



***Mémoire déposé à la Commission des transports et de l'environnement  
se rapportant au  
projet de loi n° 137, Loi concernant le Réseau électrique métropolitain***

Rédacteurs du rapport :

Denis Martin, MBA  
Maire

Benoit Ferland, M.A.P., O.M.A.  
Directeur général



### **Présentation de la municipalité :**

Deux-Montagnes est une ville située dans la MRC de Deux-Montagnes, dans la région administrative des Laurentides, au Québec. Elle est située à environ 35 km à l'ouest de la métropole montréalaise.

**Surface:** 7,300 km<sup>2</sup> (2,819 milles carrés)

**Population:** 18 000 (environ)

**Total de logements privés :** 8 000 (environ)

# MÉMOIRE À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

## GOVERNEMENT DU QUÉBEC

**DE : Ville de Deux-Montagnes**

**30 mai 2017**

---

**OBJET : *Projet de loi n° 137, Loi concernant le Réseau électrique métropolitain***

---

### **1. Mise en contexte**

Depuis près de cent ans, la Ville de Deux-Montagnes possède une ligne de train de banlieue qui la relie à Montréal.

Les voies ferrées utilisées par ce train sont doubles entre le centre-ville de Montréal et la gare Bois-Franc (arrondissement St-Laurent), puis la voie devient simple jusqu'à Deux-Montagnes en passant par Laval.

Cette ligne de train est depuis longtemps complètement électrifiée. Il s'agit d'un atout économique et écologique de taille.

Des travaux majeurs ont été effectués sur la ligne de Deux-Montagnes, de 1992 à 1995, les rails, le système électrique, les gares, la signalisation et le matériel roulant ont été presque entièrement changés. Le service a été en partie interrompu pendant la période estivale de ces travaux. Des services d'autobus ont alors pris le relais.

Les précédents trains, devenus désuets, étaient composés de voitures lourdes à six essieux, dont quelques-unes dataient de l'ouverture originale de la ligne avec des sièges à dossier réversible. Plusieurs de ces wagons dataient de 1937 avec piètre chauffage et sans climatisation. Les locomotives étaient disparates, certaines datant de 1918<sup>1</sup>.

La division Transport de Bombardier a réalisé le contrat de construction des nouvelles rames automotrices. La nouvelle ligne, ainsi modernisée, a été mise en service au début de 1996.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est propriétaire depuis 1996 des trains de la ligne de Deux-Montagnes. Cette agence gouvernementale, rattachée au ministère des Transports du Québec, sera dissoute sous peu pour faire place à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Cette dernière est la nouvelle agence gouvernementale

---

<sup>1</sup> Marc Dufour. *La ligne de Deux-Montagnes*. Connaissance du Rail, 1995.

québécoise chargée de la planification, de l'organisation et du financement du transport collectif dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Plus de 30 000 personnes utilisent la ligne quotidiennement, soit plus de 50 % de tout l'achalandage des trains de banlieue de la région de Montréal<sup>2</sup>.

Compte tenu de son grand achalandage, les usagers de la ligne Deux-Montagnes demandent depuis plusieurs années le doublement de la voie et l'achat de nouvelles voitures pour répondre aux besoins de cette ligne de train.

## **2. Impacts positifs du REM sur le territoire de la Ville de Deux-Montagnes**

Pour la Ville de Deux-Montagnes et même pour la région des Basses-Laurentides, l'arrivée du REM constitue un changement positif majeur pour le développement et aussi pour l'amélioration de la qualité des services de transport collectif. La station Deux-Montagnes de la ligne est déjà à l'heure actuelle une porte d'entrée importante de la MRC Deux-Montagnes vers Montréal.

On peut affirmer sans hésiter que de nombreux éléments bénéfiques émergeront de ce projet, que ce soit au niveau : de la fréquence, de la capacité, des heures de service, de la rapidité, des destinations, des connexions, de l'accessibilité, du confort et de la valeur des propriétés.

- **Plus de fréquence**

De la station Deux-Montagnes, on comptera, dès la mise en service du REM, 36 départs durant la période de pointe du matin, une augmentation de 400 % du nombre de départs durant cette période. On passera de 49 départs par jour à environ 256 dès la mise en service du système pour les deux directions.

- **Plus de capacité**

En ce moment, la ligne de train de Deux-Montagnes a une charge maximale observée d'environ 17 000 personnes entre 6 h 30 et 9 h 30. Le futur REM aura une capacité de déplacement de près de 22 000 personnes durant la même période, une augmentation d'environ 5 000 personnes.

- **Plus d'heures de service**

Le futur REM sera en service 20 h par jour, 7 jours sur 7, avec des fréquences de passage aux 5 minutes en période de pointe et aux 15 minutes en période hors pointe. Le système permettra donc d'offrir plus de flexibilité aux clients, dont ceux qui habitent à Deux-Montagnes.

---

<sup>2</sup> Rapport annuel 2008, Agence métropolitaine de transport.

- **Plus rapide**  
Selon les informations obtenues, on peut estimer que la rapidité et la fiabilité du futur REM permettra de réduire le temps de parcours des clients. D'un temps actuel de 40 à 45 minutes de Deux-Montagnes au centre-ville, on pourra passer à un temps de parcours de moins de 35 minutes avec le REM.
- **Plus de destinations**  
Le futur REM permettra aux résidents de Deux-Montagnes de se rendre jusqu'à la gare Centrale de Montréal, mais également vers d'autres destinations, comme l'aéroport, le Technoparc Montréal, la Rive-Sud et les différents secteurs de l'Ouest-de-l'Île.
- **Plus de connexions au métro**  
Le futur REM sera connecté à la ligne bleue (Édouard-Montpetit), verte (McGill) et orange (Bonaventure) du métro. Il sera désormais possible de faire des transferts facilement vers le réseau de métro et circuler plus aisément dans la ville de Montréal.
- **Plus accessible**  
Les stations du futur REM seront accessibles à pied, à vélo, en transport en commun et en voiture. Les réseaux d'autobus de Deux-Montagnes seront repensés pour optimiser les rabattements aux stations du REM. Les stations respecteront par ailleurs les principes de l'accès universel et faciliteront les déplacements des personnes à mobilité réduite.
- **Plus de confort aux stations**  
Les stations du futur REM seront implantées dans des bâtiments fermés et tempérés. Les clients attendront donc à l'intérieur, sur un quai séparé des rails par un système de portes palières automatiques, pour un maximum de sécurité. En ce moment, les stations ne sont ni fermées, ni bien sûr chauffées.
- **Augmentation de la valeur des propriétés**  
Selon une étude récente<sup>3</sup> de la Fédération des chambres immobilières du Québec, « *une maison située à l'intérieur d'un rayon de 1,5 kilomètre d'une station de métro se vend en moyenne 38,9 % plus cher qu'une maison avec les mêmes caractéristiques à l'extérieur de ce rayon.* ». On peut ainsi penser qu'à Deux-Montagnes, une ville principalement résidentielle, le REM, qui s'apparente à un métro, permettra de créer de la valeur aux propriétés et donc par extension à la richesse foncière de notre municipalité.

---

<sup>3</sup> *Le mot de l'économiste*, novembre 2016  
([www.fciq.ca/pdf/mot\\_economiste/me\\_112016.pdf](http://www.fciq.ca/pdf/mot_economiste/me_112016.pdf))

### **3. Élaboration et mise en œuvre du projet REM à Deux-Montagnes**

Pendant près d'une année, la Ville de Deux-Montagnes et ses représentants ont analysé plusieurs éléments et problématiques liés à la mise en œuvre du projet de REM sur son territoire.

En phase d'élaboration, la Ville de Deux-Montagnes a fait valoir, au cours de cette période, ses préoccupations tout en exposant des pistes de solutions auprès des représentants de CDPQ Infra.

Dans cette section, ces éléments et leur conclusion ont été regroupés en quatre points.

#### **3.1. Étagement et fermeture des rues locales**

De manière à minimiser les impacts du projet sur le territoire de Deux-Montagnes, plusieurs rencontres ont été tenues entre CDPQ Infra et nos représentants. Dans le cadre de ces échanges constructifs, nous avons toujours eu un souci particulier de limiter le nombre de propriétés impactées par le projet du REM. C'est pourquoi, l'hiver dernier, nous avons demandé à CDPQ Infra d'évaluer la possibilité de modifier le profil du tracé du REM en surélevant la voie ferroviaire dans le secteur de la station Deux-Montagnes et de la rue Henri-Dunant. Les experts ont travaillé avec diligence sur cette alternative et les analyses se sont avérées concluantes. Il est en effet possible de surélever la voie ferroviaire grâce à un talus végétalisé et ainsi éviter tout impact sur le boulevard Deux-Montagnes et la rue Henri-Dunant.

Nous avons convenu avec CDPQ Infra que cette variante constitue la meilleure solution technique pour intégrer le projet du REM sur notre territoire, car elle évite de devoir acquérir plusieurs propriétés. Le REM n'aura finalement aucun impact négatif sur les rues locales de Deux-Montagnes, car la voie ferroviaire sera étagée sur talus végétalisé. CDPQ Infra a été à l'écoute de nos préoccupations et a apporté de réelles modifications au projet pour en tenir compte. Nous les remercions d'ailleurs pour leur écoute.

#### **3.2. Relocalisation de résidences**

Selon les informations que nous avons obtenues de CDPQ Infra, le nombre de lots résidentiels requis pour le REM à Deux-Montagnes est actuellement de 11, et des ententes ont été prises avec quatre propriétaires pour une acquisition de gré à gré. À l'heure actuelle, 7 lots sur notre territoire demeurent en discussion et les gens attendent leur offre de CDPQ Infra.

Pour ces propriétaires ou locataires, il y a plusieurs possibilités de relocalisation qui s'offrent à eux et nous anticipons donc que le tout se conclura rapidement.

Nous sommes très sensibles à leur situation. Il faut toutefois considérer ces relocalisations dans le contexte plus large de tous les bénéfices qu'apportera le REM sur notre territoire. Les décisions de notre administration sont toujours basées sur le bien commun.

### **3.3. Propriétés riveraines du futur projet**

Des lettres ont été envoyées par CDPQ Infra pour informer les propriétaires des études en cours et des possibles impacts sur leur propriété. Ces correspondances avaient également pour objectif de leur fournir les coordonnées des personnes ressources chez CDPQ Infra et au MTQ pour qu'ils aient des réponses à leurs questions. Lettres envoyées :

- 29 juillet 2016 : lettre indiquant aux propriétaires que leur propriété se situait dans la zone d'étude du REM et était potentiellement requise.
- 31 octobre 2016 : lettre indiquant à certains propriétaires que leur propriété n'était pas requise pour le projet.
- 30 novembre 2016 : lettre de suivi indiquant aux propriétaires que des relevés d'arpentages étaient en cours afin de préciser les besoins.
- 17 janvier 2017 : lettre indiquant aux propriétaires qu'une firme d'évaluation immobilière mandatée par CDPQ Infra communiquera avec eux.
- 20 février 2017 : lettre indiquant aux propriétaires de certaines résidences de la rue Henri Dunant que leur propriété se situait dans la zone d'étude du REM et était potentiellement requise.
- 14 avril 2017 : lettre indiquant à certains propriétaires de la rue Guy et du boulevard Deux-Montagnes que leur propriété n'était pas requise pour le projet.

### **3.4. Bruit généré par le REM en phase de construction et d'exploitation**

Les représentants de CDPQ Infra nous ont affirmé qu'ils respecteront les normes de bruit édictées dans le décret environnemental. Des mesures de bruit seront prises pendant les phases de construction et d'exploitation. Si ces mesures démontrent des dépassements des normes, des mesures de mitigation seront mises en place pour les respecter.

Cet aspect sera suivi de près par la Ville de Deux-Montagnes.

## **4. Préoccupations concernant le projet de loi**

Dans son ensemble, le projet de loi 137 nous apparaît adapté. Il nous permet de croire que le projet de REM pourra démarrer avec un minimum de délais. Ce resserrement dans les délais constitue, selon nous, une bonne nouvelle pour les usagers actuels et futurs du train de la ligne de Deux-Montagnes.

Voici quelques commentaires généraux et quelques questionnements :

### **Articles 20 à 32**

CDPQ Infra devra procéder à des modifications de certaines voies publiques à Deux-Montagnes de façon temporaire pendant la construction, mais également dans certains cas de façon permanente.

Il serait important de préciser la responsabilité concernant des réfections importantes qui devront être éventuellement, au cours des années, être apportées aux infrastructures construites par CDPQ Infra.

À titre d'exemple : Qui sera responsable de la réfection dans quelques années du viaduc qui sera construit par CDPQ Infra sur le boulevard du Lac à Deux-Montagnes ?

### **Article 42 (article 97.1. et suivant)**

Cet article semble donner le pouvoir à l'ARTM de déterminer, en quelque sorte, de nouvelles aires TOD. Considérant que ces aires sont déjà définies dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), nous considérons qu'il serait préférable de limiter ce pouvoir au projet du REM de manière à éviter la confusion des zones d'urbanisation liées au transport collectif. Il n'est pas pertinent, selon nous, de donner ce pouvoir à l'ARTM.

## **Article 45 et 46.**

L'exemption concernant les droits de mutations immobilières et des permis de construction ne constitue pas une nouvelle totalement réjouissante, mais considérant l'importance du projet pour notre communauté, il s'agit d'un sacrifice acceptable.

## **Article 53**

Cet article nous apparaît très questionnable.

Ces articles traitent des «redevances de transport». Ces redevances qui devraient être perçues par les villes, lors de l'émission de permis, nous apparaissent contredire les efforts demandés aux municipalités de la région de Montréal qui possèdent des gares. En effet, selon PMAD, les secteurs entourant les gares doivent être densifiés (aire TOD).

Considérant que la Ville de Deux-Montagnes n'a pratiquement plus de terrain disponible pour la construction, elle doit consacrer ses efforts de densification par le biais de programmes de requalification de différentes zones situées dans le périmètre de ses deux aires TOD (voir annexe 2) qui couvrent la majeure partie de son territoire.

La Ville de Deux-Montagnes a donc adopté, il y a quelque temps, un programme de crédit de taxes pour la zone de l'aire TOD Grand Moulin.

L'application de cette nouvelle redevance prévue au projet de loi vient, dans un certain sens, annuler les efforts consentis et déployés par la Ville de Deux-Montagnes pour requalifier et revitaliser un vieux cadre bâti en vue de se conformer au PMAD.

Cette redevance appliquée dans une municipalité comme Deux-Montagnes, où rappelons-le, il n'y a pratiquement plus de terrain disponible, nous apparaît contredire les principes édictés par le PMAD.

Si elle est maintenue, nous croyons que cette redevance devrait être, à tout le moins, modulée pour tenir compte de certaines réalités locales, notamment celle de Deux-Montagnes. Les promoteurs qui choisissent de développer des projets à Deux-Montagnes font déjà face à la contrainte de devoir acquérir des propriétés (souvent des maisons unifamiliales) pour ensuite les démolir avant même de penser d'en construire de nouvelles plus denses et conformes aux orientations de développement des aires TOD.

Le maintien intégral et non modulé de cette redevance viendrait certainement freiner la requalification et la revitalisation des quartiers TOD à Deux-Montagnes.

## **Article 78**

Cet article souligne que l'antenne Deux-Montagnes n'est pas soumise à des examens d'impacts sur l'environnement.

Nous comprenons parfaitement qu'il ne faut pas freiner ce projet par de trop nombreuses analyses environnementales, mais il faudra s'assurer de mesures

d'atténuation du bruit et autres impacts nuisibles pendant la période de construction. En fait, nous souhaiterions que les mêmes règles (mesures de mitigation, etc.) appliquées aux autres antennes s'appliquent pour Deux-Montagnes.

### Aparté concernant l'ARTM

Même si notre prochain sujet n'est pas directement lié au projet du REM, nous souhaiterions profiter de l'occasion pour critiquer fermement la façon dont les nouvelles quotes-parts sont calculées par la toute nouvelle ARTM. En effet, la quote-part de la Ville de Deux-Montagnes augmentera de près 40 % annuellement malgré une récente opération de lissage, et ce dès 2108. À terme, on parle d'une augmentation de 70 % à 90 %. Une véritable aberration ! Ce serait près d'un million de dollars supplémentaires qui devront éventuellement être versés chaque année par nos citoyens. Nous vous rappelons que la Ville de Deux-Montagnes compte environ 18 000 habitants. Nous nous demandons sérieusement dans quelle officine de tels calculs irréalistes ont pu être réalisés.

Ce fardeau supplémentaire qui nous tombe dessus dès l'an prochain, sans aucun ajout de service, est parfaitement inacceptable. La facture actuelle de la Ville de Deux-Montagnes d'environ 1 000 000 \$ annuellement s'élèvera éventuellement à près de 2 000 000 \$ et ce, avant même l'entrée en service du REM.

Il faut comprendre que le fait que la Ville de Deux-Montagnes possède deux stations de train entraîne des dépenses non partagées par les villes environnantes. En effet, les routes qui conduisent à ces stations sont entretenues (pavage, déneigement, etc.) par la Ville de Deux-Montagnes. Elles sont d'ailleurs toujours déneigées en priorité. Les nombreux autobus en provenance des villes voisines qui se rabattent vers ces stations induisent une usure prématurée des rues deux-montagnaises qu'ils empruntent. Il faut aussi considérer que les vastes stationnements qui servent surtout aux citoyens des villes environnantes constituent une perte fiscale importante puisqu'aucun revenu de taxes n'est perçu sur ces vastes espaces.

Il faut absolument que cette formule de calcul soit révisée. Un véritable principe d'utilisateurs-payeurs serait nettement plus réaliste. Les usagers directs du service, qu'il soit de Deux-Montagnes ou d'ailleurs, devraient contribuer aux coûts du service.

L'arrivée d'une nouvelle super structure comme l'ARTM faisait peur à plusieurs petites municipalités de la région de Montréal. Malheureusement, cette crainte est jusqu'à présent parfaitement justifiée.

## **5. Conclusion**

Étant donné que le projet du REM vient répondre aux besoins longtemps exprimés par les usagers du train de la ligne de Deux-Montagnes, nous ne pouvons que nous réjouir de constater que le projet de *Loi 137* lui permettra de passer de la phase projet à la phase réalisation.

À n'en pas douter, ce projet permet de développer l'offre de transport en commun dans la région de Montréal. Il s'agit d'un équipement essentiel pour la région tant du point environnemental, économique et social. En effet, d'abord moins de circulation automobile contribue à diminuer la pollution atmosphérique. Ensuite, moins de citoyens pris dans des bouchons de circulation contribuent à plus grande productivité des travailleurs. Enfin, la diminution du temps nécessaire au retour à la maison assurera certainement une meilleure qualité de vie aux usagers du futur REM.

Tout au cours de sa phase de gestation, nous avons été en mesure de remarquer que les responsables du dossier à CDPQ Infra étaient très ouverts à nos suggestions et commentaires.

Comme nous l'avons mentionné, nous avons su trouver, avec CDPQ Infra des solutions presque idoines aux problématiques concernant les infrastructures qui traverseront notre municipalité.

Nous avons soulevé quelques points du projet de loi 137 qui pourraient être ajustés, notamment la redevance de transport, mais dans son ensemble nous sommes satisfaits du présent projet de loi.

Par contre, nous avons des réserves majeures sur la façon parfaitement inacceptable dont seront calculées les nouvelles quotes-parts versées à l'ARTM. Il s'agit cependant d'un débat qui devra se dérouler sur d'autres tribunes et qui ne devraient pas porter ombrage au projet REM tant souhaité.

La transformation de la ligne actuelle de Deux-Montagnes par CDPQ Infra aura des retombées très positives dans notre ville et même dans notre région en général.

Nous remercions la Commission et ses membres pour le temps accordé pendant les auditions de ce projet de loi.

## Annexe 1 : Tableaux schématiques du projet REM à Deux-Montagnes

### Station Deux-Montagnes

Type de station	En surface
Places de stationnement incitatif	1 100
Places de dépose-minute	20
Supports à vélo	250
Quais d'autobus incluant transport adapté	8
Fréquence de service à l'heure de pointe du matin	5
Fréquence de service en dehors des heures de pointe	15
Temps de parcours pour gare Centrale	33 minutes
Capacité du REM à l'ouverture en heure de pointe (6h30 @ 9h30)	21 600 (+ 5000 personnes qu'actuellement)
Nombre de départs par jour vers Montréal	125


### Station Grand-Moulin

Type de station	En surface
Places de stationnement incitatif	230
Places de dépose-minute	3
Supports à vélo	45
Quais d'autobus de transport adapté	1
Fréquence de service à l'heure de pointe du matin	5
Fréquence de service en dehors des heures de pointe	15
Temps de parcours pour gare Centrale	31 minutes
Capacité du REM à l'ouverture en heure de pointe (6h @ 9h)	21 600 (+ 5000 personnes qu'actuellement)
Nombre de départs par jour vers Montréal	125

### Acquisitions requises à Deux-Montagnes

Lots privés résidentiels (relocalisation)	<b>11</b> <b>(dont 4 ententes conclues)</b>
Lots privés commerciaux/industriels bâtis	3
Lots privés vacants et acquisitions partielles sans bâtiment	0
Lots municipaux	3

### Consultations réalisées à Deux-Montagnes depuis avril 2016

Rencontres avec le Maire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 19 mai 2016</li> <li>• 15 juin 2016</li> <li>• 29 novembre 2016</li> <li>• 19 décembre 2016</li> <li>• 13 avril 2017</li> </ul>	 <b>5</b> <b>rencontres</b>
--------------------------	--	--

<b>Rencontres avec les services techniques de la ville</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+/- 15 rencontres de travail</li> </ul>	
<b>Portes ouvertes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15 juin 2016</li> <li>29 novembre 2016</li> </ul>	<p><b>400</b> citoyens rencontrés</p>

\*Données fournies par CDPQ Infra.

## Annexe 2 : Aire TOD

TOD est le sigle pour (Transit-Oriented Development TOD)

Approche favorisant l'urbanisation de pôles de développement résidentiel autour des stations de train ou de transports collectifs. Cette approche conceptuelle, développée par Peter Calthorpe, en 1993, préconise le développement des milieux de vie urbains autour des centres de services et des pôles d'activité générant de nombreux déplacements de citoyens quotidiennement. L'objectif de départ est un développement résidentiel maximisé, concentré et radial dont le rayon minimum est de 600 mètres autour de ces pôles de transports collectifs.

