



Réponses additionnelles de CDPQ Infra aux questions du MDDELCC formulées le 4 avril 2018

4 avril 2018

Les éléments en bleu sont des éléments additionnels aux réponses présentées le 29 mars 2018.

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.

Les simulations visuelles du tracé aérien dans PSC seront élaborées par Nouvlr au cours de l'année 2018 et seront partagées avec le MDDELCC. Ces simulations seront revues par le Comité aviseur sur l'intégration urbaine et architecturale du REM.

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.

En considérant la station du projet de référence à l'ouest de l'avenue Fairview, l'emplacement de la station a fait l'objet d'un effort de minimisation des impacts. En effet, la position de la station a été amenée à l'intersection du chemin de service de l'autoroute et de l'avenue Fairview afin de minimiser l'impact sur le milieu humide présent sur le site, minimiser l'empreinte totale sur le milieu boisé ainsi que pour favoriser un accès fluide à la station par les autobus (démontrée par une étude de circulation). La figure suivante montre l'emplacement de la station, les limites de site, les milieux humides présents sur le site ainsi que les observations fauniques des inventaires réalisés en 2016-2017. Lors de ces inventaires, un seul endroit a fait l'objet d'observation de couleuvres brunes à l'intérieur des limites du site (cercle turquoise).

Il est important de rappeler que la ville de Pointe-Claire prévoit dans son plan d'urbanisme le développement futur d'un TOD sur le même quadrilatère, tout juste au nord de la station du REM.

Nous réitérons les engagements de CDPQ Infra pour la protection des espèces à statut; tel que mentionné précédemment, les mesures d'atténuation spécifiques seront mises en place. En terminant, mentionnons que l'espace occupé par la station et équipements connexes ne couvre environ qu'un cinquième du quadrilatère.

depuis l'autoroute 40 grâce aux bretelles d'accès existantes ainsi que l'aménagement d'un chemin d'accès à partir du boulevard Brunswick (prévu au projet).

CDPQ Infra a toujours communiqué sa vision à l'effet que les futurs clients du REM utilisent les transports collectifs ou actifs pour accéder aux stations. La qualité des rabattements autobus et leur fluidité d'accès aux stations revêt un caractère très important pour CDPQ Infra qui souhaite que le REM soit alimenté par les réseaux d'autobus. C'est pourquoi des comités ont été mis en place avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), le Réseau de transport métropolitain (RTM), et la STM afin de planifier les réseaux de rabattement des circuits d'autobus aux stations du REM.

Les travaux de planification des rabattement autobus avec l'ARTM se sont ainsi poursuivis. L'ARTM s'engage à fournir ou faire en sorte que soient fournis des services de transport collectif de rabattement par autobus desservant le REM dont les périodes de service et la fréquence sont compatibles avec les périodes de service et la fréquence de l'offre de service de transport du REM. Les services de rabattement seront ainsi planifiés de manière à répondre aux besoins des usagers en matière de mobilité.

La conception des lignes de rabattement par l'ARTM et les opérateurs sera effectuée à une échelle régionale. L'analyse prendra en compte les critères suivants :

- Les paramètres de service du REM et achalandage prévu par CDPQ Infra;
- Un schéma et hypothèses de rabattement;
- Les accès automobile, actif et collectif;
- Les axes de rabattement et mesures préférentielles pour autobus.

Afin d'assurer une intermodalité fluide et efficace aux stations du REM, le nombre de quais d'autobus pour ces trois stations a été augmenté à 34 quais, soit une augmentation de 33%, par rapport à la solution optionnelle étudiée en 2017.

Station	Pointe-Claire	Kirkland	Sainte-Anne-de-Bellevue
Nombre de quais d'autobus	17	6	11

CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour diversifier les options de mobilité autour des stations. Des ententes de principes ont été conclues avec des acteurs clés de la mobilité durable afin d'offrir une série d'alternatives à l'auto-solo pour accéder aux stations. Des ententes ont ainsi été conclues avec Bixi, car2go, Communauto, Netlift et Teo Taxi pour inciter les usagers à effectuer le premier et dernier mile en transport durable.