



CTE – 005M
C.P. – P.L. 137
Réseau électrique
métropolitain

Mémoire de la Ville de Laval
sur le projet de loi n° 137 :
Loi concernant le Réseau électrique métropolitain



Mise en contexte

La Ville de Laval accueille favorablement le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la Caisse de dépôt et de placement du Québec (Caisse).

Préconisant une vision axée sur le développement durable, la diminution des gaz à effets de serre, l'électrification des transports et la mobilité active des citoyens, Laval souscrit à la nécessité d'accroître le nombre de déplacements par transport en commun.

Cela étant dit, il est important de porter un regard critique sur le projet de loi n° 137.

Dans ce mémoire, Laval commente donc les sujets suivants :

1. Les pouvoirs accordés à la Caisse;
2. Les mesures d'insertion du REM dans les quartiers;
3. La mission et l'autonomie de l'Association régionale de transport métropolitain;
4. L'arrimage entre le transport et l'aménagement du territoire.

1. Les pouvoirs accordés à la Caisse

Laval comprend que le projet de loi n° 137 vise à permettre la réalisation rapide du REM en accordant certains privilèges à son promoteur, la Caisse de dépôt et de placement du Québec (Caisse). Ce projet de loi est important, car les dispositions de la future loi concernant le REM auront préséance sur celles de toute autre loi en vigueur.

Encore récemment, plusieurs citoyens de Laval ont exprimé leur satisfaction eu égard au service du train électrique de banlieue sur la ligne de Deux-Montagnes. D'autant plus que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) avait amorcé un processus d'acquisition d'une rame additionnelle et de voitures à deux étages afin d'accroître la capacité et le confort sur cette ligne, qui est d'ailleurs la plus achalandée de la métropole. Par le dépôt du projet de loi n° 137, le gouvernement évacue toute discussion sur la pertinence de chacune des antennes du REM.

Nous observons également qu'en vertu de son article 3, le projet de loi accorde à la société en commandite contrôlée exclusivement par la Caisse un statut de mandataire de l'État en ce qui concerne ses activités liées à la réalisation ou à l'exploitation du REM. Grâce à ce statut, le promoteur ne sera plus tenu d'obtenir les permis et les certificats délivrés par les municipalités. Ceci excède les clauses de l'entente convenue entre le gouvernement et la CDPQ en juin 2016, alors que les articles 5.1.1 et 5.1.2 précisaient que la Caisse assumerait le risque d'obtention des permis, soit toutes les autorisations, licences, approbations et tous les consentements, permis et accords légaux donnés par une autorité gouvernementale et qui sont nécessaires pour la réalisation d'un projet. Dans l'entente de juin 2016, la définition d'autorité gouvernementale inclut les municipalités et les agences gouvernementales.

De plus, les pouvoirs de ce nouveau mandataire de l'État seront accrus grâce aux dispositions de l'article 12 du projet de loi. En effet, afin d'accélérer la réalisation du REM, les délais prévus aux articles 152 et 155 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1) seront réduits de moitié par rapport à ceux qui régissent habituellement les interventions du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un mandataire de l'État. Et c'est sans compter le fait que l'article 46 du projet de loi exempte la Caisse dans ses activités de réalisation ou de gestion du REM :

1. De tout mode de tarification établi par une municipalité locale en vertu des articles 244.1 à 244.10 de la Loi sur la fiscalité municipale (chapitre F-2.1) pour ses biens, services et autres activités;
2. De toute condition préalable imposée en vertu des articles 117.1 à 117.6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme relative aux parcs, terrains de jeux et espaces naturels;
3. De tout tarif d'honoraires pour la délivrance d'un permis ou d'un certificat en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;



4. De tout assujettissement d'un de ses permis ou certificats au régime des articles 145.21 à 145.30 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme sur les ententes relatives à des travaux municipaux.

Aussi, dans le cadre des acquisitions requises, la Caisse profitera d'une procédure spécialement accélérée pour prendre possession des terrains visés, et ce, grâce à une autorisation du ministre, alors que normalement, cette autorisation est émise par le gouvernement. Les expropriés perdront aussi le pouvoir usuel de contestation d'une expropriation.

Il s'agit de privilèges inédits accordés dans le cadre du projet de REM par rapport à ceux dont dispose le gouvernement, un de ses ministères et tout autre mandataire de l'État.

Or, même si ces éléments sont discutables, la Ville de Laval concentrera ses revendications sur d'autres composantes du projet de loi n° 137 et qui constituent des enjeux plus fondamentaux pour la région.

2. Les mesures d'insertion du REM dans les quartiers

Malgré la construction rapide visée pour cette infrastructure majeure, la réelle réussite du REM reposera sur son insertion dans les quartiers résidentiels traversés. En effet, les résidents de ces quartiers devront cohabiter au quotidien avec les infrastructures imposantes et l'exploitation de ce système de transport collectif.

À Laval, le REM empruntera ainsi la même emprise que le seul train de banlieue entièrement électrifié présentement en service. En plus d'en emprunter l'emprise, le REM utilisera les deux mêmes gares ainsi que les mêmes aires de stationnement incitatif que ce train. Toutefois, le projet de la Caisse implique l'élimination de quatre passages à niveau, le doublement des voies ferrées dans l'emprise sur une distance d'environ 2,6 km, la construction de nouveaux ponts et viaducs ferroviaires ainsi que l'intensification et l'étalement des heures de service, surtout pendant les fins de semaine.

Une autre considération importante repose sur le fait que la Ville de Laval travaille depuis plusieurs mois avec des représentants de la Caisse à bonifier le REM afin de définir un projet ayant moins d'impact sur le milieu. Des rencontres avec les citoyens ont eu lieu à cet effet et une autre réunion, dont la date sera déterminée sous peu, est prévue avec monsieur Macky Tall, président et chef de la direction de CDPQ-Infra. Bien que plusieurs ajustements aient déjà été apportés au projet afin qu'il s'intègre mieux aux caractéristiques du milieu lavallois, les discussions se poursuivent sur les éléments



qu'il reste à finaliser avant de conclure une entente selon l'article 14 du projet de loi n° 137.

Aussi, si une entente n'est pas rapidement conclue, les citoyens risquent de perdre des acquis, puisque certaines dispositions du projet de loi modifieraient de manière fondamentale des éléments ayant déjà fait l'objet d'une entente entre la Ville de Laval et la Caisse. De plus, le pouvoir accordé à la Caisse par de nombreuses dispositions du projet de loi n° 137 peut changer la dynamique des discussions.

La Ville de Laval propose donc certaines modifications dans le but de préserver les acquis et de permettre d'en arriver à une entente sur les éléments qui font toujours l'objet de discussions.

Dans un premier temps, quelques articles du projet de loi n° 137 seront analysés pour démontrer leur impact réel sur la réussite de l'insertion du REM dans le milieu. Cette analyse démontrera la nécessité d'une concertation entre le promoteur et la municipalité locale pour obtenir la meilleure conception du projet.

Dans un deuxième temps, la Ville de Laval présentera sa proposition pour favoriser la réussite de l'insertion du projet de REM tout en respectant les exigences de rapidité de réalisation des infrastructures.

Analyse de quelques articles du projet de loi

Premièrement, sur le territoire de la Ville de Laval, deux passages à niveau seront probablement fermés définitivement sans qu'un étagement ou une modification de la voie publique évite le croisement. Il s'agit des passages à niveau de la rue Graveline et de la rue les Cèdres. De plus, un nouvel étagement suggéré par la Caisse permettra à l'avenue des Bois de rejoindre le chemin du Bord-de-L'Eau. Ces interventions seraient contraires au libellé actuel de l'article 13 du projet de loi n° 137. La Ville de Laval et la Caisse apprécient la latitude actuelle obtenue grâce aux négociations qui permettent la formulation de solutions intéressantes. En raison des options et des enjeux, l'étagement des passages à niveau doit faire l'objet d'une négociation entre la municipalité locale concernée et la Caisse afin de convenir des meilleures solutions.

De plus, considérant les pouvoirs attribués à la Caisse en vertu des articles 13 et 16 à 32 inclusivement, la Ville de Laval demande de préciser à l'article 13 que les travaux conçus par la Caisse doivent répondre aux guides et devis généraux existants sur le territoire de la municipalité locale où ils sont prévus afin d'en assurer l'intégration harmonieuse et de répondre aux critères de conception de la municipalité.

Il est prévu à l'article 16 du projet de loi que la Caisse doit transmettre à la municipalité locale un avis mentionnant les voies publiques qui seront temporairement occupées, la durée prévue de l'occupation, s'il en est, les modifications et les réaménagements



projetés à ces voies, l'identification des matières dangereuses qui sont susceptibles d'être apportées sur les voies occupées ainsi qu'un plan de gestion de la circulation pendant les travaux. Selon l'article 17, dans les 30 jours suivant la réception de l'avis prévu au premier alinéa de l'article 16, la municipalité locale doit transmettre à la Caisse une copie des plans des voies publiques mentionnées dans cet avis, ainsi qu'une copie des autres documents qu'elle détient les concernant, notamment à l'égard de leur état. Ultimement, selon l'article 18, à l'expiration d'un délai de 60 jours suivant la réception par la municipalité de l'avis prévu au premier alinéa de l'article 16, la Caisse peut commencer l'occupation et, le cas échéant, les travaux qui y sont mentionnés, conformément aux plans et devis transmis à cette municipalité.

À l'égard de ces articles, la Ville de Laval formule les demandes suivantes :

- Il est nécessaire que le plan de gestion de la circulation pendant les travaux du REM soit convenu avec la municipalité locale, car différents services municipaux et des partenaires seront touchés par ce plan. À titre d'exemple, citons les services d'urgence (incendies, police, ambulance), la Société de transport de Laval (circuits, arrêts, etc.), les commissions scolaires, les parcours de collecte des ordures, les opérations de déneigement, les pistes cyclables, etc. La sécurité des personnes est un élément essentiel qui exige cette concertation. Celle-ci est d'autant plus essentielle qu'en vertu du deuxième alinéa de l'article 20, la municipalité locale demeure responsable de l'entretien des installations de drainage, de la chaussée et de ses installations accessoires.
- Les discussions en cours entre la Caisse et la Ville de Laval prévoient que cette dernière sera consultée à différents stades d'avancement lors de la conception des plans. Il est déjà prévu que l'adjudicataire dépose à la Caisse des plans préliminaires en deux étapes avec une précision de 30 % et de 70 %. À ces étapes, la consultation des municipalités locales constitue des opportunités pour la Caisse d'assurer une meilleure insertion de ses infrastructures dans le milieu. Nous savons que les infrastructures du REM seront parfois imposantes et qu'il est souvent moins coûteux et plus efficace de revoir la conception rapidement dans le processus de planification que d'ajouter des mesures d'atténuation subséquentes. De plus, cette façon concertée de procéder évitera toute interprétation conflictuelle de l'article 22 du projet de loi sur la fonctionnalité d'un réseau modifié par la Caisse. Un nouvel article devra ainsi s'insérer entre les articles 15 et 16 afin de préciser la consultation de la municipalité locale aux deux étapes de dépôt à la Caisse des plans préliminaires par l'adjudicataire. Chaque fois, un délai minimal de 30 jours doit être accordé à la Ville après la réception des plans pour formuler ses commentaires. Les articles 16 et suivants s'appliqueront aux documents définitifs.

- Une nouvelle voie publique aménagée par la Caisse ne peut être cédée à la municipalité locale, conformément au deuxième alinéa de l'article 19, sans avoir fait l'objet d'une entente spécifique en ce sens entre la Caisse et la municipalité locale. L'aménagement d'une nouvelle voie publique peut constituer une solution avantageuse pour la Caisse, mais devenir une source de dépenses récurrentes pour la municipalité locale sans offrir d'opportunité d'aménagement du territoire générant des revenus pour la municipalité. Il est donc important de s'assurer que cette nouvelle voie publique constitue un élément positif pour les deux parties.
- Le deuxième alinéa de l'article 23 prévoit que la Caisse ne peut renoncer à une garantie ou recevoir un ouvrage qui sera la propriété d'une municipalité locale sans d'abord avoir permis à celle-ci de procéder à son inspection. Pour la municipalité locale, cette inspection n'influence aucunement la réception de l'ouvrage et ne diminue pas les garanties afférentes. Celle-ci est donc futile. Les articles 25 et 26 ont, dans ce contexte, une importance majeure.
- À l'article 25, il est prévu que la Caisse tient la municipalité indemne des coûts que cette dernière pourrait engager pour réparer des malfaçons ou autres défauts pouvant affecter les biens qui sont devenus sa propriété ou ceux dont elle a la gestion, mais il n'est fait aucune mention des biens qui étaient la propriété de la municipalité. Le projet de loi doit donc prévoir que ce sont les coûts liés aux malfaçons et autres défauts pouvant affecter tous les biens qui « sont la propriété, qui sont devenus la propriété de la municipalité ou qui sont sous sa gestion ». Le même commentaire s'applique à l'article 26.
- Au deuxième alinéa de l'article 25, il est prévu que la Caisse est subrogée dans les droits de la municipalité contre l'auteur des malfaçons ou préjudice « jusqu'à concurrence des sommes qu'elle lui a versées ». Il n'est pas clair à quelles sommes le législateur réfère. Il y aurait lieu de préciser que la Caisse est subrogée dans les droits de la municipalité jusqu'à concurrence des sommes que la municipalité a versées à l'auteur de la malfaçon ou à toute personne ayant réparé la malfaçon.
- L'article 34 indique que le ministre peut agir, pour le compte de la Caisse, afin d'acquérir, de gré à gré ou par expropriation, une servitude de non-accès afin d'interdire ou de limiter l'accès à une voie publique modifiée ou réaménagée, et ce, même si la Caisse n'est pas propriétaire de cette voie. La municipalité locale doit être partie prenante d'une telle décision, considérant les impacts de celle-ci sur la valeur des immeubles touchés.
- L'article 78 du projet de loi édicte que l'aménagement de l'antenne Deux-Montagnes n'est pas et n'a jamais été assujéti à la procédure d'évaluation et



d'examen des impacts sur l'environnement prévue à Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2). Pour les trois autres antennes du REM, le gouvernement a délivré un certificat d'autorisation par le décret n° 458-2017, qui fixe plusieurs conditions encadrant l'insertion du REM dans le milieu. Les élus de la Ville de Laval sont grandement inquiets du libellé de l'article 78, qui crée deux catégories de citoyens. La qualité de l'environnement des citoyens de Laval ne peut être évacuée. La Ville de Laval travaille depuis plusieurs mois avec la Caisse afin de convenir de mesures d'insertion particulières adaptées aux caractéristiques des quartiers lavallois traversés par le REM. Plusieurs mesures sont déjà convenues et les discussions constructives se poursuivent sur les quelques points encore en réflexion. La Ville de Laval demande que cet article soit revu pour encourager la Ville et la Caisse à poursuivre leur discussion et à convenir des mesures appropriées.

Dans le contexte des crues exceptionnelles observées ce printemps dans la région métropolitaine, la Ville de Laval est préoccupée par la sécurité sur son territoire. L'emprise ferroviaire du projet du REM, avec le remplacement des passages à niveau actuels par des voies publiques sous les rails, pourrait isoler l'extrémité ouest de l'île Jésus et l'île Bigras ainsi que les îles Verte et Comtois lors de crues importantes. L'accès à ces parties de la Ville se fera désormais uniquement par des structures d'étagement passant sous la voie ferrée et qui seraient vulnérables en période de crue sévère. Lors d'une récente rencontre de travail, la Ville de Laval et la Caisse ont partagé cette inquiétude. Il est essentiel que le niveau des voies municipales fasse l'objet d'une approbation de la part de la Ville en fonction des critères de sécurité du schéma de couverture de risque et cela en tout temps, soit même en période de crue exceptionnelle.

Proposition de la Ville de Laval

La Ville de Laval croit que la réussite du REM reposera sur son insertion dans le milieu, et ce, en raison de sa présence à très long terme dans le paysage métropolitain. Cette reconnaissance sera beaucoup plus importante pour la métropole qu'un simple délai rapide de construction d'infrastructures.

À la lecture des articles 13 à 30 du projet de loi n° 137, il est donc surprenant d'observer l'élimination des pouvoirs des municipalités locales pour assurer la réalisation du REM, alors que l'article 31 du projet de loi confirme l'intégrité des équipements appartenant à une entreprise de services publics, autre que municipale. La préservation des poteaux d'Hydro-Québec semble ainsi plus importante qu'un plan de circulation durant les travaux pour assurer le déplacement sécuritaire des citoyens, des autobus scolaires et des véhicules d'urgence, que la qualité architecturale et paysagère d'une infrastructure imposante et permanente ou que l'ambiance sonore du REM sur la qualité de vie d'un quartier. Un rééquilibrage est essentiel pour maintenir le respect de l'autonomie locale et le rôle du gouvernement de proximité que constituent les municipalités. La



connaissance des attentes des citoyens dont disposent les municipalités locales est essentielle pour assurer une insertion, avec le moins d'impact possible, d'infrastructures majeures dans les quartiers résidentiels.

La Ville de Laval demande donc qu'il y ait une concertation entre la Caisse et les municipalités locales avant que des plans d'exécution des travaux ne soient imposés. Il y a, dans le processus prévu entre la Caisse et l'adjudicataire du contrat de construction, des étapes permettant cette concertation. En effet, l'adjudicataire devra soumettre à la Caisse des plans en trois étapes selon des niveaux de précision, soit de 30 %, 70 % et 100 %. La concertation avec les municipalités locales lors de ces étapes permettra à la Caisse d'orienter les travaux de planification de l'adjudicataire vers un projet bonifié pour assurer sa meilleure insertion dans le milieu. Une discussion sur le traitement architectural et paysager des infrastructures pourra bénéficier de ces étapes de conception plus raffinée du projet alors que le comité d'experts de la Caisse et la population seraient mis à contribution. Cette proposition exigera un niveau d'effort supplémentaire pour la Caisse et les municipalités locales, mais cet effort sera compensé par la qualité accrue de la conception du projet. La Ville de Laval est prête à fournir cet effort. Avec une gestion serrée de la transmission des documents, cette tâche ne devrait pas imposer des délais importants.

Pour résoudre d'éventuelles divergences entre la Caisse et une municipalité locale, la Ville de Laval propose l'insertion d'un processus devant un arbitre après une certaine période de négociation accordée aux parties pour s'entendre. Habituellement, lors de projets majeurs au Québec, le promoteur élabore son projet en collaboration avec les partenaires du milieu, dont les municipalités, et, s'il y a des divergences, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, par ses recommandations, joue un rôle d'arbitrage. Dans le cas du REM, l'implication du BAPE a été hâtive, alors que le projet se précisait tous les jours. Le processus d'arbitrage suggéré par la Ville de Laval est de fait exceptionnel, mais il répond à une situation exceptionnelle.

L'article 78 du projet de loi n° 137 précise que l'aménagement de l'antenne Deux-Montagnes n'est pas et n'a jamais été assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2). Ce libellé évacue tout examen environnemental pour cette antenne et ne prévoit aucun décret, comme celui adopté pour l'île de Montréal et la rive-sud, afin d'imposer certaines conditions minimales de qualité de vie pour la population. La Ville de Laval et la Caisse ont convenu de plusieurs modifications au projet du REM et de démarches à venir pour définir un projet de moindre impact pour la population. Il reste de moins en moins de points encore en discussion et des ententes sont prévisibles. La Ville de Laval désire ainsi qu'une démarche d'évaluation et d'analyse environnementales assure la qualité de vie de nos citoyens. Notre proposition de poursuivre la négociation et ultimement, de soumettre



les divergences à un arbitrage, demeure la meilleure façon de garantir aux citoyens un projet bien intégré dans le milieu.

Notre proposition d'une implication soutenue des municipalités locales à la conception du projet et d'un processus d'arbitrage de divergences ne peut être évacuée pour le simple motif qu'elle peut entraîner des délais. D'abord, l'implication des municipalités accroîtra la qualité de l'insertion du REM dans les quartiers, et ce, au bénéfice des citoyens. Puis, l'implication des municipalités locales, dès les étapes de conception détaillée du projet, évitera des erreurs coûteuses à corriger après coup. Ensuite, l'implication des municipalités locales dès le départ évitera de déplacer les divergences vers des débats stériles en cours de réalisation du projet. Surtout, avec le processus d'arbitrage suggéré en complément à l'implication des municipalités locales, une cadence rapide de réalisation du REM sera assurée grâce à un balisage des étapes. Le défi sera de convenir du délai optimal à accorder à la négociation entre la Caisse et les municipalités locales et celui accordé à l'arbitrage. L'urgence de réaliser le REM, un projet qui s'étalera sur quatre ans, est beaucoup véhiculée, mais aucunement expliquée. Prendre quelques mois additionnels pour concevoir un bon projet qui sera dans le paysage métropolitain pour de nombreuses décennies est un choix avisé.

3. La mission et l'autonomie de l'ARTM

La loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal prévoit que le rôle de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) sera de réaliser une planification optimale et adéquate des services de transport collectif dans la région. L'ARTM devra également faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents opérateurs et les municipalités. Tout cela au bénéfice des clients, usagers du transport collectif.

La Loi sur l'ARTM introduit aussi la notion de contractualisation des services de transport collectif entre l'ARTM et les opérateurs (RTM, STM, STL, RTL), responsables de l'exploitation des services.

L'ARTM doit signer avec chaque exploitant un contrat qui contient : l'offre détaillée des services, la rémunération, les objectifs de performance et les mesures visant à favoriser l'accès aux différents services. Or, la Caisse, exploitant du REM, n'est pas tenue de signer une telle entente avec l'ARTM. Selon l'article 36 du projet de loi, la Caisse doit transmettre à l'ARTM une copie de l'entente conclue entre la Caisse et le gouvernement en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports, qui fait notamment état des besoins des usagers, des objectifs d'intérêt public et du cadre tarifaire du REM, incluant les mécanismes d'indexation. Par ailleurs, selon l'article 38 du projet de loi, il est indiqué que l'exploitant du réseau et l'ARTM peuvent, sans que ce soit une obligation, conclure une entente. Cette entente peut prévoir la rémunération pour les services de transport



ainsi que certaines modalités et conditions ne dérogeant pas à l'entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports. De plus, selon l'article 41 du projet de loi, le cadre tarifaire établi par l'ARTM peut, encore sans obligation, intégrer les services du REM seulement si une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports ou en vertu de l'article 38 le permet. Cela nous apparaît contradictoire et contraire à l'esprit de la loi sur la nouvelle gouvernance métropolitaine adoptée par l'Assemblée nationale en juin 2016 et qui vise à assurer une meilleure planification des transports dans la région, une meilleure organisation des services pour les clients et une meilleure intégration tarifaire.

La Caisse propose un nouveau réseau de transport qui ne relève pas de l'ARTM, mais qui a des conséquences majeures en termes de développement du transport collectif et d'organisation des services pour les autres opérateurs dans la région. Pourtant, la Caisse n'a aucune obligation de conclure une entente avec l'ARTM qui détaillerait son offre de service, ses objectifs de performance et les mesures visant à favoriser l'accès aux différents services, comme doivent le faire les autres exploitants (STM, STL, RTL et RTM).

Le gouvernement du Québec devrait inclure dans le projet de loi n° 137 l'obligation de la signature d'une entente entre l'ARTM et la Caisse sur l'offre de service aux clients, au même titre que les autres opérateurs. De plus, comme c'est le cas à Vancouver avec l'Autorité régionale que constitue Translink, l'ARTM devrait avoir le pouvoir de proposer à la Caisse des ajustements de services et un meilleur arrimage entre les différents opérateurs de la région. Présentement, l'article 43 du projet de loi n° 137 prévoit une coordination à sens unique où un organisme public de transport en commun, comme la STL, doit, sur demande de l'ARTM, proposer un nouveau plan de desserte pour son territoire afin de favoriser l'intégration de ses services avec ceux du REM.

Par souci de cohérence, il est essentiel qu'une entente sur l'offre de services soit signée par la Caisse avec l'ARTM au même titre que les autres exploitants. Sinon, le gouvernement cautionne deux systèmes parallèles, ce qui est contraire à l'esprit de la loi 76 sur la gouvernance métropolitaine.

La Ville de Laval propose donc d'assujettir l'exploitant du Réseau électrique métropolitain aux mêmes obligations que celles imposées aux sociétés de transport en commun (STM, STL, RTL et RTM) en vertu de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain en assimilant ledit exploitant du REM à une société de transport au sens de son article 5. De cette façon, l'ARTM pourrait assumer pleinement sa mission, tel que prévu au même article.

4. L'arrimage entre le transport et l'aménagement du territoire

L'arrimage entre l'aménagement et le transport en commun est un enjeu désormais incontournable pour tous les décideurs municipaux. En 2012, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a fait de cet enjeu une des trois pierres angulaires de son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Les aires TOD (*Transit-Oriented Development*) identifiées au PMAD exigent la création d'un milieu de vie autour des points de contact avec les équipements structurants du transport collectif. La densification est au cœur de ces nouveaux milieux de vie, car le PMAD impose un seuil minimal de logements à l'hectare pour chacune des aires TOD identifiées. Ce concept est bien accueilli et les aires TOD font désormais partie de la réflexion des élus, des planificateurs et des promoteurs de la région métropolitaine de Montréal.

L'identification des aires TOD dans le PMAD permet de concrétiser ce concept sur le terrain grâce à l'obligation de concordance des différents outils de planification métropolitaine, régionale et locale. La réussite de chacune des aires TOD répond à la vision développée et partagée entre la CMM, les MRC et agglomérations ainsi que les municipalités locales grâce à la concordance du PMAD jusqu'au règlement de zonage. Les municipalités, grâce à la concertation avec les promoteurs, créeront ces milieux de vie qui arrimeront le transport collectif et l'aménagement du territoire.

L'article 53 du projet de loi sur le REM modifie la loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain en ajoutant un chapitre sur la perception d'une redevance de transport.

L'article 97.1 du nouveau chapitre ajouté à la loi de l'ARTM permet à l'Autorité d'identifier des zones sur son territoire propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif qu'elle finance, même en partie, notamment par la densification. Au-delà du vocabulaire différent utilisé, il s'agit du même concept que les aires TOD du PMAD. Pour identifier ses zones propices, l'ARTM tient compte du PMAD de la CMM et du schéma d'aménagement et de développement de la MRC de la Rivière-du-Nord à l'égard du territoire de la Ville de Saint-Jérôme. L'ARTM doit consulter la CMM et la MRC de la Rivière-du-Nord. Donc, l'ARTM peut identifier des zones additionnelles, par rapport aux aires TOD identifiées au PMAD, pour un objectif similaire de densification. Toutefois, les zones identifiées par l'ARTM ne disposent pas, contrairement aux aires TOD identifiées au PMAD, d'un lien de concordance qui les inscrit dans les outils urbanistiques des municipalités et qui assure ainsi leur concrétisation. De plus, l'article 97.1 précise que l'ARTM peut identifier des zones propices à la densification pour tous les services de transport collectif qu'elle finance, même en partie. Donc, l'ARTM pourrait imposer une redevance de transport à d'autres projets que le REM. Ce pouvoir attribué à l'ARTM d'agir seul pour identifier d'autres



projets que le REM pouvant recevoir des redevances de transport et pour ajouter de zones propices à la densification est inquiétant pour la cohérence de nos outils de planification, tant à l'échelle métropolitaine et régionale que locale. Une concertation est essentielle entre l'ARTM et la CMM afin que les outils de planification de ces deux organismes évoluent en même temps et de façon cohérente.

Considérant que l'objectif du projet de loi n° 137 est de réaliser rapidement le projet du REM et d'utiliser les redevances de transport pour assurer son financement, la Ville de Laval demande que l'article 97.1 du nouveau chapitre ajouté à la loi de l'ARTM vise uniquement les stations du REM connues aujourd'hui. Ce faisant, l'ARTM pourra ajouter des zones propices à la densification là où le PMAD n'a pas identifié d'aires TOD sans devoir modifier le PMAD. Toutefois, l'article 97.1 ne devrait pas autoriser l'ARTM à ajouter des services et des stations autres que le REM avant qu'un processus d'arrimage entre la CMM et l'ARTM ne soit convenu, et ce, dans le but d'assurer la cohérence des outils de planification.

L'article 42 de la loi sur le REM prévoit que les zones identifiées par l'ARTM comme propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif, dans le cas du REM, doivent avoir un rayon n'excédant pas 1,5 km de chacune des stations. Le PMAD fixe le rayon de ses aires TOD à un kilomètre. Toujours par souci de cohérence, la Ville de Laval demande que le rayon soit uniformisé à 1 km.

Le quatrième alinéa de l'article 97.2 du nouveau chapitre ajouté à la loi de l'ARTM prévoit qu'une zone desservie par des services de transport collectif découlant de plusieurs ententes peut faire l'objet de plus d'une redevance. Bien que cette clause soit intéressante pour percevoir des revenus afin de financer des services de transport collectif, elle peut induire des effets pervers en déplaçant le développement urbain à l'extérieure des rayons d'application de la redevance en raison de coût trop important des redevances cumulées. Il s'agit d'un motif additionnel pour modifier l'article 97.1 afin de restreindre son application, à court terme, uniquement au REM, et ce, tant et aussi longtemps que des analyses rigoureuses ne seront pas réalisées par la CMM, l'ARTM, les MRC et les agglomérations sur les effets des redevances cumulées.

L'article 97.3 du nouveau chapitre ajouté à la loi de l'ARTM précise le contenu d'un règlement pris pour l'application du premier alinéa de l'article 97.2. La Ville de Laval désire que certaines précisions soient apportées à cet article. D'abord, le taux de la redevance doit varier pour prendre en compte le niveau de service existant avant l'arrivée du REM. L'antenne de Deux-Montagnes dispose déjà d'un train de banlieue électrique qui offre un niveau de service comparable au REM pour la capacité de charge en période de pointe, et ce, malgré une fréquence différente. De plus, le REM utilisera les mêmes gares et les mêmes aires de stationnement incitatif, mais sans accroître la capacité. Il est injustifié d'appliquer à cette situation le même taux de redevance de transport que pour un site du REM qui recevra un tout nouveau service, une nouvelle



gare et un nouveau stationnement incitatif. De plus, la Caisse a travaillé avec les municipalités locales pour préciser les méthodes de calcul et la définition des interventions ciblées par une redevance similaire. La Ville de Laval demande à ce que les paramètres de calculs retenus par l'ARTM soient définis en concertation avec la CMM et les MRC avant leur adoption en raison de leur incidence sur l'aménagement du territoire.



Annexe 1

Précision pour certains articles

À l'article 17, ajouter : «... une copie des plans, dont elle dispose, des voies publiques mentionnées... »

À l'article 29, ajouter : «... travaux faits par la Caisse dans l'emprise d'une voie publique, ... »