



Réponses de CDPQ Infra aux questions du MDDELCC formulées le 26 mars 2018

29 mars 2018

Le présent document fournit les réponses aux questions formulées par le MDDELCC suite à l'analyse des modifications proposées au projet du Réseau express métropolitain (réf. : « Questions et commentaires sur la demande de modification du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 du projet du Réseau express métropolitain par CDPQ Infra inc. », Dossier 3211-08-012, 26 mars 2018).

1. ADMINISTRATIF

QC-1 *Tel qu'indiqué dans le courriel du 21 février 2018 de M^{me} Marie-Josée Lizotte à M. Yann Tisserand, Mme Élisabeth Boivin, Mme Virginie Cousineau et M. Jean-Marc Arbaud, veuillez nous fournir une lettre officielle de demande de modification de décret. En effet, une demande de modification de décret (en vertu de l'article 31.7 de la Loi sur la qualité de l'environnement) doit provenir du titulaire du décret original. Habituellement, la lettre est adressée à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Nous pouvons être en copie conforme. De plus, vous devez effectuer un paiement de 9 707,00 \$ pour la modification de décret. Veuillez préciser les détails du paiement dans votre lettre de demande de modification de décret.*

RQC-1 : La lettre sera expédiée par CDPQ Infra tel que demandé.

2. DÉTAILS DES MODIFICATIONS APPORTÉES

QC-2 *À la page 8 du document concernant la modification au tracé et profil d'entrée au centre-ville de Montréal, pouvez-vous fournir des simulations visuelles du train en aérien à la Pointe-Saint-Charles? Vous mentionnez qu'il y aura un impact à partir du fleuve vers Montréal. Est-ce qu'il y aura aussi un impact du centre-ville de Montréal vers le fleuve Saint-Laurent?*

RQC-2 : Les simulations visuelles ne sont pas disponibles à ce stade-ci, mais elles pourront être communiquées au MDDELCC ultérieurement.

CDPQ Infra a mentionné qu'il y aura une modification du paysage, mais il n'y a pas d'impact significatif appréhendé. En effet, le REM circulera le long de la rue Wellington sur le talus où circulent actuellement les trains de Via Rail et du CN. Aucun impact visuel significatif n'est donc appréhendé au centre-ville de Montréal. Les autres points de vue sur le fleuve à partir du centre-ville de Montréal ne devraient pas non plus être affectés par le REM puisque l'élévation de ces points de vue est généralement plus haute que la structure du REM.

QC-3 *À la page 12 concernant la modification à la jonction de l'Ouest et la suppression de la station A-13, il est mentionné qu'une contrainte sera les quatre voies du REM entre le saut-de-mouton et l'antenne Downey. Pouvez-vous préciser comment les quatre voies créent une contrainte? Un peu plus bas, il est aussi mentionné que ces modifications au projet amèneront une diminution des expropriations. Pouvez-vous préciser?*

RQC-3 : Dans le nouveau concept de la jonction de l'ouest, le saut-de-mouton sera situé dans l'emprise de l'actuelle ligne Deux-Montagnes, à l'est de la traversée de l'A-13. Il sera suivi à l'ouest par un réseau de quatre voies parallèles, soit deux voies de l'antenne Deux-Montagnes et deux voies de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue qui se prolongeront parallèlement les unes aux autres jusqu'à l'embranchement de l'antenne Doney, avant de s'y séparer. Les quatre voies doivent s'insérer à l'intérieur de l'emprise existante de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, ce qui constitue une contrainte de conception supplémentaire par rapport au projet initial qui ne prévoyait que deux voies. Toutefois, cette conception permet de diminuer les impacts du projet.

Le tracé initial passait à travers des terrains privés et nécessitait donc l'expropriation des propriétés suivantes, qui ne sont plus requises avec l'optimisation proposée :

Lot	Propriétaire (noir = à valider) (bleu = validé)
2646454	LA COMPAGNIE COMMONWEALTH PLYWOOD LTEE
1163711	6507131 CANADA INC. ET NORDIC DEVELOPMENT CORPORATION
1163697	CYPIHOT INC.
2646453	7791313 CANADA INC.

QC-4 *Il a été indiqué lors de discussions portant sur les modifications au projet que la station Technoparc serait déplacée. Toujours lors de ces discussions, il était également question d'amorcer la descente en tunnel plus en amont du tracé de l'antenne aéroport. Ces changements font-ils parties de la demande de modification de décret?*

RQC-4 : Une optimisation a effectivement été proposée par NouvLR afin de positionner la station Technoparc plus au nord et de modifier le profil des voies afin de descendre en tunnel également plus au nord sur le boulevard Alfred-Nobel.

Cette optimisation comporte toutefois des enjeux techniques et opérationnels qui doivent être analysés plus en détail, si bien que la proposition n'a pas encore été acceptée par CDPQ Infra. Cette optimisation est donc exclue de la demande de modification au décret.

QC-5 *Sur le plan des aspects fauniques, les méthodes précises de travail dans le bassin du Havre demeurent à déterminer. Les mesures d'atténuation prévues initialement doivent toutefois être maintenues, soit de concentrer le travail sur le littoral durant les périodes où le bassin est à sec. Veuillez-vous y engager.*

RQC-5 : CDPQ Infra s'y engage. Il convient toutefois de souligner que le tracé aérien remplaçant le tunnel n'aura pas d'empiètement permanent dans le Canal Lachine. Les piles seront placées de part et d'autre du canal, avec une assise centrale sur une pile qui sera implantée sur la petite île où se trouve actuellement le pont ferroviaire pivotant. Il n'y aura donc pas d'empiètement dans l'habitat du poisson et le travail se fera essentiellement en dehors du littoral. Les seuls travaux qui se feront dans le littoral le seront principalement durant la période de mise à sec du bassin. La machinerie (grue, foreuse, etc.) nécessaire à la mise en place de la pile centrale dans le bassin (sur la petite île à proximité du pont ferroviaire pivotant) sera descendue uniquement durant la

période de mise à sec du bassin. La mesure d'atténuation visant le maintien de la navigation de plaisance dans ce secteur est maintenue.

- QC-6** *Le nouveau tracé aérien s'inscrit dans l'emprise du Canadien National (CN). Aucun inventaire de couleuvre brune n'a été réalisé dans cette emprise, mais la présence de l'espèce est probable. À terme, les pertes d'habitat pour cette espèce ne devraient pas être significatives étant donné la conception aérienne et la construction superposées aux voies du CN. Toutefois, des mesures d'atténuation durant le chantier pourraient être nécessaires en fonction des méthodes et des périodes de travail. Ces méthodes pourront être établies plus précisément lorsque les méthodes de travail seront déposées pour les demandes de certificat d'autorisation. Les mesures envisageables sont similaires à celles prévues pour le tronçon du Bois de Liesse. L'initiateur doit s'engager à mettre en place les mesures de travail équivalentes à celles prévues pour le tronçon du Bois de Liesse pour le nouveau tronçon aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown lorsque les conditions d'habitat sont propices à la couleuvre brune.*

RQC-6 : CDPQ Infra s'y engage.

- QC-7** *L'ancienne emprise Doney (section en S à l'ouest de l'A13) est également utilisée par la couleuvre brune. Les mesures d'atténuation et les suivis prévus à l'est de l'A13 devront également être appliqués dans la portion comprise dans les milieux naturels à l'ouest de l'A13. L'initiateur doit s'engager à mettre en place les mesures d'atténuation et les suivis prévus à l'est de l'A13 dans les milieux naturels à l'ouest de l'A13.*

RQC-7 : CDPQ Infra s'y engage. Ces mesures seront d'ailleurs intégrées au Plan de gestion environnemental (PGE) de Nouvlr ainsi qu'aux demandes de Certificat d'autorisation.

- QC-8** *Lors de l'analyse environnementale du projet une version optimisée de la station Pointe-Claire a été déposée (note technique du 15 décembre 2016 ainsi que les réponses de CDPQ Infra inc. aux questions et commentaires, dont les réponses à la cinquième série de questions et commentaires). Ce site permettait d'éviter totalement les impacts sur une population documentée et viable de couleuvre brune, laquelle est une espèce faunique à statut précaire, se trouvant dans le milieu visé par l'emplacement initialement retenue par l'initiateur. Dans ce contexte, la localisation de la station Pointe-Claire dans le stationnement du centre Fairview Pointe-Claire était optimale au point de vue faunique, sans aucun empiètement sur le terrain boisé à l'ouest. L'alternative de la station Pointe-Claire à l'est de l'avenue Fairview constitue l'emplacement de moindre impact. Dans l'application du principe « éviter-minimiser-compenser », le rejet de cette alternative doit être justifié adéquatement, notamment à l'égard des capacités d'expropriation liées au projet du REM. Advenant que la position ouest soit la seule option possible, des mesures d'atténuation devront être mises en place et des mesures de compensation devront être discutées au regard de la couleuvre brune. Il est à noter que les solutions de compensation sont limitées.*

Pour votre information, notez que la population de couleuvre brune que l'on retrouve dans ce secteur de Pointe-Claire est très bien documentée. Elle est viable, autosuffisante et bien adaptée à son habitat. Les résultats d'inventaire et d'observation des dernières

années montrent que la population est abondante et se maintient dans le temps. L'habitat diversifié est de très bonne qualité (abri, nourriture, hibernacle, exposition). Cette population est enclavée et relativement isolée des autres populations les plus proches. En ce sens, elle constitue une unité de conservation importante pour le maintien de cette espèce à statut précaire.

L'implantation de la station (alternative ouest) est prévue directement dans le secteur en friche qui est la composante dominante de l'habitat de la couleuvre brune du secteur. Les pertes engendrées par la station pourraient avoir un effet négatif important sur la population de couleuvre brune, notamment affecter sa capacité de maintien à long terme.

Veillez noter également que la position du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) tient également compte des prévisions de développement pour ce secteur à moyen terme. Le MFFP considère que le développement urbain peut adopter des configurations plus flexibles et assurer l'intégration d'espaces verts qui pourraient à terme, permettre le maintien d'une population viable de couleuvre brune dans ce secteur. L'ajout de la station du REM dans le quadrilatère de milieu naturel augmente la pression sur la meilleure portion d'habitat de la couleuvre brune et réduit la marge de manœuvre future pour conserver un habitat suffisant.

Enfin, une modification de la condition 11 du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 devra être envisagée afin d'y inclure les compensations de l'habitat de la couleuvre brune. La condition ne prévoit actuellement, dans un premier temps, que des suivis, exigés essentiellement dans le secteur du Bois-de-Liesse. Ce secteur ne connaîtra aucune perte significative d'habitat de couleuvre brune au terme de la construction du projet (long terme). L'aspect de compensation devra être inclus plus formellement dans la condition 11 du décret, si l'alternative ouest est retenue.

RQC-8 : La construction de la station Pointe-Claire sera assujettie aux mêmes mesures de protection de la couleuvre brune que les autres secteurs du REM où son habitat a été recensé : repérage des individus présents, capture et relocalisation dans un site prédéterminé et préautorisé par le MDDELCC et le MFFP, sécurisation du site de construction pour prévenir l'entrée d'individus durant les travaux, entretien ciblé du site de construction pour prévenir l'accumulation de matériaux pouvant être utilisés comme hibernacles pour la couleuvre brune, etc.

L'empiètement des infrastructures du REM sur le terrain du centre commercial Fairview cause des interférences avec les activités du centre commercial et avec ses accès qui ne peuvent être évités et qui se traduisent par un impact significatif pour le propriétaire du site et ses 200 locataires. Pour cette raison, l'option de la station Pointe-Claire à l'est de l'avenue Fairview ne peut être confirmée à cette étape du projet.

QC-9 *Le retrait de la station Jean-Yves et le retour à la station Kirkland (boulevard Saint-Charles) devront être davantage documentés étant donné l'importance stratégique de la station Jean-Yves en tant que pôle de rabattement des usagers automobilistes pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue. Avec la modification de l'offre de stationnement incitatif à la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, la station Jean-Yves devenait*

l'équivalent d'un terminal avec un stationnement incitatif majeur justifiant cette antenne puisque le terminal Sainte-Anne-de-Bellevue ne joue plus ce rôle). Les précisions des conditions de desserte pour les automobilistes et les usagers du transport commun et les informations concernant le stationnement incitatif à la station Kirkland devront être présentées et le retrait de la station Jean-Yves devra être justifié.

RQC-9 : Le projet de référence prévoit la station Kirkland à l'angle du boulevard Saint-Charles. L'option de localiser la station à l'angle de la rue Jean-Yves n'est pas confirmée à cette étape du projet. Une fiche comparative des deux options a été ajoutée à la section 3 de la Description du Projet REM optimisé. Par ailleurs, la planification des stationnements incitatifs aux stations Sainte-Anne-de-Bellevue (200 places) et Kirkland (500 places) a été optimisée en fonction des résultats des études d'achalandage, des offres de transport collectif de rabattement et des résultats des études de circulation

QC-10 *La modification présentée au site de la station Panama fait en sorte de réduire de près de 50% l'offre de stationnement incitatif à l'inauguration. L'initiateur doit justifier cette réduction significative. Est-ce que cette offre réduite de stationnement incitatif est prévue être maintenue dans le temps ou rehaussée? S'il s'avère que l'offre est insuffisante, qu'est-ce que l'initiateur a prévu faire pour combler les besoins?*

RQC-10 : L'offre de stationnement incitatif sur le site de la station Panama pourra être bonifiée avec le développement du TOD en développement sur ce site. En conformité avec la Ville de Brossard qui souhaite y développer un TOD à dimension humaine et axé sur le transport collectif et actif, CDPQ Infra privilégiera le rabattement en transport en commun vers la station Panama afin de répondre à la demande. En outre, la Ville de Brossard souhaite consolider le boulevard Taschereau comme un axe majeur de desserte en transport collectif qui pourra alimenter le REM.

QC-11 *Avec la modification reliée au retrait du centre d'entretien Pointe-Saint-Charles et au déplacement des activités d'entretien majeur au centre d'entretien existant de Saint-Eustache, l'initiateur doit indiquer si des nuisances supplémentaires sont attendues en dehors des heures normales d'utilisation (ex : déplacement des trains pendant la nuit).*

RQC-11 : Aucune nuisance supplémentaire reliée au déplacement du centre d'entretien principal à Saint-Eustache n'est appréhendée : durant la nuit, les rames demeurent stationnées en bout d'antenne (Rive-Sud, Gare Centrale ou St-Eustache) en attente du démarrage du service de la journée suivante. Ces positions demeurent inchangées comme le montre le tableau qui suit. Les rames nécessitant un entretien devaient, au préalable se rendre à Pointe-Saint-Charles, puis retourner à leur stationnement respectif en bout de ligne, résultant en une circulation des rames supplémentaire pour entretien. Avec la nouvelle configuration, une rame nécessitant un entretien sera envoyée directement à Saint-Eustache, en cours de service, puis pourra y reprendre son service directement de là.

Positions de stationnement et d'entretien des rames du REM selon le projet

<i>Station</i>	<i>Positions de remisage – Projet de référence REM</i>		<i>Positions de remisage – Projet optimisé NouvLR</i>	
	<i>Rames</i>	<i>Atelier</i>	<i>Rames</i>	<i>Atelier</i>
<i>Rive-Sud</i>	<i>36 rames</i>		<i>36 rames</i>	
<i>Pointe-St-Charles</i>		<i>3 rames</i>		
<i>Gare Centrale</i>	<i>5 rames</i>		<i>5 rames</i>	
<i>St-Eustache</i>	<i>27 rames</i>		<i>27 rames</i>	<i>3 rames</i>

QC-12 *Le site des ateliers principaux de maintenance était initialement prévu à Pointe-Saint-Charles. La proposition de l'initiateur prévoit désormais l'installation de ces ateliers à Saint-Eustache, dans la portion hors décret du projet. Veuillez noter qu'une demande spécifique d'autorisations en vertu de l'article 22 pourrait être requise, selon les composantes d'assujettissement applicables.*

RQC-12 : CDPQ Infra en prend note.

3. MODIFICATIONS AUX CONDITIONS DE DÉCRET

QC-13 *En ce qui concerne la condition 1, vous mentionnez qu'il faudrait ajouter la référence à l'entente de principes sur la caractérisation des sols. Pouvez-vous la déposer dans le cadre de la demande de modification de décret?*

RQC-13 : L'entente de principe est jointe à l'annexe B du document Description du Projet REM optimisé.

QC-14 *En raison de l'abandon du projet de construction d'un tunnel dans le secteur de Pointe-Saint-Charles et son remplacement par un projet générant beaucoup moins d'émissions atmosphériques (poussières et dioxyde d'azote), nous estimons que la condition 8 du décret ne devrait pas s'appliquer dans le cadre du projet REM optimisé. Toutefois, les mesures d'atténuation prévues pour limiter les émissions atmosphériques sur le chantier de construction du projet optimisé dans le secteur de Pointe-Saint-Charles devront être consignées dans le plan de gestion des émissions atmosphériques prévu à la condition 7 du décret. Veuillez-vous engager à inclure le secteur modifié aux travaux visés par le plan de gestion atmosphérique prévue à la condition 7.*

RQC-14 : CDPQ Infra s'y engage.

QC-15 *L'initiateur propose de retirer la condition 9 relative aux eaux souterraines du secteur de Pointe-Saint-Charles et de se soustraire à l'obligation de présenter une évaluation hydrogéologique finale des impacts sur l'écoulement des eaux souterraines et les mesures correctrices compte tenu de l'élimination de la construction d'un tunnel dans ce secteur. Le retrait de cette condition sera acceptable si un avis professionnel (ingénieur) démontre que cette étude n'est plus justifiée compte tenu des activités prévues dans le cadre de la modification du projet.*

RQC-15 : CDPQ Infra s'engage à fournir un avis professionnel (ingénieur) démontrant que la nature des travaux prévus dans le secteur de Pointe-Saint-Charles ne nécessitera pas d'évaluation hydrogéologique des impacts du projet sur l'écoulement des eaux souterraines.

QC-16 *Veuillez noter que les dispositions de l'article 65 de la Loi sur la qualité de l'environnement seront applicables aux travaux du secteur de Pointe-Saint-Charles même si le projet ne prévoit plus la construction d'un tunnel dans ce secteur. À noter que les dispositions de l'article 65 qui sont en vigueur depuis le 23 mars 2018 diffèrent sous certains aspects de celles en vigueur à ce jour.*

RQC-16 : Les dispositions applicables de l'article 65 de la LQE seront prises en compte dans l'implantation du projet optimisé dans le secteur de Pointe-St-Charles.

QC-17 *Puisque l'étude de climat sonore déposée en novembre 2016 n'incluait évidemment pas le nouveau tronçon aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown, il nous est impossible de statuer sur l'acceptabilité des niveaux de bruit anticipés dans ce secteur, sans étude de climat sonore.*

L'initiateur devra s'engager à réaliser une étude de modélisation sonore, pour le nouveau tronçon aérien reliant Pointe-Saint-Charles à Griffintown, à l'étape de l'ingénierie de détail, notamment en considérant les caractéristiques acoustiques et opérationnelles des équipements fixes et mobiles qui seront effectivement retenus. Si l'étude de modélisation démontre des impacts significatifs mesurés pour les récepteurs sensibles selon l'approche utilisée pour l'évaluation des impacts sonores du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, l'initiateur devra s'engager à intégrer des mesures d'atténuation dès la construction.

L'initiateur devra s'engager à déposer la modélisation du climat sonore du tronçon aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown au plus tard lors du dépôt de la demande de CA relative à la construction de ce tronçon.

RQC-17 : NouvLR a la responsabilité de réaliser une étude de modélisation des impacts sur le climat sonore du projet optimisé complet, en considérant les caractéristiques acoustiques et opérationnelles des équipements fixes et mobiles qui seront effectivement retenus. Sur la base de ces résultats, NouvLR doit prévoir et implanter des mesures d'atténuation pour tout récepteur sensible subissant un impact significatif suivant l'approche du MTMDET. Les résultats de cette étude, pour le secteur de Pointe-Saint-Charles et Griffintown, seront déposés au plus tard avec la demande de CA relative à la construction du tronçon aérien dans ce secteur.

QC-18 *Dans l'étude sonore finale datée de novembre 2016, il est indiqué que des consultations auprès des studios MEL's seront entreprises afin de vérifier leurs exigences particulières qui pourront être considérées au cours de la conception détaillée. Étant donné les modifications au projet dans ce secteur, pouvez-vous indiquer où vous en êtes dans ces consultations?*

RQC-18 : CDPQ Infra poursuit les échanges avec les Studios Mel's et les discussions progressent comme prévu.


Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra