

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Projet de réseau électrique métropolitain
Questions adressées à la Ville de Laval
28 septembre 2016

1. Dans quelle mesure le choix des tracés et stations du REM sont-ils arrimés aux objectifs d'amélioration du transport collectif et actif de votre municipalité ?
 - Les tracés et stations du REM font déjà partie de la trame urbaine des secteurs Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac et Laval-Ouest car le tracé est utilisé par le train de banlieue de Deux-Montagnes depuis de nombreuses décennies. Les stations du REM à Laval reprennent celles du train de banlieue.
 - La localisation du tracé et des stations du REM n'est pas arrimée aux objectifs d'amélioration du transport collectif et actif prévus au premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval (PSADR-1 adopté le 5 avril 2016) :
 - Le choix du mode d'exploitation du REM impose l'élimination de tous les passages à niveau existants ce qui engendre des impacts négatifs sur le transport collectif et actif : par exemple, pour l'accès au terrain de golf de Laval-sur-le-Lac.
 - Selon les solutions retenues par le promoteur pour certaines interventions, des entraves importantes pourraient s'ajouter face à la mobilité active ainsi que pour le transport en commun. En raison des impacts majeurs pour les résidents riverains en raison de l'étagement de la rue les Érables (lien avec le boulevard Sainte-Rose), la fermeture de ce lien constitue un scénario à l'étude. Un tel scénario exige des solutions alternatives afin de permettre aux autobus de la STL de desservir la population de Laval-Ouest et Fabreville pour accéder à la station Sainte-Dorothée.
 - La Route verte et Sentier métropolitain Oka / Mont Saint-Hilaire passent par la rue les Érables subissent des impacts liés à l'étagement de la rue les Érables.
 - Sur le chemin du Bord-de-l'Eau, le promoteur doit intervenir sur le viaduc ferroviaire existant et construire un nouveau viaduc en raison du doublement des voies ferrées. Malgré des travaux sur la structure existante, le promoteur ne prévoit pas offrir un dégagement horizontal suffisant pour implanter de façon sécuritaire des pistes cyclables et trottoirs sous ce viaduc. Il s'agit d'un axe pour le transport actif. Le maintien de cet irritant au transport actif est d'autant plus injustifiable que le promoteur prévoit un achalandage accru à la station Sainte-Dorothée tout près.
 - La rue les Érables et le chemin du Bord-de-l'Eau sont des routes panoramiques d'intérêt métropolitain sur lesquelles la Ville préconise une diversité modale.
 - L'objectif 1.1 du premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval (PSADR-1 adopté le 5 avril 2016) vise à consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports (p. 3-9), notamment en améliorant l'intermodalité et l'interconnectivité des réseaux et des déplacements (p 3-10), en améliorant et en optimisant la desserte en transport collectif interne (p. 3-10) et en priorisant le développement des pistes cyclables selon une priorisation basée sur la connectivité et la continuité du réseau (p.3-11).
2. Dans quelle mesure le choix des tracés et stations du REM sont-ils arrimés à vos objectifs de développement et de densification résidentielle ?
 - La localisation du tracé et des stations du REM n'est pas arrimée aux objectifs de développement et de densification résidentielle prévus au premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval (PSADR-1 adopté le 5 avril 2016) :
 - L'objectif 1.1 du PSADR-1 vise à consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports (p. 3-9), notamment en priorisant le développement vers les secteurs déjà desservis ou en continuité avec le territoire urbanisé (p. 3-10).
 - Le secteur qui serait desservi par le REM est situé dans la portion extrême ouest de Laval, en marge du secteur plus fortement urbanisé localisé principalement entre les autoroutes 13 et 19.
 - Le PSADR-1 prévoit une densité résidentielle plus élevée principalement dans le secteur situé entre les boulevards Curé-Labelle et des Laurentides; il en est de même pour le plan de hauteur maximale des bâtiments.

- Pour le secteur ouest de Laval, le seuil minimal de densité résidentielle a été établi à 30 logements à l'hectare et à 40 logements à l'hectare pour les aires TOD Ile-Bigras et Sainte-Dorothée (carte 4-2 : Seuils minimaux de densité résidentielle, p. 4-14).
 - Les terrains structurants à construire ou à transformer sont peu nombreux dans le secteur du futur REM (carte 2-42 : Terrains structurants à construire ou à transformer, p. 2-195), mis à part certains terrains de golf qui pourraient éventuellement faire l'objet d'une requalification, quoique le potentiel demeure restreint et contraignant, notamment parce qu'ils ne sont pas desservis.
- Les secteurs des gares de l'Île Bigras et Sainte-Dorothée, conformément au PMAD, sont identifiés au PSADR-1 comme aires TOD pour lesquelles le seuil minimal de densité résidentielle a été établi à 40 logements à l'hectare. Toutefois le développement de ces territoires y est en grande partie complété. De plus, ceux-ci se caractérisent principalement par une construction de faible densité dominée par des habitations unifamiliales isolées, dont certaines rappellent le passé de villégiature du secteur. Le potentiel de densification de ces aires TOD demeure restreint considérant que plusieurs terrains ne sont que partiellement desservis par les réseaux municipaux d'égout et d'aqueduc. Ajoutons que plusieurs portions de ces secteurs se trouvent dans la plaine inondable de la rivière des Prairies. Pour ces raisons, nous estimons que malgré le projet de REM, ces aires TOD ne devraient pas connaître de redéveloppement à court terme. Le PSADR-1 a prévu pour ces aires TOD les balises d'aménagement spécifiques suivantes (section 5.2.3.5, p. 5-21) :
 - Respecter le potentiel restreint de densification du secteur.
 - Préserver l'identité unique du secteur caractérisé notamment par son passé de villégiature.
 - Conserver et mettre en valeur les paysages naturels.
 - Bonifier les infrastructures dédiées à la mobilité active de façon à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, notamment aux abords des gares.
 - Développer et diversifier à terme, une offre de commerces et de services de proximité.
3. Dans quelle mesure le REM faciliterait-il l'accès aux lieux d'intérêt socio-économique sur votre territoire (zones industrielles, parcs, etc.) ?
- Le REM n'aurait pas pour effet de faciliter l'accès aux principaux lieux d'intérêt socio-économique de Laval, ceux-ci étant principalement localisés entre les autoroutes 13 et 25, notamment avec la présence de zones industrielles le long de l'autoroute 440, et encore plus précisément dans le secteur du centre-ville (cœur économique) de Laval situé de part et d'autre de l'autoroute 15 où il y a la plus forte concentration d'emplois, de présence commerciale, d'équipements d'éducation supérieure, d'équipements culturels et sportifs régionaux et de diversité des usages.
 - Avec l'ouverture prochaine de la Place Bell et tous les projets en préparation dans son centre-ville, la Ville de Laval investit dans divers projets de transport collectif et de transport actif. Des mesures préférentielles, des voies réservées, des pistes cyclables et des trottoirs avec verdissage sont en construction sur le boulevard Le Corbusier, tant dans la zone industrielle Centre qu'au centre-ville. Toujours dans le centre-ville, des travaux sont en cours sur les boulevards Daniel-Johnson et Le Carrefour pour faciliter le déplacement des autobus, des cyclistes et de piétons.
 - Des mesures préférentielles seront en opération à la fin de l'année 2016 sur les boulevards des Laurentides et de la Concorde pour faciliter les déplacements des usagers du transport collectif vers nos stations de métro existantes et le centre-ville.
 - Des mesures préférentielles pour autobus seront aussi en opération à la fin de 2016 sur le boulevard Curé-Labelle du nord de l'île jusqu'à la rue Notre-Dame dans Chomedey. Le plein potentiel de cette intervention se mesurera avec le prolongement de la ligne orange ouest du métro qui est à l'étude avec l'AMT depuis quelques années.