Bord-de-l'Eau, comporte une marina. La seconde située à l'est de la station, à l'intersection chemin du Bord-de-l'Eau / boulevard Jolibourg comporte un petit centre commercial (place Jolibourg), une clinique médicale de même qu'une garderie. Par ailleurs, il est à noter la présence d'une école primaire dans le secteur, l'école Les Trois Soleils, à l'intersection chemin du Bord-de-l'Eau / rue Saint-Denis comptant environ 400 élèves. »<sup>3</sup>

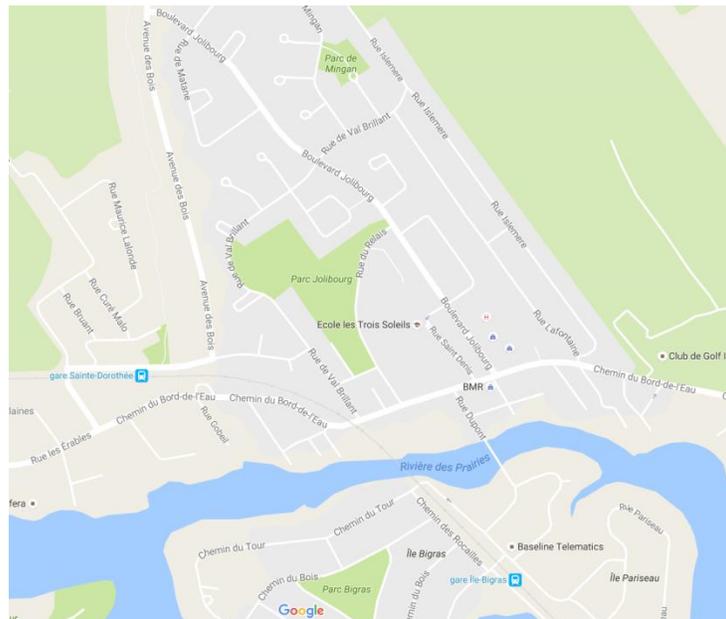


Figure 2 : Carte du secteur Jolibourg de Sainte-Dorothée

## Chapitre 3 – Deux projets d’envergure qui convergent : Les faits

### 3.1 Projet de CDPQ Infra – Train REM

Le 22 avril 2016, le maire de Montréal, Denis Coderre, et le PDG de la CDPQ ont fait l'annonce à l'ensemble de la population du Québec et des municipalités du Montréal métropolitain, d'un méga-projet de transport collectif de 5,5 milliards de dollars, nommé Réseau électrique métropolitain

<sup>3</sup> DA35 – HATCH et CANARAIL. *Note technique – Étude d'impact sur la circulation - Station Sainte-Dorothée*, pour CDPQ Infra inc., 26 août 2016, p.3-4.

(REM), résultat de la fusion de plusieurs projets antérieurs.<sup>4</sup> Le réseau présenté « compterait 67 km de corridors de rails à deux directions et s'appuierait sur la Gare centrale de Montréal comme centre névralgique à partir duquel se déploieraient quatre antennes d'un réseau de métro léger entièrement automatisé [SLR], soit les antennes Rive-Sud, Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et Deux-Montagnes. Ce réseau compterait 24 stations, 13 stationnements incitatifs et neuf terminus d'autobus permettant de relier la rive sud, la rive nord, Laval et l'Ouest de l'île de Montréal à la Gare centrale de Montréal.

Le coût de ce projet de transport collectif est estimé à 5,5 milliards \$ et serait mis en service au quatrième trimestre de 2021. Il serait en service 7 jours sur 7, 20 heures par jour et les premières rames seraient mises en service à la fin de l'année 2020. »<sup>5</sup> [nos crochets]

Plus particulièrement, sur le territoire lavallois, le Projet suit un tracé similaire à celui de l'actuel train de banlieue opéré par l'Agence métropolitaine de transport sur la ligne Montréal - Deux-Montagnes. Il passe ainsi sur le territoire des Îles-Laval pour s'arrêter à la gare Bigras puis passe sur le territoire du secteur Jolibourg pour s'arrêter à la gare Sainte-Dorothée.

Le projet prévoit notamment sur ce territoire :

- i) le réaménagement et le doublement des voies ferroviaires afin de les adapter à un train de type léger sur rail (SLR) ;
- ii) la construction de nouvelles gares ;
- iii) la reconfiguration des espaces de stationnements et des zones de circulation routière incluant un viaduc sous la voie ferrée existante, ainsi que ;
- iv) la réalisation des ouvrages et aménagements conséquents notamment sur le territoire lavallois composé du quartier Îles-Laval et du secteur Jolibourg.

Pour l'antenne Deux-Montagnes, la fréquence pressentie de passage du REM est de 6 à 12 minutes.<sup>6</sup>

La réalisation du projet REM est prévue pour s'échelonner de 2017 à 2020.

## 3.2 Projet de la Ville de Laval - Reconstruction de deux ponts routiers

Pour sa part, la Ville de Laval a entrepris il y a plusieurs années un processus afin de procéder au remplacement des deux ponts constituant les seuls points d'accès pour véhicules et piétons aux Îles-Laval à savoir les ponts Bigras et de l'Île Verte. Le pont de l'Île Bigras relie l'Île Bigras à l'Île Jésus (Laval) et celui de l'Île Verte relie cette dernière à l'Île Pariseau.

Les ouvrages en place sont dans un état de détérioration avancée justifiant en 2015 d'une part, une diminution de la capacité portante des deux ponts pour le passage des véhicules lourds et d'autre part, une restriction à une seule voie du passage des véhicules, restriction qui est toujours

---

<sup>4</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau\\_%C3%A9lectrique\\_m%C3%A9ropolitain](https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_%C3%A9lectrique_m%C3%A9ropolitain)

<sup>5</sup> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Enquête et audience publique / Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif ([http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_metropolitain/index.htm](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/index.htm))

<sup>6</sup> DA12 (CDPQ INFRA INC, HATCH et CIMA+. *Étude d'impact sur l'ambiance sonore, août 2016, 69 pages et annexe.*) tableau 7-2, p.35.

en vigueur pour le pont de l'Île Verte à cette date. En outre, des travaux d'urgence de l'ordre de 500 000\$ ont été menés en 2015 par la Ville de Laval afin de prolonger la durée de vie utile des deux ponts, le temps que les travaux de remplacement puissent être amorcés.

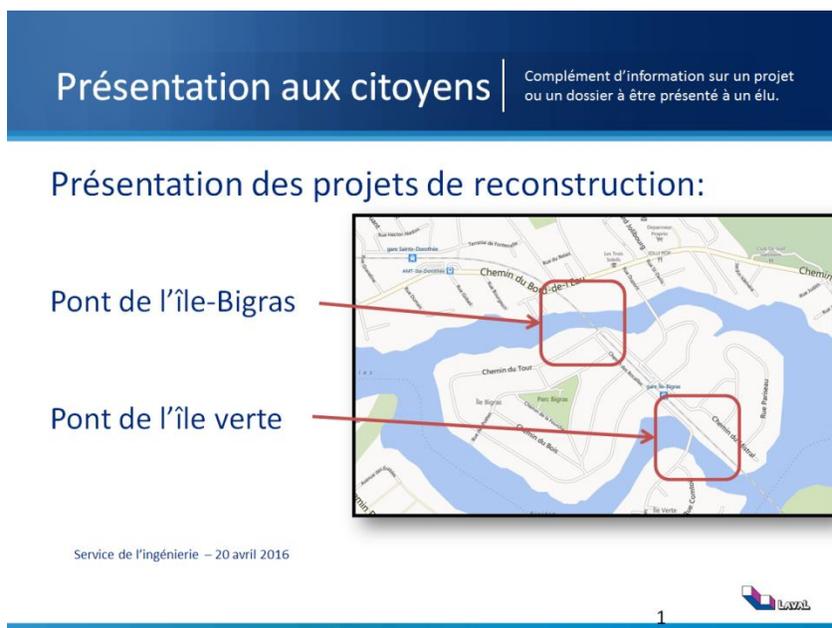
Les travaux d'infrastructures liés au remplacement de ces deux ponts sont majeurs et prévoient notamment :

- i) la construction de deux ponts temporaires ;
- ii) la destruction des deux ponts existants ;
- iii) la reconstruction de deux nouveaux ponts permanents ;
- iv) la destruction des deux ponts temporaires, ainsi que ;
- v) la réalisation des ouvrages et aménagements conséquents.

Dans la séquence de ces travaux d'infrastructures, la Ville de Laval avait établie lors d'une rencontre citoyenne du 20 avril 2016 que la reconstruction du pont de l'Île Verte devait être priorisée pour des raisons de sécurité, considérant son état de détérioration trop avancée ne permettant pas de repousser les travaux liés à sa reconstruction après ceux prévus pour le pont de l'Île Bigras.

De plus, Laval avait établie construire les deux ponts routiers temporaires à la toute première étape de ces travaux d'infrastructures. La priorisation de la construction du pont temporaire entre l'Île Jésus et l'Île Bigras étant obligatoire en support au pont existant, du fait que l'état actuel du pont Bigras ne permettrait pas l'augmentation de l'achalandage anticipée des véhicules lourds pour les travaux liés à la reconstruction du pont de l'Île Verte.

La réalisation du projet de reconstruction des ponts par la Ville de Laval est prévue pour s'échelonner du 2016 à 2020, soit essentiellement la même période que celle prévue pour le projet REM.



**Figure 3 : Présentation de la Ville Laval aux citoyens, 20 avril 2016.**

## Chapitre 4 - Les préoccupations du CCLLI

Même si le projet de REM est reçu de façon favorable par le CCLLI et ses membres, il demeure qu'il suscite diverses préoccupations.

Ses préoccupations sont liées en majeure partie :

- à l'impact du chantier de reconstruction des ponts sur le projet de REM
- aux modalités d'intégration du Projet considérant la spécificité de l'environnement du quartier Îles-Laval et aussi, et ;
- aux faits que l'échéancier anticipé d'implantation du Projet au sein des Îles-Laval et la nature des travaux liés au REM convergent avec des travaux d'infrastructures majeurs déjà planifiés par la Ville de Laval sur les îles Bigras et Verte.

Ces points n'ont pas faits l'effet des études d'impacts déposés au BAPE par CDPQ Infra.

Le présent chapitre résume les préoccupations et opinions exprimées par le conseil d'administration du CCLLI ainsi que celle portées à son attention par plusieurs de ses membres.

### 4.1 Impact du projet de reconstruction des ponts routiers sur le projet de REM.



Le projet de remplacement du pont de l'Île Bigras a un impact significatif sur le projet de REM puisqu'il s'agit du seul lien routier permettant l'acheminement des matériaux nécessaires au projet de REM. La capacité portante actuelle du Pont de l'Île Bigras est réduite à 48 tonnes. Les seules autres possibilités d'acheminement sont par pont ferroviaire, par la voie des eaux ou par transport aérien, avec les contraintes que cela suppose. Nous nous interrogeons, par ailleurs, sur la capacité des ponts en voie de remplacement et des ponts temporaires de supporter les charges occasionnées par la machinerie et les matériaux du projet REM, à tout le moins sur l'impact de l'augmentation de l'achalandage des véhicules lourds liés au Projet, qui n'était pas prévu par la Ville de Laval initialement.

Le projet de remplacement du pont de l'Île Verte a aussi un impact sur le projet de REM puisque les deux chantiers devront partager la rue des Trilles sur la portion de l'emprise de la voie ferroviaire tout en maintenant un accès pour les résidents de l'Île Verte.

**Figure 4 : Vue du pont de l'Île Verte depuis le quai de la gare de train Bigras**

### **Demande #1**

- Nous demandons que soit réalisé une étude de l'impact du projet de chantier de reconstruction des ponts routiers sur le projet de REM.

## **4.2 La convergence et l'intégration des projets de CDPQ Infra et Ville de Laval**

Les projets de REM et de réaménagement des ponts visent, en partie, une même finalité, soit celle de permettre des déplacements fluides sur le territoire visé.

Les échanges réalisés par le CCLLI avec la Ville de Laval et CDPQ Infra nous amènent à constater qu'aucune concertation ne semble avoir eu lieu, à ce jour, afin de déterminer dans quelle mesure les deux initiatives pourraient être intégrées afin que le tout soit plus important que la somme des parties. Présentement, ces échanges nous semblent être plutôt de nature informative et nous portent à croire que chaque promoteur ne prend en considération que les paramètres propres à son projet et ce, même si cette approche peut présenter des impacts, des risques, des inconvénients, voir même des préjudices pour les citoyens concernés, qui sont également des contribuables.

De plus, CDPQ Infra a clairement fait part de son intention d'une part, de confier le Projet à un consortium privé qui en sera le maître-d'œuvre (le « Consortium ») et d'autre part, de réaliser le Projet selon une approche « conception – construction ». Tel qu'expliqué par CDPQ Infra lors de l'audience publique du BAPE du 30 août dernier en soirée, en réponse à une question du CCLLI, le Consortium sera mandaté tant pour la conception que pour la réalisation des travaux du Projet. Nous comprenons dans ce contexte que CDPQ Infra fournira au Consortium un cahier des charges définissant notamment le cadre de réalisation, le budget, les échéanciers et les contraintes spécifiques liées au Projet, pour le site visé (i.e. la gare Île Bigras). Le Consortium aura ensuite « carte blanche » pour réaliser le Projet dans le respect de ce cadre et des contraintes établis. Cependant, il est aussi à noter que CDPQ Infra a précisé lors de cette même intervention que les contraintes n'avaient pas pu être déterminées en date du 30 août dernier pour toutes les stations du réseau, notamment celle de l'Île Bigras.

Le CCLLI est préoccupé :

- i) qu'aucune étude d'impact ne mentionne la co-existence de travaux d'infrastructures majeurs des ponts des îles Bigras et Verte avec ceux de CDPQ Infra et ce, à la même période et sur un territoire d'à peine 1 km<sup>2</sup> ;
- ii) de la possibilité que ces deux chantiers d'envergure soient confiés à deux maîtres-d'œuvre distincts qui par définition, n'auront pas d'obligation l'un envers l'autre. Le Consortium et/ou l'entrepreneur retenu par la Ville de Laval pourraient agir selon les déterminants et impératifs propres au projet pour lequel ils sont mandatés sans égard aux déterminants de l'autre projet.

Cette conjoncture est tout à fait atypique dans le milieu de la construction considérant la proximité des deux chantiers. Cette situation pourrait être potentiellement conflictuelle et donner lieu à des problèmes majeurs dans la coordination des ressources et/ou des

travaux de l'un ou de l'autre entrepreneur, avec des inconvénients potentiels importants pour les résidents des Îles-Laval.

De plus, advenant un problème majeur où les deux entrepreneurs travaillent dans le même environnement immédiat, par exemple sur le Chemin des Trilles où :

- le Consortium doit doubler la voie pour le REM et construire un mur de soutènement et,
- l'entrepreneur qui sera retenu par la Ville de Laval doit construire un pont temporaire et procéder à la démolition et à la reconstruction du pont de l'Île Verte.

à qui s'adresseront les citoyens qui seront lésés par une situation conflictuelle ???

Lors de ses rencontres avec les intervenants de CDPQ Infra et de la Ville de Laval, le CCLLI a proposé différents scénarios qui pourraient présenter non seulement une solution aux problématiques soulevées précédemment mais aussi, des bénéfices certains pour les contribuables de Laval et du Québec.

Nous avons questionné indépendamment les intervenants de CDPQ Infra et de la Ville de Laval sur la faisabilité que CDPQ Infra et la Ville de Laval mandatent un même entrepreneur qui pourrait à la fois, réaliser les travaux liés au REM et ceux liés à la reconstruction des ponts des îles Bigras et Verte. Cette solution permettrait d'une part de prévenir les problèmes liés à la présence de deux maîtres-d'œuvre sur deux chantiers d'envergure limitrophes, puisqu'il n'y en aurait qu'un seul. D'autre part, ceci permettrait certainement de dégager des économies d'échelle appréciables tant pour CDPQ Infra que pour Laval, aux bénéfices des contribuables de Laval et du Québec, l'entrepreneur retenu bénéficiant de la coordination de tous ces travaux.

Selon un autre scénario proposé dans le même cadre, le CCLLI a poussé plus loin ce principe d'intégration des projets de CDPQ Infra et de la Ville de Laval, aux bénéfices des contribuables de Laval et du Québec. En effet le projet de REM de CDPQ Infra prévoit la construction d'un pont ferroviaire entre l'Île Bigras et le secteur Jolibourg de l'Île Jésus, pour relier la gare Sainte Dorothée. En respectant ce cadre, la solution proposée par le CCLLI consisterait à élargir ce pont ferroviaire pour permettre l'ajout d'un lien routier à double-sens reliant l'Île Bigras à l'Île Jésus (Laval), plus spécifiquement reliant le Chemin des Rocailles à l'Avenue des Bois, respectivement.

Les bénéfices liés à ce scénario pour la communauté, CDPQ Infra et Laval sont multiples :

- La Ville de Laval pourrait ne pas avoir à démolir et à reconstruire le pont Bigras qui serait remplacé par ce lien routier longeant la voie du REM. Ceci contribuerait à diminuer les inconvénients des citoyens des Îles-Laval qui n'aurait pas à subir les travaux d'infrastructures liés à la reconstruction du pont Bigras pendant plusieurs années ;
- Les coûts pour la reconstruction du pont de l'Île Bigras sont estimés à 12M\$. En référence au point précédent, une portion significative de ce budget serait épargnée, aux bénéfices des contribuables lavallois, nonobstant le fait que des coûts seraient liés à l'élargissement du pont ferroviaire et à ces accès. On peut cependant présumer que ces coûts excédentaires seraient certainement moindres que ceux liés à la démolition et la reconstruction complète du pont Bigras.
- La vocation du pont Bigras pourrait devenir une voie piétonnière qui pourrait aussi accueillir une piste cyclable, aux bénéfices de la communauté des Îles-Laval. Il pourrait également servir de voie alternative d'accès pour les véhicules d'urgence pour accéder aux Îles-Laval ;

- Il y aurait une diminution de la circulation des résidents des Îles-Laval dans le quartier limitrophe pour accéder à l'Avenue des bois en direction de Laval ou Saint-Eustache.

Nous considérons que cette solution ne présente que des avantages pour les citoyens des Îles-Laval et n'occasionnerait pas de délai significatif à l'échéancier anticipé par CDPQ Infra pour la construction de ce pont ferroviaire puisqu'à priori, il n'y aurait qu'à élargir le pallier du pont pour accueillir de lien routier.

Finalement, nous avons proposé l'aménagement d'une piste cyclable sur le pont ferroviaire rattachant l'île Pariseau (Îles-Laval) à Roxboro (Montréal) et ceci, dès la construction de ce pont ferroviaire. Ceci permettrait à Laval de relier son réseau de pistes cyclables à celui de Montréal, aux bénéfices de ces deux communautés.

Nous croyons avoir perçu un certain intérêt pour ces différents scénarios, tant de CDPQ Infra que de la Ville de Laval. En contrepartie, le CCLLI perçoit que les objectifs, la « façon de faire » et les échéanciers de ces deux organisations pourraient les mener à des intérêts divergents et de ce fait, à ne pas considérer sérieusement ces scénarios d'intégration de leurs projet respectif, au détriment des contribuables de Laval et du Québec.

Il nous apparaît d'instinct qu'une concertation quant à la réalisation de travaux d'une telle envergure devrait permettre d'en dégager une synergie qui ne pourra que bénéficier à la population locale et régionale. Il devrait aussi, dans la mesure où les octrois de contrats sont stratégiquement planifiés, en résulter des économies d'échelle appréciables, une meilleure gestion des fonds publics ainsi qu'une réduction appréciable des nuisances pour les citoyens des Îles-Laval et de Joliboourg.

## **Demande #2**

### **À ces égards, nous demandons au BAPE :**

- De questionner la nature et le niveau de concertation de CDPQ Infra avec la Ville de Laval ;
- De se pencher sur la raisonnable qu'il y ait convergence de travaux d'infrastructures majeurs au cours de la même période sur l'Île Bigras, sans obligation pour le maître-d'œuvre du REM de coordonner lesdits travaux avec ceux de Laval ;
- De prendre les dispositions afin que CDPQ Infra mette en place des mesures concrètes afin que la coordination et la réalisation des travaux d'infrastructures du REM se fassent dans une « saine collégialité » avec la Ville de Laval en ayant pour seul et unique objectif de protéger et de mitiger les inconvénients des citoyens des Îles de Laval et de Jolibourg ;

### **De demander que CDPQ Infra :**

- Présente une étude d'impact sur la convergence des travaux d'infrastructures du REM avec ceux de la Ville de Laval (reconstruction des ponts des îles Bigras et Verte) et présente des solutions pour mitiger les impacts pour les citoyens des Îles-Laval ;
- S'engage formellement à s'entendre avec la Ville de Laval afin de mettre en place une planification et un cadre permettant la réalisation du projet du REM en concertation avec le projet des ponts de Laval et, en évitant tout conflit potentiel lié au fait qu'il pourrait y avoir deux maîtres-d'œuvre mandatés pour les projets du REM et de la reconstruction des ponts des Îles-Laval ;
- Présente un scénario, de concert avec la Ville de Laval, pour le réaménagement du pont ferroviaire rattachant l'île Bigras à l'Île Jésus afin d'y prévoir un pont routier parallèle à double sens s'appuyant sur la même structure ;
- Présente un scénario visant l'aménagement d'une piste cyclable sur le pont ferroviaire rattachant l'île Pariseau à Roxboro (Montréal).

## **4.3 La coordination des chantiers des deux projets**

Les deux projets sont prévus pour une réalisation quasi simultanée. En effet, le projet de REM est prévu pour débuter, à l'égard de l'antenne Deux-Montagnes, en août 2017 alors qu'il en va de même pour le chantier de la Ville de Laval à l'égard de la reconstruction des ponts Bigras et l'Île Verte.

Précisions d'emblée que ces travaux se dérouleront dans une aire d'environ 1 km<sup>2</sup>

## Options analysées

Complément d'information sur un projet  
ou un dossier à être présenté à un élu.

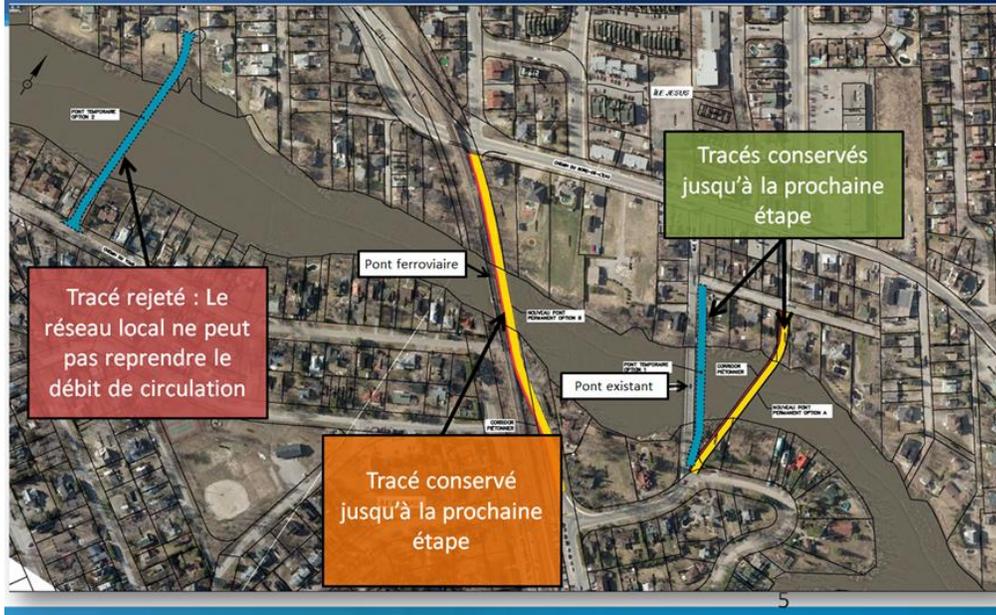
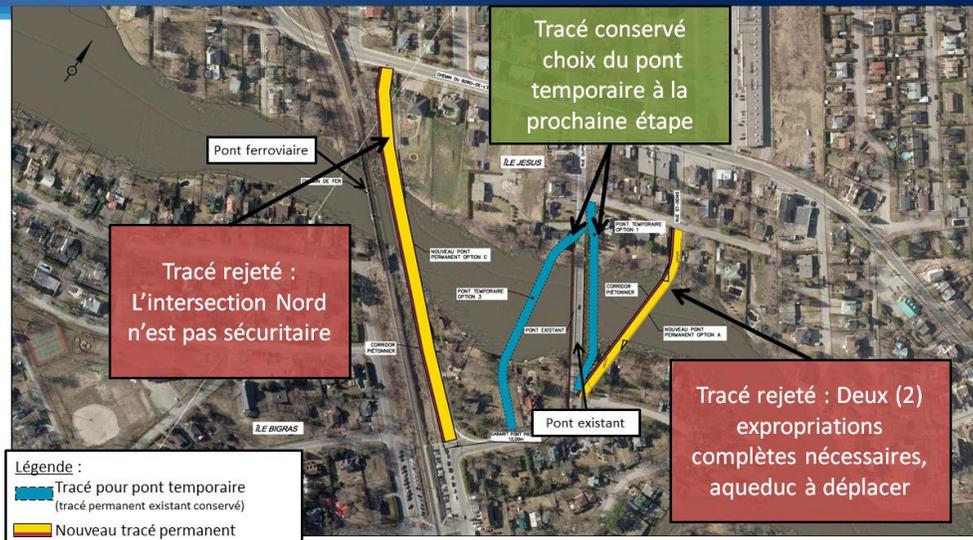


Figure 5 : Source - Présentation de la Ville de Laval aux citoyens, 20 avril 2016

## Options analysées

Complément d'information sur un projet  
ou un dossier à être présenté à un élu.



6



Figure 6 : Source - Présentation de la Ville de Laval aux citoyens, 20 avril 2016

Les scénarios pressentis par les donneurs d'ouvrage et le fait que le pont temporaire de île Verte sera constitué d'une seule voie de circulation (en alternance pour chaque direction), nous font craindre des situations de congestion routière rendant difficile la sortie ou l'entrée de l'Île Verte, aux heures de pointes.

L'équipement lourd et les véhicules personnels du personnel des deux chantiers viendront ajouter à cette congestion.

### **Demande #3**

#### **Nous demandons afin de mitiger cette situation :**

- qu'il y ait une obligation de coordination pour l'entrepreneur qui sera retenu par CDPQ Infra des diverses étapes de réalisations des chantiers REM et de réaménagement des ponts afin d'assurer un accès fluide à l'entrée et la sortie des îles Verte et Bigras ;
- qu'il y ait un guichet unique représentant les deux donneurs d'ordre afin que les citoyens aux prises avec une situation d'urgence puissent rapidement obtenir une intervention sans avoir à négocier avec leur interlocuteur pour identifier à qui appartient la responsabilité de trouver une solution. En bref, si une grue bloque le passage de façon inappropriée, nous ne voulons pas avoir à déterminer à qui elle appartient. Nous voulons simplement qu'elle libère les lieux ;
- Qu'il y ait sur les lieux des services d'urgence appropriés en cas de fermeture ou d'accès limité ;
- Qu'un comité de «Bon voisinage» soit mis en place par CDPQ Infra et que le CCLLI puisse être considéré en tant que membre de ce comité.



Cette préoccupation de coordination origine notamment du fait, qu'à l'occasion du chantier de consolidation de la structure du pont reliant l'Île Bigras à l'île Jésus, au printemps 2016, le contracteur du chantier a décidé de façon inopinée de bloquer l'accès au pont sans en avoir averti les citoyens au préalable.

**Figure 7 : Vue sur le pont Bigras, travaux bloquant l'accès et la sortie des citoyens.**



Par ailleurs, un récent bris d'aqueduc, le 27 mars 2016, sur ce même pont, nous a permis de constater une seconde fois l'impact d'une fermeture, et ce, dans un contexte où l'évacuation de certains citoyens à mobilité réduite a dû être effectué avec peu d'aide et de ressources.

**Figure 8 : Bris d'aqueduc le 27 mars 2016, évacuation difficile des résidents**

#### 4.4 Les nuisances durant les travaux

La réalisation simultanée des travaux des projets de REM et de réaménagement des ponts s'échelonnera sur plus de 3 ans.

Ceux-ci ne manqueront pas de causer des inconvénients au niveau du bruit, des vibrations, de la poussière et de la circulation.

Citons à titre d'exemple les problématiques majeures que soulève CDPQ Infra à l'égard de la perturbation du transport collectif, la circulation des véhicules lourds, des autobus et taxis ainsi que la difficulté d'accès aux stationnements incitatifs. Voir annexe B-Figure 1 extrait de la fiche techniques – ouvrages et stations d'art – Bigras (DA37, p. 6 et 7)

Le CCLLI est préoccupé par cette situation notamment compte tenu de la longue période des travaux.

##### **Demande #4**

**Il est demandé que les mesures de mitigation appropriées soient mises de l'avant. Sans prescrire la nature de celles-ci nous pensons notamment à :**

- un horaire de travaux prévoyant que ceux-ci devront être réalisés à l'intérieur d'une plage horaire circonscrite (8h à 20h) sur semaine;
- des nettoyages hebdomadaires des chantiers et rues adjacentes afin de limiter la dissémination des poussières;
- des normes limites quant au bruit généré par les travaux et l'usage de machinerie;
- une surveillance régulière du respect des mesures de mitigation mises de l'avant;
- la désignation d'une personne responsable de cette surveillance à laquelle il sera possible de se référer en cas de situation problématique et de non-respect de la quiétude minimale à laquelle ont droit de s'attendre les résidents.

## 4.5 La dégradation de la qualité de vie des résidents

Tout impact négatif sur le milieu au niveau sonore et visuel ainsi que les nuisances occasionnées par des vibrations sont susceptibles d'avoir des répercussions non seulement sur la qualité de vie des résidents mais également sur la valeur foncière de leurs propriétés. Cette situation est grandement préoccupante.



**Figure 9 : Vue de l'île Bigras depuis le pont de l'île Verte**

### 4.5.1 Pollution sonore

Le CCLLI a des appréhensions quant à l'impact que pourrait avoir le projet de REM, tant dans sa phase de réalisation que lors de son opération, au niveau sonore et visuel.

Nous constatons par ailleurs, à la lumière des informations contenues à l'étude d'impact sur l'ambiance sonore déposée par CDPQ Infra et réalisée par Hatch (DA12, section 4.1.1.9, p.12-13) que la réglementation de la Ville de Laval ne fournit aucune protection quant au niveau de bruit généré lors de travaux temporaires et ceux occasionnés par des trains. La réglementation en place ne peut ainsi, d'aucune façon, apporter une solution aux enjeux que vivront les résidents des Îles-Laval durant les travaux à venir et l'opération du REM.

**Nous reproduisons ci-dessous un extrait de cette étude (DA12, section 4.1.1.9, p.12-13) :**

#### 4.1.1.9 Niveaux acoustiques selon la réglementation de la ville de Laval

La réglementation sur le bruit de la ville de Laval considère deux périodes de référence pour l'analyse du bruit : le jour (entre 7h et 21h) et la nuit (entre 21 h et 7 h). Les niveaux acoustiques à respecter sont rassemblés dans le Tableau 4-6.

**Tableau 4-6 : Niveaux acoustiques selon la réglementation de la ville de Laval**

Type de bruit	Jour (entre 7 h et 21 h) (dBA)	Nuit (entre 21 h et 7 h) (dBA)
Bruit perçu à l'extérieur – en limite de terrain habité	55	50
Bruit perçu à l'intérieur d'un bâtiment habité – à l'intérieur d'une chambre à coucher	45	40
Bruit perçu à l'intérieur d'un bâtiment habité – à l'intérieur d'autres pièces	50	45
Bruit d'impact – en limite de terrain habité	-	75

Lorsqu'un bruit d'impact ou un bruit porteur d'information est émis, les niveaux équivalents de bruit mentionnés ci-dessus sont réduits de 5 dBA.

Néanmoins, les limites d'émission de bruit du *Tableau 4-6* ne s'appliquent pas lors de la production d'un bruit provenant de la machinerie ou de l'équipement utilisé lors de l'exécution de travaux à caractère temporaire, tels que des travaux de construction, de rénovation, de démolition, de modification ou de réparation d'un bâtiment ou d'une structure temporaire, entre 7 heures et 21 heures, du lundi au samedi inclusivement, et pour les bruits provenant des véhicules routiers ou ferroviaires (Ville de Laval, 2016).

### **Demande #5**

#### **Nous demandons :**

- Au BAPE de confirmer que les travaux à réaliser dans le Projet respectent les normes édictées par la réglementation sans égard au caractère temporaire des travaux.
- Par ailleurs, que le BAPE prévoit dans ses recommandations que CDPQ Infra s'engage à respecter cette réglementation même à l'égard des bruits provenant de véhicules ferroviaires.
- Que les niveaux sonores actuels dans le milieu ambiant, puisqu'ils sont en deçà de cette réglementation, avant le projet, ne soient en aucun temps dépassés après celui-ci.
- Que les niveaux sonores, même durant la courte période de passage du REM, ne dépasse jamais ces seuils (Lmax 55 dBA le jour et 50 dBA le soir) au niveau des habitations, et non pas seulement aux points de mesure de l'étude DA 12.

Zone	Critères de bruit (dBA)	
	Jour (7 h à 19 h)	Nuit (19 h à 7 h)
I : Territoire destiné à des habitations unifamiliales isolées ou jumelées, à des écoles, hôpitaux ou autres établissements de services d'enseignement, de santé ou de convalescence. Terrain d'une habitation existante en zone agricole	45	40
II : Territoire destiné à des habitations en unités de logement multiples, des parcs de maisons mobiles, des institutions ou des campings	50	45
III : Territoire destiné à des usages commerciaux ou à des parcs récréatifs <sup>(1)</sup>	55	50
IV : Territoire zoné pour fins industrielles ou agricoles <sup>(2)</sup>	70	70

Tableau 4-8 : Critères sonores de la note d'instruction (MDDELCC, 2006)<sup>7</sup>

À l'exception du bruit causé par l'actuel train lourd de la ligne Deux-Montagnes et des barrières du passage à niveau, l'environnement sonore des abords du futur tracé du REM, sur les Îles-Laval, n'est perturbé que par la rare circulation automobile et les activités usuelles de la population. Le chant des oiseaux, des cigales et ouaouarons domine.

Sur semaine, l'actuel train passe environ 45 fois par jour dans une direction ou l'autre. À l'occasion des fins de semaine l'offre de service est nettement moindre (22 passages le samedi, 12 le dimanche ; Réf. Annexe B, Fig.2, *AMT-Horaire des trains de la Ligne Deux-Montagnes*).

Chaque passage génère du bruit provenant notamment :

- du signal émis par les barrières du passage à niveau (son de cloche) à la gare Bigras ;
- des moteurs des voitures composant le train ;
- du roulement sur les rails jointés ;
- du roulement sur les ponts ferroviaires ;
- des annonces émises par les haut-parleurs (à l'occasion).



**Figure 10 : Vue du pont ferroviaire depuis le parc de la rue Comtois. Le plan d'eau a un effet de réverbération pour le bruit qui se propage aux résidences riveraines limitrophes.**

Cette pollution sonore est d'une intensité variable selon la position où l'on se trouve. L'effet de réverbération du bruit est particulièrement notable aux abords de la Rivière des prairies qui propage le bruit qu'occasionne le passage des ponts ferroviaires qui relient l'île Pariseau à Roxboro et à Laval, et ce, bien au-delà des abords immédiats de la ligne de train.

<sup>7</sup> DA-12 CDPQ INFRA INC., HATCH et CIMA+. *Étude de l'impact sur l'ambiance sonore*, août 2016, 69 pages et annexes.

Le niveau sonore observé aux Îles-Laval, notamment celui généré par l'actuel train, est un fait connu et socialement accepté par les résidents. Il représente l'inévitable compromis dans la balance des avantages et inconvénients à avoir à proximité un moyen de transport qui constitue une alternative à l'automobile. Toutefois, nous demandons que le niveau sonore des Îles-Laval soit maintenu à un seuil non seulement qui ne dépasse pas le niveau actuel mais qui, de la perception humaine, ne cause pas plus d'inconfort. L'environnement sonore des Îles-Laval est particulièrement paisible et cet état de fait doit demeurer à tout prix.

Le CCLLI demande à ce que le BAPE obtienne de la Ville de Laval une étude de l'environnement sonore actuel basée sur des indicateurs acoustiques qui tiennent compte de la nuisance occasionnée par les passages répétés du train, tant pour les jours de semaine, que le samedi et dimanche, et ce, pour chacune des résidences situées dans la périphérie du tracé de la ligne du REM, de même que dans les zones de propagation du bruit des ponts ferroviaires.

Cette étude pourra servir de point de référence afin d'évaluer la performance et la suffisance des mesures de mitigation du bruit que CDPQ Infra mettra en place pour atteindre cet objectif.

Nous soulignons avec un désaccord marqué, l'approche de la CDPQ Infra qui dans ses études établit une moyenne journalière du bruit afin de démontrer que l'implantation du REM constitue une diminution du niveau de bruit. Nous estimons qu'un silence ambiant entrecoupé de quelques épisodes de bruit occasionnés par 259 passages de train est sans commune mesure avec celui que représenteraient 2800 passages<sup>8</sup> par semaine (soit près de 11 fois plus souvent) d'un REM même à une intensité sonore moindre, quoique peu significativement, à la face même des études présentées à DA-12.

Par ailleurs, bien que nous ne soyons pas des experts dans le domaine de l'acoustique, nous relevons certains éléments qui nous laissent perplexes face à certaines des conclusions de l'étude d'impact sonore réalisée par Hatch.

En effet, l'étude ne semble pas faire de distinction entre la semaine et la fin de semaine. En fait, présentement la fréquence de passage des trains de passagers dit « lourd » est beaucoup moindre la fin de semaine que sur semaine. Tel que mentionné ci-avant, il y a 11 trains le samedi et 6 le dimanche en direction de Montréal et le même nombre en direction de Deux-Montagnes. De plus, ceux-ci comprennent moins de wagons la fin de semaine que sur semaine et, par le fait même, émettent moins fréquemment de bruit et, conséquemment, un bruit total moindre.

L'étude se base sur des trains qui n'existent pas encore. Le fabricant n'est, à ce jour, pas connu. Ainsi l'étude DA12 se base sur des chiffres incertains pour modéliser l'impact sonore anticipé.

Sur l'antenne Deux-Montagnes, l'étude n'est pas claire à savoir si la simulation tient compte du doublement des voies ferrées. Une fréquence aux 6 minutes vers une direction résulte en un passage aux 3 minutes dans une direction ou l'autre. Puisque rien ne garantit une parfaite synchronisation, il est évident que le résident sera soumis à un bruit plus ou moins constant en intensité compte tenu de la fréquence élevé des passages et, lorsque les deux trains passeront en même temps, le bruit sera nécessairement plus important.

L'étude se base sur un train roulant à 80km/h, cette vitesse correspond au niveau de bruit moyen en opération et correspond aussi au niveau de bruit lors de la décélération et freinage. Ainsi pour simplifier la simulation, un train roulant à 80 km/h, tout au long du parcours, a été utilisé pour

---

<sup>8</sup> Calculé sur la base d'un passage au 3 minutes, 20 heures/jour, 7 jour/semaine

modéliser le bruit anticipé. Il y a donc des raisons de croire qu'à proximité des gares, le bruit sera d'une plus longue durée puisque les trains ne rouleront pas aussi vite.

Présentement la fréquence des passages de train, la nuit, est faible. La nuit, sur semaine, il y a 5 passages entre 23h à 7h (heures utilisées par l'étude pour définir la nuit) et seulement 2 la fin de semaine. Il est évident que le REM sera plus fréquent puisqu'il sera en opération 7 jours sur 7 de 5h00 le matin à 1h00 la nuit. Durant la nuit, l'étude cite une fréquence de 12 minutes, ceci correspond à un train aux 6 minutes si nous comptons les deux directions.

De plus, à la lumière de nos entretiens récents, il y a plusieurs facteurs qui nous permettent de penser que l'étude sous-estime largement l'impact sonore prévu, notamment :

- Diminution de 20% de la pointe sonore lors du passage et, de seulement 1db en moyenne (donc, il n'y aura pas une diminution significative du bruit). Cependant, les citoyens des Îles subiront un bruit de fond constant pendant au moins les 6 heures (AM et PM) de la période d'achalandage.

En principe, un bruit constant de cette nature est comparable à ce que vous pouvez entendre dans un quartier qui est en périphérie d'une autoroute, un sifflement constant en trame de fond... alors qu'actuellement, le silence prévaut avec en trame de fond, les sons de la nature environnante.

- Les paramètres considérés dans la modélisation se basent sur 1 train aux 12 min et aux 6 min aux heures de pointe. C'est un paramètre très important. Or CDPQ Infra nous a confirmé lors de notre rencontre du 15 août dernier, que le promoteur pourrait s'ajuster à la demande en ajoutant des trains. Une fréquence de 3 minutes a été mentionnée.

C'est à la base même de son modèle d'affaires, sa capacité d'augmenter la fréquence des passages du REM pour répondre à l'augmentation prévisible et anticipée de l'achalandage.

- CDPQ Infra aurait évoqué que, sur demande, le REM pourrait avoir des wagons de plus aux heures de pointes et passer de 4 à 6 voitures par train, une augmentation de 50%, sur 6 heures au moins...
- L'achalandage prévu devrait, en principe, augmenter la fréquence de passage des trains aux cours des années à venir, nous ne voyons pas ces données dans [la étude/l'étude](#) DA12.

Au-delà de toutes considérations acoustiques scientifiques, la perception humaine, le milieu et les habitudes de vie et l'environnement rural exceptionnel des Îles-Laval sont tous des facteurs qui doivent être pris en considération, surtout dans le contexte où le tracé du REM passe au milieu des Îles-Laval et face au site d'implantation de la gare Bigras.

Ces points sont d'autant plus importants que les Îles-Laval présentent une proportion importante de résidents à l'âge de la retraite. L'impact relatif de la pollution sonore sera supérieur dans le cas de ces résidents retraités présents à leur domicile même sur semaine, en comparaison d'un travailleur qui n'y est pas présent pour l'essentiel du temps du lundi au vendredi, spécifiquement en période d'achalandage.

### **Demande #6**

- Il nous apparaît primordial que des mesures de mitigation (ex.: dispositifs ou murs anti-bruit de préférence végétal) soient prévues sur toute la distance de passage des voies ferroviaires dans les Îles-Laval.
- Nous demandons également qu'il y ait un engagement ferme de la part de CDPQ Infra quant aux niveaux sonores qui devront être respectés durant les travaux et lors de l'opération du train. De plus, qu'il s'engage également, par la suite, à réaliser et rendre disponible pour le CCLLI, des relevés du niveau sonore, et ce, 3 mois après la mise en opération du REM puis 6 mois plus tard et ensuite à raison d'une fois l'an pour une période de 5 ans.

### **4.5.2 Pollution visuelle**

Tel que souligné précédemment, le cadre paysager des Îles-Laval est de type champêtre où le couvert forestier mature est omniprésent. L'homogénéité du milieu est exceptionnelle et c'est ce qui a incité une vaste majorité des résidents à s'y établir.



**Figure 11 : Vue du pont ferroviaire menant à Roxboro, de la rivière des Prairies. Prise de vue depuis le parc de la rue Comtois. Illustration des activités récréatives de pêche et de la bande forestière qui borde le tracé de la voie ferrée.**

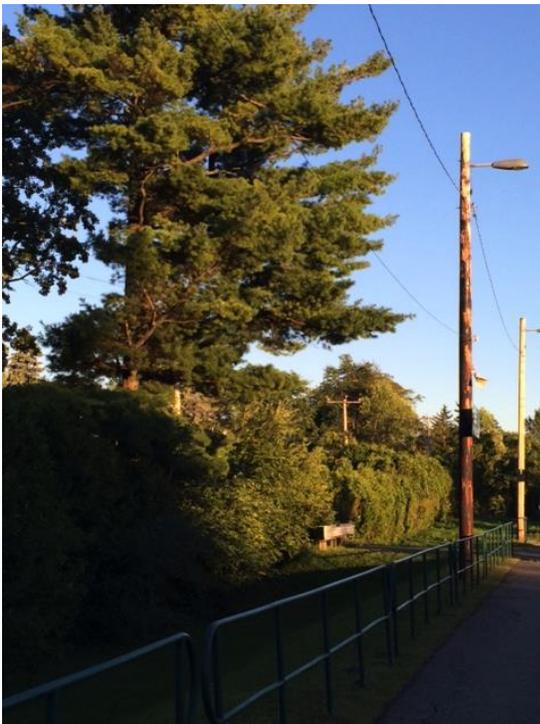
Nous constatons que l'analyse des impacts du REM sur les paysages (DA11) ne comporte aucune référence spécifique à l'environnement de la gare de l'île Bigras. Ce constat est surprenant. Nous estimons que l'environnement paysager des Îles-Laval est singulier et sans commune mesure avec plusieurs des points ciblés comme étant d'intérêt dans l'étude réalisée pour le compte de

CDPQ Infra. En effet, la particularité du paysage est qu'il se dégage une grande harmonie entre la forte végétation, valorisée par les résidents, et le cadre bâti qu'ils y ont intégré avec respect.

Les photos ci-dessous illustrent plus particulièrement le paysage situé aux abords du tracé de la ligne de train.



**Figure 12 : Vue de la cour arrière d'une résidence limitrophe de la voie ferrée depuis le quai de la gare Bigras**



**Figure 13 : Vue de cours arrière de résidences limitrophes de la voie ferrée depuis le quai de la gare Bigras**

Ces photos illustrent également les efforts et le soin pris par les résidents pour minimiser l'impact visuel du train actuel sur le paysage qu'ils peuvent observer de leur cour arrière. Tout rehaussement de la voie ferroviaire aura pour effet de rendre encore plus visible le train. Ainsi, les écrans végétaux privés ou publics devront être adaptés. Par ailleurs, les mesures mises en place par CDPQ Infra devront tenir compte que l'impact visuel est nettement plus présent dans la période de l'année où les arbres à feuilles caduques sont dégarnis.

Nous retenons de l'étude DA11 que : « *L'implantation de la voie aérienne dans le secteur de l'île Roxboro et du parc des Rapides du Cheval-Blanc aura un impact significatif sur les paysages des usagers du parc, bien que le tracé utilisé soit déjà existant. Vu l'usage récréatif du secteur, l'impact sur le paysage demeurera significatif malgré le couvert forestier existant. La figure 4-3 présente une simulation visuelle du tracé pour les usagers de la piste cyclable du parc. Figure 4-3 : Simulation de l'impact visuel du projet pour les usagers du parc des Rapides du Cheval Blanc, vue sud-ouest* »<sup>9</sup>

Face à ces constats pour une portion du territoire limitrophe au notre (c.-à-d. juste l'autre côté du pont ferroviaire menant de Laval à Roxboro), nous sommes d'avis que de tels impacts se matérialiseront aussi dans le secteur des gares Bigras et Sainte-Dorothée. Les mesures de mitigation appropriées devront être mises de l'avant.

Nous estimons important que les travaux de réalisation du REM soient effectués dans le respect de l'homogénéité de ce cadre. Le couvert végétal actuel au pourtour de la gare permet de préserver l'environnement champêtre typique du lieu, tout en atténuant la pollution visuelle lié au passage des trains. La végétation permet également de limiter l'effet d'ilot de chaleur lié à la construction de bâtiment et des stationnements incitatifs.

Les structures et ouvrages à être implantés devront s'intégrer à l'environnement existant et ne pas occasionner de nouvelles vues sur le train lorsqu'il circule sur l'une ou l'autre des voies.

Les résidences qui ont actuellement une vue directe sur les stationnements incitatifs jouissent malgré tout d'un horizon dégagé et pratiquement aucune voiture n'occupent ces stationnements les fins de semaines. Les rails surélevés et l'implantation de la nouvelle gare viendront certainement changer la perspective visuelle de ces résidents. Des mesures de mitigations devraient être mises de l'avant, par CDPQ Infra, pour minimiser cet impact.

La construction du mur de soutènement, destiné à permettre le doublement des voies ferrées le long de la rue des Trilles, aura un impact visuel négatif. Celui-ci devrait être camouflé, en façade, par un écran végétal. Selon notre compréhension des travaux à venir, le mur de soutènement et son écran végétal devraient se situer approximativement à l'emplacement occupé par la clôture apparaissant à la photo ci-dessous.

---

<sup>9</sup> Source : DA11, p.46, Figure 4-3 : Simulation de l'impact visuel du projet pour les usagers du parc des Rapides du Cheval Blanc, vue sud-ouest



**Figure 14 : Vue de la façade de deux résidences depuis le quai de la gare Bigras.**

Le type d'écran végétal retenu devrait avoir le double objectif de diminuer la pollution visuelle et de réduire le bruit (c.-à-d. mur végétal anti-bruit).<sup>10</sup>



**Figure 15 : Vue de la rue Des Trilles et de la voie ferrée.**

<sup>10</sup> <http://espacepouurlavie.ca/sites/espacepouurlavie.ca/files/realisation-dun-mur-fait-de-vegetaux.pdf>

## **Demande #7**

Par ailleurs, les propriétés adjacentes au tracé du train ne devraient pas souffrir de percées visuelles additionnelles à celles qui existent déjà. Les mesures de mitigation destinées à bloquer ces vues devront être mises en place. La coupe d'arbres, arbustes et plantes indigènes devraient être minimisée lors de l'exécution des travaux. Des mesures devraient être prévues pour remplacer la végétation coupée lors des travaux.

### **4.5.3 Vibrations**

L'étude des vibrations (DA13) indique au tableau 9.1 que plusieurs zones de l'antenne Deux-Montagnes sont au-dessus des limites du FTA pour les vibrations. Des mesures de mitigation devront être mises en place pour atteindre des mesures acceptables aux niveaux des vibrations. Nous anticipons que cet enjeu est particulièrement important pour les propriétés limitrophes à la voie ferrée.



Nous constatons que l'étude DA55 indique que « plusieurs solutions d'ingénierie [sont] envisageables [dont] la mise en place de voies sur ballast reposant sur de nouveaux tabliers d'acier [qui] pourrait être celle favorisée à l'étape de réalisation du projet. Cette approche permet au système de voie de demeurer indépendant de la structure du pont et d'éviter d'éventuels problèmes liés aux phénomènes de vibration, de contraction ou de dilatation des matériaux. »<sup>11</sup> [nos crochets]

**Figure 16 : Train surélevé tel que présenté au DA-11, p.46**

## **4.6 La sécurité des lieux**

Les Îles-Laval constituent un environnement sécuritaire notamment en raison des relations de voisinage qu'entretiennent ses résidents, le faible niveau de circulation routière et ferroviaire et, le nombre limité de points d'accès (pont de l'Île Bigras et ponts ferroviaires).

### **4.6.1 Le REM, une technologie automatisée**

Le projet de REM prévoit un train automatisé, sans chauffeur, qui aura une fréquence de passage nettement plus élevée que l'actuel train lourd en service.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> DA55 CDPQ INFRA INC. Note de CDPQ Infra – Réponses aux demandes de la Commission, 1er septembre 2016, 2 pages.

<sup>12</sup> DA63 CDPQ INFRA INC. *Étude d'impact sur l'environnement – Fiches techniques (optimisations récentes au tracé)*, 24 août 2016, 13 pages., Fiche technique 9 : environ 150 départs par jour.

Cette nouvelle technologie et cette fréquence de passage accrue ne sont pas sans soulever d'inquiétude quant à de possibles mal fonctionnement ou déraillement.

#### **Demande #8**

Le CCLLI demande à ce que CDPQ Infra produise de l'information sur la sécurité de cette nouvelle technologie, les risques qu'elle représente, les mesures mises en place pour mitiger ceux-ci.

Nous croyons de plus que la population locale, notamment les résidents limitrophes au tracé du REM, soient informés du plan d'urgence qui serait déployé dans le contexte d'un incident.

### **4.6.2 Les services d'urgence**

Les ponts de l'Île Bigras et de l'île Verte sont les seuls liens routiers et piétonniers qui rattachent les Îles-Laval à l'île Jésus. Leur accessibilité permanente est essentielle pour la sécurité des citoyens afin de permettre, le cas échéant, la libre circulation des camions de pompiers, ambulances, voiture de polices, etc. (« véhicules d'urgence de 1ère ligne »).

La réalisation des travaux requerra la présence de machinerie lourde qui viendra nécessairement nuire à la fluidité de la circulation actuelle (automobiles, cyclistes, piétons). Cette situation sera amplifiée par la présence des véhicules personnels des travailleurs des chantiers, la concomitance avec les projets de réaménagement des ponts et le temps d'attente imposé compte tenu que certains ponts temporaires pourraient n'avoir d'une seule voie de circulation.

#### **Demande #9**

Le CCLLI demande que la sécurité des lieux soit assurée durant toute la période de réalisation des travaux et que les aménagements mis en place permettent en tout temps l'accès aux véhicules d'urgence de 1<sup>ère</sup> ligne et qu'à défaut, les services essentiels soient assurés directement sur chacune des îles (présence permanente d'un camion de pompier, ambulances, voiture de police et du personnel conséquent ainsi que le prêt temporaire d'extincteur domestique). De telles mesures ont précédemment été prises lors du remplacement d'un ponceau, il y a quelques années, sur l'île Verte.

### 4.6.3 L'accès et les fermetures

#### **Demande #10**

L'accessibilité aux îles Verte, Bigras et Pariseau ne doit en aucun temps être compromise. Les mesures de mitigation à mettre en place devront :

- permettre une circulation sans temps d'attente supérieur à un délai de 50 secondes (il s'agit du temps d'attente qu'impose le feu de circulation du pont de l'Île Verte en raison du fait que celui-ci est devenu unidirectionnel en raison de l'affaiblissement de sa structure) ;
- prévoir que les voies de circulation, incluant les structures temporaires, permettront une circulation bidirectionnelle simultanée ;
- prévoir la sécurité des écoliers qui utilisent le transport scolaire ou qui marchent pour accéder à l'école de quartier (École primaire Les Trois soleils) ;
- prévoir un avis préalable de 72 heures acheminé à chacune des résidences des îles-Laval pour informer de toute fermeture des points d'accès routiers. Ces fermetures devraient être limitées à des situations d'exception, être de très brève durée (2h au maximum) et impérativement effectuées de nuit entre 24h00 et 5h00.
- prévoir pour les îles isolées par une fermeture des accès routiers un service de navette permettant le raccompagnement à domicile une fois que les résidents auront accès à leur île par l'utilisation du lien piétonnier ;
- prévoir en tout temps le maintien en continu d'accès piétonnier.

### 4.6.4 La dépendance à l'électricité



Le maintien de l'alimentation électrique est essentiel sur les îles-Laval. Plusieurs résidents riverains ou même situés au centre des îles doivent maintenir en fonction constamment des systèmes d'évacuation des eaux, et ce, en tout temps de l'année. La défaillance ou l'indisponibilité de ses systèmes occasionnent des dommages à leurs propriétés. Les périodes de crues constituent par ailleurs des moments particulièrement critiques à cet égard.

À sa face même le projet de REM demandera le déplacement d'une ligne électrique qui longe actuellement la voie ferrée. Cette relocalisation devra se faire en évitant toute interruption de l'alimentation en électricité.

**Figure 17 : Vue du chemin des Trilles depuis le quai de la Gare Bigras où l'on remarque l'existence d'une ligne électrique au futur emplacement de la seconde voie ferroviaire.**

### **Demande #11**

Ainsi, nous demandons que les mesures de mitigation appropriées soient apportées afin qu'il n'y ait, en aucune circonstance, une interruption du courant électrique sans que des sources de courant alternatives ne soient disponibles pour les citoyens concernés (ex. : génératrice).

## **4.6.5 Enjeux liés à la mobilité active**

### **Trottoirs et éclairage**

Pour les résidents du secteur qui optent de venir aux gares à pied, l'absence de trottoir constitue un enjeu de sécurité dut à la forte circulation auto induite par les gares surtout aux heures de pointes.

### **Demande #12**

Il serait opportun que, parallèlement au projet de transformation des gares, la Ville de Laval prévoit l'aménagement d'un trottoir ou du moins d'un corridor piéton balisé pour favoriser la mobilité active des résidents, et ce, avec l'éclairage adéquat.<sup>13</sup>

Aucun trottoir n'existe, à l'heure actuelle, pour accéder au pont menant de l'Île Jésus au pont de l'Île Bigras. Il en est de même le long de la rue les Érables – Chemin du Bord-de-l'Eau et de la rue du Chemin-de-Fer notamment dans le tronçon entre la rue des Plaines et la rue Bourgeois aux abords de la gare Sainte-Dorothée. L'ensemble de ces secteurs souffre par ailleurs de l'absence d'éclairage. Dans les conditions actuelles, la mobilité active, de soir, est dangereuse.



**Figure 19 : Vue du pont Bigras sur Dupont, depuis Bord-de-l'eau**

<sup>13</sup> L'étude DA35 formule une recommandation en ce sens pour la gare Sainte-Dorothée. Nous croyons qu'il en va de même pour la gare Bigras. HATCH et CANARAIL. *Note technique – Étude d'impact sur la circulation - Station Sainte-Dorothée*, pour CDPQ Infra inc., 26 août 2016, 28 pages et annexe.



**Figure 20 : Bord-de-l'eau, côté est à proximité de la gare Sainte-Dorothée**

## **Déplacements à vélos**

Plusieurs axes de réseaux cyclables convergent vers le site des gares, « offrant ainsi un potentiel d'accroître significativement les déplacements à vélo en destination des stations. Toutefois, le corridor ferroviaire constitue présentement une barrière physique qui limite l'accessibilité au site pour les vélos en provenance de l'Est.

### **Demande #13**

[À l'égard de la gare de Sainte-Dorothée], il est recommandé d'intégrer l'aménagement d'une piste cyclable dans la conception du lien routier proposé dans le prolongement de l'avenue des Bois, et entre la rue du Chemin-de-Fer et l'accès à la station situé sur le chemin du Bord-de-l'eau. Par ailleurs, il serait opportun que la Ville de Laval prévoit l'aménagement de bandes cyclables sur la rue les Érables et le chemin du Bord-de-l'eau, pour assurer la continuité entre les liens cyclables existants et les aménagements projetés au niveau de la station. »<sup>14</sup> [nos crochets et notre encadré].

Nous croyons que des aménagements de même nature doivent être effectués pour les abords de la station Bigras.

Par ailleurs, le *momentum* que crée le projet REM devrait être saisi pour prévoir les liens cyclables qui permettront le raccordement de la gare Bigras à celle de Roxboro.

## **4.6.6 Débordement des stationnements incitatifs**

L'étude DA15 portant sur les effets des gaz à effet de serre met de l'avant que les stationnements incitatifs des gares lavalloise ont un taux de disponibilité élevé particulièrement à la gare Bigras où celui-ci ci serait de 99% à l'égard des 65 places de stationnement (ref DA15, tableau 3-4). Ces conclusions nous laissent perplexes et vont radicalement à l'encontre des constatations que nous sommes à même de porter 365 jours par an. Les stationnements sont remplis à plein capacité les jours de semaine et affichent effectivement un fort taux de disponibilité durant les fins de semaine. Du lundi au vendredi, les usagers du train qui utilisent la voiture pour se rendre à la gare Bigras doivent souvent trouver un stationnement autre que celui prévu à cette fin. Des débordements sont ainsi constaté dans le stationnement de l'Église Notre-Dame-de-L'Espérance et Centre communautaire Bigras.

Cette situation de débordement pourrait devenir préoccupante si l'achalandage du REM suscite un afflux additionnel de véhicules automobiles qui auront nécessairement un impact sur la sécurité routière et des piétons.<sup>15</sup>

### **Demande #14**

L'étude DA35 (3.7.5 Stationnement sur rues) propose que des mesures de suivis, après l'implantation des stations, soient mises en place pour réévaluer l'état de la situation quant au débordement et stationnement dans les rues en contravention de la réglementation municipale existante et apporter au besoin les ajustements qui seraient requis. Nous souscrivons à cette recommandation et la faisons notre.

<sup>14</sup> DA35, HATCH et CANARAIL. *Note technique – Étude d'impact sur la circulation - Station Sainte-Dorothée*, pour CDPQ Infra inc., 26 août 2016, 28 pages et annexe.3.7.4 – enjeux liés aux déplacements à vélo.

<sup>15</sup> L'étude DA17.1 CDPQ INFRA INC. *Sommaire des études d'achalandage préliminaires, version française du sommaire du document DA17*, août 2016, 25 pages, démontre une hypothèse de croissance de 1,1% annuellement de 2016 à 2031 pour la ligne de Deux-Montagnes.

## Conclusion

Le projet de REM est une opportunité pour l'ensemble du territoire du Montréal métropolitain et de Laval.

Le CCLLI considère positivement ce projet mais demeure préoccupé par le fait qu'il soit mis en chantier sans que les études d'impacts complètes n'aient été effectuées pour le territoire de Laval et plus particulièrement le quartier Îles-Laval où se situe la station Bigras, et ce, notamment à l'égard des conséquences de la concomitance du projet REM avec celui de la Ville de Laval relatif au remplacement des ponts Bigras et de l'Île Verte.

En bref, notre comité citoyen demande que le projet REM fasse l'objet d'une concertation et d'une intégration avec celui de la Ville de Laval. Il doit également faire l'objet des mesures de mitigation propres à assurer la sécurité des résidents et diminuer les nuisances durant la réalisation des travaux. Le maintien d'une accessibilité fluide à nos îles, qui constituent des territoires enclavés, est essentiel.

La pollution visuelle et sonore que risque de générer le projet REM sont extrêmement préoccupantes pour les résidents des Îles-Laval et de Jolibourg. Ces milieux sont d'une qualité exceptionnelle qui repose sur un fragile équilibre entre le milieu naturel et l'utilisation du territoire à des fins résidentielles. Toute perturbation de cet équilibre pourrait faire disparaître la quiétude et l'harmonie qui caractérise ce secteur d'une grande beauté. Nous demandons à ce que soient mises en place toutes les mesures de mitigation qui feront en sorte que les résidents n'auront pas à subir les inconvénients du projet REM. Celles-ci devront être assorties d'un plan de suivi afin de s'assurer de leur suffisance au fil du temps.

Par ailleurs, à la lecture de certains analystes<sup>16</sup> (référence), nous avons des interrogations quant à la suffisance de l'offre de service aux heures de pointe et à sa capacité à répondre à la demande actuelle et futures des usagers des gares Sainte-Dorothée et Bigras. Dans quelle mesure prendra-t-elle en considération la modification à la courbe démographique ?

L'ensemble de nos demandes en lien avec le projet REM sont reproduites à l'annexe A.

---

<sup>16</sup> Article de blog du 18 mai par Ant6n, traduit par Jérémie Dunn <http://www.cat-bus.com/2016/06/catbus-en-francaispourquoi-le-slr-de-la-caisse-pourrait-crouler-sous-son-propre-poids/>

# ANNEXE A - SOMMAIRE DES DEMANDES DU CCLLI POUR LE PROJET REM.

## **Demande #1 - Impact du projet de reconstruction des ponts routiers sur le REM**

- Nous demandons à ce que soit réalisé une étude d'impact du projet de chantier de reconstruction des ponts routiers sur le projet de REM

## **Demande #2 - Saisir les opportunités d'intégration**

À ces égards, nous demandons au BAPE :

- De questionner la nature et le niveau de concertation de CDPQ Infra avec la Ville de Laval ;
- De se pencher sur la raisonnable qu'il y ait convergence de travaux d'infrastructures majeurs au cours de la même période sur l'Île Bigras, sans obligation pour le maître-d'œuvre du REM de coordonner lesdits travaux avec ceux de Laval ;
- De prendre les dispositions afin que CDPQ Infra mette en place des mesures concrètes afin que la coordination et la réalisation des travaux d'infrastructures du REM se fassent dans une « saine collégialité » avec la Ville de Laval en ayant pour seul et unique objectif de protéger et de mitiger les inconvénients des citoyens des Îles de Laval et de Jolibourg ;

De demander que CDPQ Infra :

- Présente une étude d'impact sur la convergence des travaux d'infrastructures du REM avec ceux de la Ville de Laval (reconstruction des ponts des îles Bigras et Verte) et présente des solutions pour mitiger les impacts pour les citoyens des Îles Laval ;
- S'engage formellement à s'entendre avec la Ville de Laval afin de mettre en place une planification et un cadre permettant la réalisation du projet du REM en concertation avec le projet des ponts de Laval et, en évitant tout conflit potentiel lié au fait qu'il pourrait y avoir deux maîtres d'œuvre mandatés pour les projets du REM et de la reconstruction des ponts des Îles-Laval ;
- Présente un scénario, de concert avec la Ville de Laval, pour le réaménagement du pont ferroviaire rattachant l'île Bigras à l'Île Jésus afin d'y prévoir un pont routier parallèle à double sens s'appuyant sur la même structure ;
- Présente un scénario visant l'aménagement d'une piste cyclable sur le pont ferroviaire rattachant l'île Pariseau à Roxboro (Montréal).

### **Demande #3 - Coordination des projets REM et de reconstruction des ponts / guichet unique**

Nous demandons :

- qu'il y ait coordination des diverses étapes de réalisations des chantiers REM et de réaménagement des ponts afin d'assurer un accès fluide à l'entrée et la sortie de l'Île Verte et de l'Île Bigras;
- qu'il y ait un guichet unique représentant les deux donneurs d'ordre afin que les citoyens aux prises avec une situation d'urgence puissent rapidement obtenir une intervention sans avoir à négocier avec leur interlocuteur pour identifier à qui appartient la responsabilité de trouver une solution. En bref, si une grue bloque le passage de façon inappropriée, nous ne voulons pas avoir à déterminer à qui elle appartient. Nous voulons simplement qu'elle libère les lieux.
- qu'il y ait sur les lieux des services d'urgence appropriés en cas de fermeture ou d'accès limité;

### **Demande #4 - Mitigation des nuisances durant les travaux**

Il est demandé que les mesures de mitigation appropriées soient mises de l'avant. Sans prescrire la nature de celles-ci nous pensons notamment à :

- un horaire de travaux prévoyant que ceux-ci devront être réalisés à l'intérieur d'une plage horaire circonscrite (8h à 20h) sur semaine;
- des nettoyages hebdomadaires des chantiers et rues adjacentes afin de limiter la dissémination des poussières;
- des normes limites quant au bruit généré par les travaux et l'usage de machinerie;
- une surveillance régulière du respect des mesures de mitigation mises de l'avant;
  - la désignation d'une personne responsable de cette surveillance à laquelle il sera possible de se référer en cas de situation problématique et de non-respect de la quiétude minimale à laquelle ont droit de s'attendre les résidents, et la publication de ses coordonnées dans les secteurs touchés par les travaux.

## **Demande #5 - Mitigation du bruit durant les travaux et lors de l'opération du REM**

- Nous demandons au BAPE de confirmer que les travaux à réaliser dans le projet REM devraient respecter les normes édictées par la réglementation sans égard au caractère temporaire des travaux.
- Nous lui demandons, par ailleurs, qu'il prévoit dans ses recommandations que CDPQ Infra s'engage à respecter cette réglementation même à l'égard des bruits provenant de véhicules ferroviaires.
- Nous demandons que les niveaux sonores actuels dans le milieu ambiant, puisqu'ils sont en deçà de cette réglementation, avant le projet, ne soient en aucun temps dépassés après celui-ci.
- Nous demandons que les niveaux sonores, même durant la courte période de passage du REM, ne dépasse jamais ces seuils (Lmax 55 dBA le jour et 50 dBA le soir) au niveau des habitations, et non pas seulement aux points de mesure de l'étude DA 12.

## **Demande #6 - Mitigation du bruit durant les travaux et lors de l'opération du REM**

- Il nous apparaît primordial que des mesures de mitigation (ex. : dispositifs ou murs anti-bruit de préférence végétal) soient prévues sur toute la distance de passage des voies ferroviaires dans les îles-Laval.
- Nous demandons également qu'il y ait un engagement ferme de la part de CDPQ Infra quant aux niveaux sonores qui devront être respectés durant les travaux et lors de l'opération du train. De plus, qu'il s'engage également, par la suite, à réaliser et rendre disponible pour le CCLLI, des relevés du niveau sonore, et ce, 3 mois après la mise en opération du REM puis 6 mois plus tard et ensuite à raison d'une fois l'an pour une période de 5 ans.

## **Demande #7- Mitigation de la pollution visuelle**

- Par ailleurs, les propriétés adjacentes au tracé du train ne devraient pas souffrir de percées visuelles additionnelles à celles qui existent déjà. Les mesures de mitigation destinées à bloquer ces vues devront être mises en place. La coupe d'arbres, arbustes et plantes indigènes devraient être minimisée lors de l'exécution des travaux. Des mesures devraient être prévues pour remplacer la végétation coupée lors des travaux.

## **Demande #8 - Information sur la technologie retenue / plan d'urgence**

- Le CCLLI demande à ce que CDPQ Infra produise de l'information sur la sécurité de cette nouvelle technologie, les risques qu'elle représente, les mesures mises en place pour mitiger ceux-ci.
- Nous croyons de plus que la population locale, notamment les résidents limitrophes au tracé du REM, soient informés du plan d'urgence qui serait déployé dans le contexte d'un incident.

## **Demande #9 - Services d'urgences**

Le CCLLI demande que la sécurité des lieux soit assurée durant toute la période de réalisation des travaux et que les aménagements mis en place permettent en tout temps l'accès aux véhicules d'urgence de 1<sup>ère</sup> ligne et qu'à défaut, les services essentiels soient assurés directement sur chacune des îles (présence permanente d'un camion de pompier, ambulance, voiture de police et du personnel conséquent ainsi que le prêt temporaire d'extincteur domestique). De telles mesures ont précédemment été prises lors du remplacement d'un ponceau, il y a quelques années, sur l'île Verte.

## **Demande #10 - Accessibilité aux Îles**

L'accessibilité aux îles Verte, Bigras et Pariseau ne doit en aucun temps être compromise. Les mesures de mitigation à mettre en place devront :

- Permettre une circulation sans temps d'attente supérieur à un délai de 50 secondes (il s'agit du temps d'attente qu'impose le feu de circulation du pont de l'Île Verte en raison du fait que celui-ci est devenu unidirectionnel en raison de l'affaiblissement de sa structure) ;
- Prévoir que les voies de circulation, incluant les structures temporaires, permettront une circulation bidirectionnelle simultanée ;
- Prévoir la sécurité des écoliers qui utilisent le transport scolaire ou qui marchent pour accéder à l'école de quartier (École primaire Les Trois soleils) ;
- Prévoir un avis préalable de 72 heures acheminé à chacune des résidences des îles-Laval pour informer de toute fermeture des points d'accès routiers. Ces fermetures devraient être limitées à des situations d'exception, être de très brève durée (2h au maximum) et impérativement effectuées de nuit entre 24h00 et 5h00.
- Prévoir pour les îles isolées par une fermeture des accès routiers un service de navette permettant le raccompagnement à domicile une fois que les résidents auront accès à leur île par l'utilisation du lien piétonnier ;
- Prévoir en tout temps le maintien en continu d'accès piétonnier.

### **Demande #11 - Disponibilité du courant électrique**

- Ainsi, nous demandons que les mesures de mitigation appropriées soient apportées afin qu'il n'y ait, en aucune circonstance, une interruption du courant électrique sans que des sources de courant alternatives ne soient disponibles pour les citoyens concernés (ex. : génératrice).

### **Demande #12 - Aménagement de trottoirs**

- Il serait opportun que, parallèlement au projet de transformation des gares, la Ville de Laval prévoit l'aménagement d'un trottoir ou du moins d'un corridor piéton balisé pour favoriser la mobilité active des résidents, et ce, avec l'éclairage adéquat.

### **Demande #13 - Incitatifs à la mobilité active / intégration de pistes cyclable**

- À l'égard de la gare de Sainte-Dorothée, il est recommandé d'intégrer l'aménagement d'une piste cyclable dans la conception du lien routier proposé dans le prolongement de l'avenue des Bois, et entre la rue du Chemin-de-Fer et l'accès à la station situé sur le chemin du Bord-de-l'eau. Par ailleurs, il serait opportun que la Ville de Laval prévoit l'aménagement de bandes cyclables sur la rue les Érables et le chemin du Bord-de-l'eau, pour assurer la continuité entre les liens cyclables existants et les aménagements projetés au niveau de la station.
- Nous croyons que des aménagements de même nature doivent être effectués pour les abords de la station Bigras.
- Par ailleurs, le *momentum* que crée le projet REM devrait être saisi pour prévoir les liens cyclables qui permettront le raccordement de la gare Bigras à celle de Roxboro.

### **Demande #14 - Mesures de suivi pour éviter le débordement des stationnements incitatifs**

- L'étude DA35 (3.7.5 Stationnement sur rues) propose que des mesures de suivis, après l'implantation des stations, soient mises en place pour réévaluer l'état de la situation quant au débordement et stationnement dans les rues en contravention de la réglementation municipale existante et apporter au besoin les ajustements qui seraient requis. Nous souscrivons à cette recommandation et la faisons notre.

# Annexe B

## Figure 1-a et 1-b

ANTENNE DEUX-MONTAGNES - IDENTIFICATION & ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT - STATION ÎLE BIGRAS															
		Identification de l'impact							Évaluation de l'impact				Impact résiduel		
Composante de l'environnement affectée	Phase du projet	Localisation	Source d'impact	Description de l'impact	Nature de l'impact	Valeur	Degré de perturbation	Intensité de l'impact	Durée de l'impact	Indice durée/intensité	Étendue de l'impact	Importance de l'impact	Mesure d'atténuation ou de bonification	Importance de l'impact résiduel	Significativité de l'impact résiduel
Qualité des eaux souterraines	Construction	Île Bigras	Mobilisation et démobilitation de l'entrepreneur; Préparation du site; Activités de construction des fondations et de la structure des voies ferraires, voies d'accès, de la station et des activités de construction du stationnement incitatif; Transport et entreposage des matériaux, équipements et machinerie	Introduction de contaminants dans les eaux souterraines (huiles, graisses, MES, autres)	Négative	Moyenne	Faible	Faible	Temporaire	Faible	Ponctuelle	Mineure	Oui	Mineure	Non significatif
			Circulation du REM	Aucun											
<b>MILIEU HUMAIN</b>															
Infrastructures existantes et services publics	Construction	Île Bigras	Construction de la 2e voie (côté ouest (à confirmer))	Acquisition totale de lot (accès) appartenant à la Ville de Laval - Intérêt entre les travaux sur ce lot et le Chemin des Trilles et le pont menant à un secteur résidentiel enclavé de l'île Bigras	Négatif	Grand	Moyen	Fort	Temporaire	Fort	Ponctuelle	Moyenne	Oui	Mineure	Non significatif
			Rehaussement de la voie et rabaissement de la chaussée et realignement des intersections	Perte d'une partie de l'espace actuel de stationnement à la gare de l'île Bigras. Terrain appartenant à la ville de Laval (1022259)											
Services de transport collectif	Construction	Île Bigras	Mobilisation de l'entrepreneur, installation des aires de travail et chemins d'accès	Augmentation de la circulation de véhicules lourds et perturbation de la circulation des autobus et taxis	Négatif	Moyen	Faible	Faible	Momentané	Faible	Locale	Mineure	Oui	Mineure	Non significatif
			Transport pour livraison et entreposage de matériaux et équipement; Camionnage pour déplacement de déblais et remblais												
Transport routier et circulation	Construction	Île Bigras	Modifications à la station	Perturbation du service	Négatif		Moyen	Moyenne	Temporaire	Moyen	Régionale	Moyenne	Oui	Moyenne	Significatif
			Mobilisation de l'entrepreneur, installation des aires de travail et chemins d'accès	Augmentation du trafic dû à la circulation des camions											
		Île Bigras	Transport pour livraison et entreposage de matériaux et équipement; Camionnage pour déplacement de déblais et remblais	Augmentation de la circulation de véhicules lourds et perturbation de la circulation des autobus et taxis dans la zone d'étude élargie	Négatif		Fort	Fort	Temporaire	Fort	Locale	Moyenne	Oui	Mineure	Non significatif
				Difficulté d'accès aux											

ANTENNE DEUX-MONTAGNES - IDENTIFICATION & EVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT - STATION ILE BIGRAS															
		Identification de l'impact					Evaluation de l'impact					Impact résiduel			
Composante de l'environnement affectée	Phase du projet	Localisation	Source d'impact	Description de l'impact	Nature de l'impact	Valeur	Degré de perturbation	Intensité de l'impact	Durée de l'impact	Indice d'ampleur	Étendue de l'impact	Importance de l'impact	Mesure d'atténuation ou de bonification	Importance de l'impact résiduel	Significativité de l'impact résiduel
Sécurité routière	Construction	Ile Bigras	Chemin du Tour - Pont ferroviaire. Abandon de l'ancien passage à niveau.	stationnements incitatis Difficulté d'accès au Chemin des Trimes et à son pont pendant les travaux de construction de la nouvelle voie (voir accès pour ce secteur résidentiel enclavé de l'île Bigras)	Négatif		Fort	Forte	Temporaire	Fort	Locale	Majeure	Oui	Mineure	Non significatif
Climat sonore et vibration	Construction	Ile Bigras	Mobilisation de l'entrepreneur, installation des aires de travail et chemins d'accès Gestion des déblais, sols et matières résiduelles	Augmentation de circulation de camions Détours temporaires Utilisation temporaire des emprises de voies	Négatif	Très Grand	Faible	Moyenne	Temporaire	Moyen	Locale	Moyenne	Oui	Mineure	Non significatif
Paysage et environnement visuel	Construction	Ile Bigras	Transport et entreposage des matériaux, équipements et machines Démobilisation et remise en état des sites occupés par l'entrepreneur Gestion des déblais, sols et matières résiduelles	Bruit provenant de l'opération des machines et du camionnage assuré de jour seulement - travaux en zone résidentielle essentiellement Bruit des camions	Négatif	Moyen	Fort	Moyenne	Temporaire	Moyen	Locale	Moyenne	Oui	Mineure	Non significatif
Paysage et environnement visuel	Construction	Ile Bigras	Démobilisation et remise en état des sites occupés par l'entrepreneur Gestion des déblais, sols et matières résiduelles Démolition de structures en place Construction des nouvelles structures	Bruit associé à la manipulation et au transport Bruit-Activités de démolition de jour seulement Bruit de machinerie	Négatif	Moyen	Fort	Moyenne	Temporaire	Moyen	Ponctuelle	Moyenne		Mineure	
			Présence de machinerie	Perte temporaire d'accessibilité visuelle	Négatif	Moyen	Faible	Faible	Momentané	Faible	Ponctuelle	Mineure	Oui	Mineure	Non significatif

# Figure 2

## Horaire des trains Deux-Montagnes

### Ligne Deux-Montagnes



#### HORAIRE DU LUNDI AU VENDREDI, SAUF LES JOURS FÉRIÉS

##### Direction MONTRÉAL

Zones / Gares	920	922	924	926	928	912	930	914	902	932	934	936	938	940	942	944	946	950	952	954	956	960	962	964	966
Bicyclettes	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕
5 Deux-Montagnes	05:50	06:35	07:00	07:18	07:37	-	08:05	-	-	09:00	09:55	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:40	16:43	17:20	17:53	18:33	19:20	20:25	21:25	23:20
5 Grand-Moulin	05:53	06:38	07:03	07:21	07:40	-	08:08	-	-	09:03	09:58	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:42	16:46	17:23	17:56	18:36	19:23	20:27	21:27	23:22
3 Sainte-Dorothée	05:56	06:41	07:06	07:24	07:43	-	08:11	-	-	09:06	10:04	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:45	16:49	17:31	18:04	18:39	19:26	20:30	21:30	23:25
3 Île-à-Bigras	05:58	06:43	07:08	07:26	07:45	-	08:13	-	-	09:08	10:06	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:47	16:51	17:33	18:07	18:41	19:28	20:32	21:32	23:27
2 Roxboro-Pierrefonds	06:03	06:48	07:13	07:31	07:50	08:00	08:18	08:35	-	09:12	10:10	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:51	16:57	17:37	18:17	18:47	19:35	20:36	21:36	23:31
2 Sunnybrooke	06:06	06:51	07:16	07:34	07:53	08:03	08:21	08:38	-	09:15	10:12	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:53	17:00	17:40	18:20	18:50	19:38	20:38	21:38	23:33
2 Bois-Franc	06:12	06:57	07:22	07:40	07:59	08:09	08:27	08:44	09:00	09:21	10:17	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:59	17:06	17:46	18:26	18:56	19:44	20:44	21:44	23:39
2 Du Ruisseau	06:15	07:00	07:25	07:43	08:02	08:12	08:30	08:47	09:03	09:23	10:19	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	16:01	17:08	17:48	18:28	18:58	19:46	20:46	21:46	23:41
1 Montpellier	06:18	07:03	07:28	07:46	08:05	08:15	08:33	08:50	09:06	09:26	10:22	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	16:04	17:11	17:51	18:31	19:01	19:49	20:49	21:49	23:44
1 Mont-Royal	06:21	07:06	07:31	07:49	08:08	08:18	08:36	08:53	09:09	09:29	10:25	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	16:07	17:14	17:54	18:34	19:04	19:52	20:52	21:52	23:47
1 Canora	06:23	07:08	07:33	07:51	08:10	08:20	08:38	08:55	09:11	09:31	10:27	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	16:09	17:16	17:56	18:36	19:06	19:54	20:54	21:54	23:49
1 Gare Centrale	06:30	07:15	07:40	07:58	08:17	08:27	08:45	09:02	09:18	09:38	10:33	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:15	17:23	18:03	18:43	19:13	20:00	21:00	22:00	23:55

##### Direction DEUX-MONTAGNES

Zones / Gares	921	925	927	929	931	933	935	937	939	941	915	943	945	947	949	951	953	955	957	959	961	963	965	967
Bicyclettes	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕
1 Gare Centrale	06:45	08:45	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:00	15:45	16:05	16:30	16:50	17:10	17:25	17:50	18:20	19:05	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30	00:30
1 Canora	06:52	08:52	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:07	15:52	16:11	16:37	16:57	17:17	17:32	17:57	18:27	19:12	19:36	20:36	21:36	22:36	23:36	00:36
1 Mont-Royal	06:54	08:54	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:09	15:54	16:13	16:39	16:59	17:19	17:35	17:59	18:29	19:14	19:38	20:38	21:38	22:38	23:38	00:38
1 Montpellier	06:57	08:57	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:12	15:57	16:16	16:42	17:02	17:22	17:38	18:02	18:32	19:17	19:41	20:41	21:41	22:41	23:41	00:41
2 Du Ruisseau	07:00	09:00	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:15	16:00	16:19	16:45	17:05	17:25	17:42	18:05	18:35	19:20	19:44	20:44	21:44	22:44	23:44	00:44
2 Bois-Franc	07:02	09:02	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:16	16:03	16:22	16:48	17:08	17:28	17:46	18:08	18:38	19:23	19:46	20:46	21:46	22:46	23:46	00:46
2 Sunnybrooke	07:08	09:08	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:24	16:09	16:28	16:54	17:15	17:34	17:52	18:14	18:44	19:29	19:51	20:51	21:51	22:51	23:51	00:51
2 Roxboro-Pierrefonds	07:13	09:12	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:27	16:12	16:31	16:57	17:20	17:37	17:55	18:17	18:47	19:32	19:53	20:53	21:53	22:53	23:53	00:53
3 Île-à-Bigras	07:19	09:16	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:32	16:17	-	17:02	17:26	17:42	18:00	18:22	18:52	19:37	19:58	20:58	21:58	22:58	23:58	00:58
3 Sainte-Dorothée	07:21	09:18	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	15:34	16:19	-	17:04	17:29	17:44	18:02	18:24	18:54	19:39	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00
5 Grand-Moulin	07:27	09:21	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	15:37	16:22	-	17:07	17:32	17:47	18:05	18:27	18:57	19:42	20:03	21:03	22:03	23:03	00:03	01:03
5 Deux-Montagnes	07:30	09:24	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	15:40	16:25	-	17:10	17:35	17:50	18:08	18:30	19:00	19:45	20:05	21:05	22:05	23:05	00:05	01:05

#### HORAIRE DU SAMEDI

##### Direction MONTRÉAL

Zones / Gares	970	972	974	976	978	980	982	984	986	988	990
Bicyclettes	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕
5 Deux-Montagnes	06:55	07:55	08:55	09:55	11:55	12:55	15:25	16:25	18:25	21:25	23:25
5 Grand-Moulin	06:57	07:57	08:57	09:57	11:57	12:57	15:27	16:27	18:27	21:27	23:27
3 Sainte-Dorothée	07:00	08:00	09:00	10:00	12:00	13:00	15:30	16:30	18:30	21:30	23:30
3 Île-à-Bigras	07:02	08:02	09:02	10:02	12:02	13:02	15:32	16:32	18:32	21:32	23:32
2 Roxboro-Pierrefonds	07:06	08:06	09:06	10:06	12:06	13:06	15:36	16:36	18:36	21:36	23:36
2 Sunnybrooke	07:08	08:08	09:08	10:08	12:08	13:08	15:38	16:38	18:38	21:38	23:38
2 Bois-Franc	07:14	08:14	09:14	10:14	12:14	13:14	15:44	16:44	18:44	21:44	23:44
2 Du Ruisseau	07:16	08:16	09:16	10:16	12:16	13:16	15:46	16:46	18:46	21:46	23:46
1 Montpellier	07:19	08:19	09:19	10:19	12:19	13:19	15:49	16:49	18:49	21:49	23:49
1 Mont-Royal	07:22	08:22	09:22	10:22	12:22	13:22	15:52	16:52	18:52	21:52	23:52
1 Canora	07:24	08:24	09:24	10:24	12:24	13:24	15:54	16:54	18:54	21:54	23:54
1 Gare Centrale	07:30	08:30	09:30	10:30	12:30	13:30	16:00	17:00	19:00	22:00	00:00

##### Direction DEUX-MONTAGNES

Zones / Gares	971	973	975	977	979	981	983	985	987	989	991
Bicyclettes	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕
1 Gare Centrale	08:00	09:00	10:00	12:00	13:00	14:00	16:30	17:30	19:30	22:30	00:15
1 Canora	08:06	09:06	10:06	12:06	13:06	14:06	16:36	17:36	19:36	22:36	00:21
1 Mont-Royal	08:08	09:08	10:08	12:08	13:08	14:08	16:38	17:38	19:38	22:38	00:23
1 Montpellier	08:11	09:11	10:11	12:11	13:11	14:11	16:41	17:41	19:41	22:41	00:26
2 Du Ruisseau	08:14	09:14	10:14	12:14	13:14	14:14	16:44	17:44	19:44	22:44	00:29
2 Bois-Franc	08:16	09:16	10:16	12:16	13:16	14:16	16:46	17:46	19:46	22:46	00:31
2 Sunnybrooke	08:22	09:22	10:22	12:22	13:22	14:22	16:52	17:52	19:52	22:52	00:37
2 Roxboro-Pierrefonds	08:24	09:24	10:24	12:24	13:24	14:24	16:54	17:54	19:54	22:54	00:39
3 Île-à-Bigras	08:28	09:28	10:28	12:28	13:28	14:28	16:58	17:58	19:58	22:58	00:43
3 Sainte-Dorothée	08:30	09:30	10:30	12:30	13:30	14:30	17:00	18:00	20:00	23:00	00:45
5 Grand-Moulin	08:33	09:33	10:33	12:33	13:33	14:33	17:03	18:03	20:03	23:03	00:48
5 Deux-Montagnes	08:35	09:35	10:35	12:35	13:35	14:35	17:05	18:05	20:05	23:05	00:50

#### SERVICE OFFERT LES JOURS FÉRIÉS

<b>Service du samedi</b>	Lendemain de jour de l'An, Vendredi saint et lendemain de Noël.
<b>Service du dimanche</b>	Jour de l'An, Journée nationale des patriotes, fête nationale du Québec, fête du Canada, fête du Travail, Action de grâce et jour de Noël.

#### HORAIRE DU DIMANCHE

##### Direction MONTRÉAL

Zones / Gares	1000	1002	1004	1006	1008	1010
Bicyclettes	✕	✕	✕	✕	✕	✕
5 Deux-Montagnes	08:00	10:00	12:00	16:00	21:00	23:00
5 Grand-Moulin	08:02	10:02	12:02	16:02	21:02	23:02
3 Sainte-Dorothée	08:05	10:05	12:05	16:05	21:05	23:05
3 Île-à-Bigras	08:07	10:07	12:07	16:07	21:07	23:07
2 Roxboro-Pierrefonds	08:11	10:11	12:11	16:11	21:11	23:11
2 Sunnybrooke	08:13	10:13	12:13	16:13	21:13	23:13
2 Bois-Franc	08:19	10:19	12:19	16:19	21:19	23:19
2 Du Ruisseau	08:21	10:21	12:21	16:21	21:21	23:21
1 Montpellier	08:24	10:24	12:24	16:24	21:24	23:24
1 Mont-Royal	08:27					