



RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN
RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE
D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT

TABLES DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DE LA CAISSE ET DE CDPQ INFRA

- Présentation de la Caisse de dépôt et placement du Québec
- L'expertise de la Caisse
- Présentation de la filiale CDPQ Infra
- Le modèle d'affaires

2. LE PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

- Historique et raison d'être du projet
- Le REM en bref
- Présentation du tracé et description des antennes
- Intégration aux réseaux de transport collectif
- Temps de parcours et fréquence
- Caractéristiques des stations et des voitures
- Système et technologie
- Projection d'achalandage

3. RETOMBÉES DU PROJET

- Avantages générés par l'option de tracé

4. INFORMATION ET CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

- Tenir compte du travail déjà accompli
- Favoriser un dialogue ouvert
- Informer de manière proactive
- S'adapter aux réalités: prise en compte des préoccupations
- Rester en contact : initiatives à venir

5. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DESCRIPTION DES IMPACTS

- Méthodologie d'évaluation des impacts
- Tableau des impacts
- Bénéfices permanents du REM
- Les impacts positifs significatifs appréhendés
- Les impacts négatifs significatifs appréhendés sur le milieu biologique
- Les impacts négatifs significatifs appréhendés sur le milieu humain pendant la construction
- Les impacts négatifs significatifs appréhendés sur le milieu humain pendant l'exploitation
- Carte des impacts résiduels significatifs

6. LE PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

7. LE PLAN DES MESURES D'URGENCE

8. LES PROCHAINES ÉTAPES

- Communication pendant la période de construction

AVIS AUX LECTEURS

Ce rapport présente une synthèse de l'Étude d'impact sur l'environnement et ses Addenda 1, 2 et 3 présentés au ministre du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour le projet du Réseau électrique métropolitain, respectivement en avril, mai et juin 2016. Il vise à synthétiser la définition du projet qui a évolué entre le dépôt de l'étude d'impact et de ses addenda. L'étude d'impact du REM a été réalisée par antenne et a suivi l'évolution des études d'ingénierie qui sont d'ailleurs toujours en cours et qui visent à constamment optimiser les composantes du projet. CDPQ Infra a en effet à cœur de développer une solution techniquement faisable, économiquement rentable et structurante pour l'ensemble de la collectivité du Grand Montréal. L'atteinte du juste équilibre entre ces trois composantes est essentielle et c'est pourquoi la définition du projet a évolué depuis le lancement des études et continuera à évoluer pour en limiter les impacts sur l'environnement.



1. PRÉSENTATION DE LA CAISSE ET DE CDPO INFRA

PRÉSENTATION DE LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

La Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) a pour mission de faire fructifier les fonds de ses clients, les déposants, tout en contribuant au développement économique du Québec. Créée en 1965, la Caisse est aujourd'hui l'un des plus importants gestionnaires de fonds institutionnels au Canada et en Amérique du Nord.

Depuis 50 ans, la Caisse a développé une expertise d'envergure mondiale dans tous les principaux secteurs et marchés, des équipes solides et un réseau de partenaires de premier plan. Le rôle de maître d'œuvre de grands projets fait également partie de l'ADN de la Caisse depuis longtemps : sa filiale Ivanhoé Cambridge, qui gère 40 G\$ d'actifs immobiliers, planifie, finance, construit et gère des immeubles aux quatre coins de la planète depuis des décennies.

L'EXPERTISE DE LA CAISSE

Ces 15 dernières années, la Caisse a investi dans le secteur des infrastructures. L'expérience acquise, de l'Australie au Royaume-Uni, lui a permis de développer une connaissance des meilleures pratiques mondiales pour réaliser de grands projets avec discipline et efficacité.

Parmi les investissements en transport de la Caisse, nous retrouvons :



EUROSTAR

Eurostar fournit des services de trains voyageurs à grande vitesse, principalement entre Londres et Paris et entre Londres et Bruxelles. Il s'agit du premier opérateur international de trains à grande vitesse en Europe, avec plus de 150 millions de passagers depuis son entrée en service en 1994. La Caisse est actionnaire d'Eurostar depuis 2015.



THE CANADA LINE

The Canada Line est le train léger entre l'aéroport de Vancouver et le centre-ville. Construit pour les Jeux olympiques de 2010, il s'étend sur 20 km et dessert 120 000 passagers par jour. La Caisse est actionnaire du projet depuis ses débuts en 2005. Il est cité comme l'un des plus grands succès d'exécution d'une nouvelle infrastructure au pays.



KEOLIS

Opérateur de transport public dans 15 pays et sur 4 continents, Keolis transporte plus de 2,5 milliards de passagers annuellement. Depuis 2007, la Caisse est l'un des deux actionnaires de la société.



HEATHROW EXPRESS

Heathrow Express est le lien le plus rapide et efficace entre le centre de Londres et l'aéroport de Heathrow. Chaque année, le train transporte plus de 5,8 millions de passagers. La Caisse en est actionnaire depuis 2006.

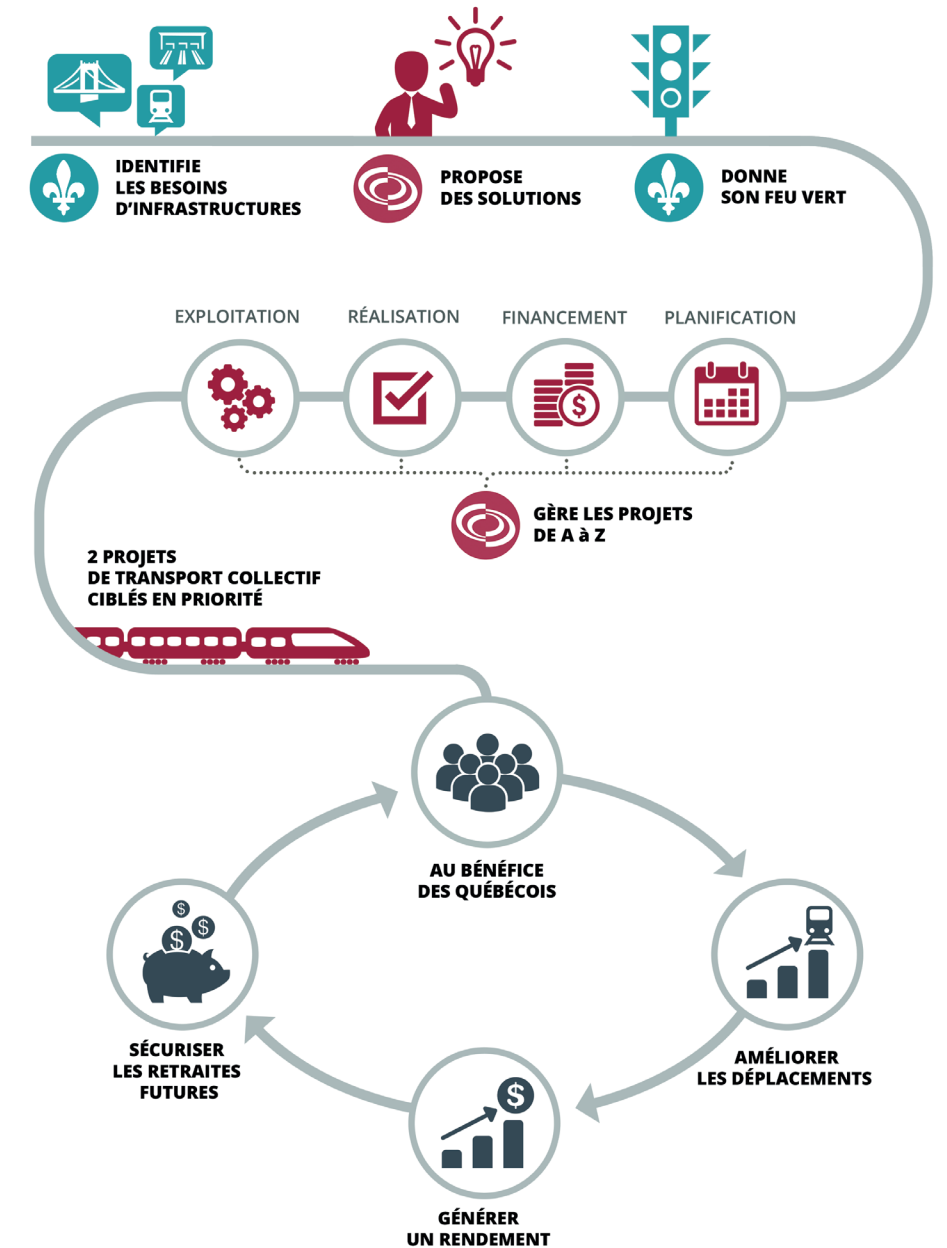
La Caisse possède plus de 14 G\$ d'actifs investis en infrastructure dans le monde.

PRÉSENTATION DE LA FILIALE CDPQ INFRA

CDPQ Infra est une filiale de la Caisse créée en juillet 2015, dans la foulée de l'adoption du projet de loi 38, qui assume la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation de projets d'infrastructures. Sur la base des grandes orientations fournies par le gouvernement du Québec, CDPQ Infra travaille actuellement sur la planification d'un grand projet de transport collectif, soit le Réseau électrique métropolitain (REM), un nouveau réseau intégré reliant le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île, la Rive-Nord, et l'aéroport.

LE MODÈLE D'AFFAIRES

Le modèle d'affaires de CDPQ Infra vise la réalisation performante et efficace de projets majeurs d'infrastructure publique. En vertu de ce modèle, le gouvernement du Québec peut confier à CDPQ Infra la planification, la réalisation et l'opération d'infrastructures de transport, si cette dernière croit, après évaluation, qu'une rentabilité peut être générée par les projets. Le gouvernement détermine les grandes orientations et valide les solutions que CDPQ Infra aura proposées à la suite de ses travaux d'analyse. Ainsi, le gouvernement reste garant de l'intérêt collectif tout en confiant à CDPQ Infra la réalisation d'ouvrages selon les meilleures pratiques mondiales en matière d'efficacité et de transparence.





2. LE PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

HISTORIQUE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET

En septembre 2015, le gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra des grandes orientations pour qu'elle amorce la phase de planification de deux projets de transport collectif:

- **Le système de transport collectif dans l'axe A-10/Centre-ville de Montréal** : ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau service de transport collectif électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain.
- **Le système de transport collectif de l'Ouest de l'île de Montréal, via l'aéroport** : ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau service de transport collectif électrifié, permettant de relier l'Ouest de l'île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

Ces deux projets, qui ont fait l'objet de nombreuses études au cours des dernières années par différentes parties prenantes, visent à solutionner les problématiques de congestion routière et de saturation des infrastructures de transport routier et collectif dans ces axes, en plus de répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

L'analyse technique réalisée par CDPQ Infra a permis de concevoir une solution réunissant en un seul réseau de transport collectif les deux projets à l'étude. La combinaison des deux systèmes permet de créer un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et de générer des économies d'échelle pour la construction et l'opération du système. Ainsi, en avril 2016, un projet revisité représentant un investissement de 5,5 milliards de dollars, le Réseau électrique métropolitain (REM), a été présenté publiquement.

Il s'agirait du troisième plus gros réseau de transport électrique automatisé au monde.

LE REM EN BREF

RÉSEAU

67 km
de voies doubles
4
antennes connectées
au centre-ville

- Système léger sur rail (SLR) électrique et entièrement automatisé
- Alimentation électrique par caténaire
- Parcours en surface, souterrain et aérien
- Flotte d'environ 200 voitures à la mise en service
- Rame de 4 voitures en heure de pointe; rame de 2 voitures en hors pointe
- Capacité par voiture de 150 passagers et configuration entre deux voitures de type « boa »

STATIONS

24
stations
Wi-Fi
sur tout le réseau

- 24 stations accessibles à pied, à vélo, par autobus et en voiture
- Ajout potentiel de 5 stations le long du tracé
- Quais d'environ 80 m de long
- Préposés circulant dans les rames et stations pour information et contrôle
- Ascenseurs, escaliers mécaniques et supports à vélo aux stations
- Portes palières sur les quais

CONNEXION

9
terminus d'autobus
13
stationnements incitatifs

- Intégration des réseaux et rabattement des autobus aux stations
- Gares intermodales conçues pour simplifier les accès d'un système à l'autre et offrir plus d'options de déplacement

QUELQUES OBJECTIFS DU PROJET

Le REM vise notamment à offrir :

- Une vitesse et une capacité de transport élevées;
- Une flexibilité permettant d'adapter le système à l'augmentation future de la demande de transport;
- Un service fiable et ponctuel, grâce à son réseau circulant sur des voies entièrement dédiées;
- Une fréquence soutenue, durant 20 heures par jour, tous les jours de la semaine;
- Un haut niveau de sécurité pour les citoyens et les usagers, avec un système de surveillance à la fine pointe de la technologie;
- D'importants bénéfices sociaux, environnementaux et économiques.

PRÉSENTATION DU TRACÉ ET DESCRIPTION DES ANTENNES



Le REM est un projet de 67 km de voies ferroviaires réparties en quatre antennes et dédiées à la circulation du système léger sur rail (SLR) pour le transport collectif de passagers, dont 50% seraient situées dans des emprises ferroviaires existantes (ligne de train de banlieue Deux-Montagnes et antenne ferroviaire Doney dans le secteur du Technoparc Montréal) et près de 30% dans des emprises routières existantes (A-10, pont Champlain, A-40).

ANTENNE RIVE-SUD

Cette nouvelle antenne de 15 km prendrait son origine au sud-est de l'échangeur A-10/A-30 sur le territoire de la ville de Brossard et s'insérerait dans le corridor de l'A-10 jusqu'au centre-ville, pour rejoindre la gare Centrale.

ANTENNE DEUX-MONTAGNES

L'antenne Deux-Montagnes prendrait son origine à la gare Centrale et utiliserait le corridor ferroviaire existant dédié au transport des passagers, soit la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. Le projet viserait la transformation de cette ligne de trains en un mode de SLR afin de créer une antenne de 31 km (incluant 2 km de voies de garage) qui relierait Deux-Montagnes au centre-ville de Montréal.

ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

La nouvelle antenne Sainte-Anne-de-Bellevue prendrait son origine à la gare Centrale, emprunterait le corridor de la ligne Deux-Montagnes jusqu'à la hauteur de l'A-13 et bifurquerait vers l'emprise ferroviaire existante de l'antenne Doney (secteur Technoparc Montréal) dans l'axe de l'A-40 jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette antenne de 16 km permettrait de relier Sainte-Anne-de-Bellevue au centre-ville de Montréal dans l'axe de l'A-40.

ANTENNE DE L'AÉROPORT

Cette nouvelle antenne d'environ 5 km prendrait son origine à la gare Centrale, emprunterait le corridor de la ligne Deux-Montagnes, puis l'antenne Doney, et bifurquerait vers le sud pour rejoindre l'aéroport Montréal-Trudeau.

INTÉGRATION AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Ce réseau, qui compterait 24 stations, 13 stationnements incitatifs et neuf terminus d'autobus, serait intégré au réseau métropolitain de bus, de métro et de trains de banlieue et offrirait des accès efficaces aux stations pour les clients.

AUTOBUS

La qualité des correspondances est essentielle à la réussite du projet, car les analyses réalisées indiquent qu'une forte majorité de clients accéderont aux stations par une connexion autobus. Un groupe de travail composé de représentants du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTQ), de l'Agence métropolitaine des transports (AMT), de la Société québécoise des infrastructures (SQI), de la Société de transport de Montréal (STM), du Réseau de transport de Longueuil (RTL), de la Société de transport de Laval (STL) et des conseils intermunicipaux de transport (CIT) a été mis sur pied par CDPQ Infra. Ce groupe de travail a pour objectif de recenser l'ensemble des lignes d'autobus et leur fréquence dans le corridor, définir des principes permettant d'assurer la qualité des correspondances à proximité des stations et d'évaluer les options de redéploiement des lignes d'autobus pour accroître la desserte de transport collectif dans les bassins de collecte du REM.

TEMPS DE PARCOURS ET FRÉQUENCE

Le système serait en service 7 jours sur 7, 20 heures par jour. La fréquence de passage serait d'environ aux trois à douze minutes aux heures de pointe selon les stations. Le REM offrirait un service à haute fréquence, réduisant ainsi les temps de parcours pour les citoyens de la grande région métropolitaine.

	Temps de parcours			Fréquence	
	EN VOITURE ACTUELLEMENT	TRANSPORT COLLECTIF ACTUELLEMENT	REM	TRANSPORT COLLECTIF ACTUELLEMENT	REM
De la Rive-Sud au centre-ville	40 à 50 min. en moyenne	20 à 25 min. en moyenne de Chevrier	15 à 20 min. de l'échangeur A10/A30	aux 15 min.	aux 3 à 6 min.*
De l'aéroport au centre-ville	30 à 45 min. en moyenne	45 à 60 min. en moyenne	25 à 30 min.	aux 8 min.	aux 6 à 12 min.*
De l'Ouest au centre-ville	50 min. en moyenne	45 à 50 min. de Sainte-Anne-de-Bellevue en moyenne	35 à 40 min. de Sainte-Anne-de-Bellevue	aux 20 min. en moyenne	aux 6 à 12 min.*
De Deux-Montagnes au centre-ville	Plus d'une heure	40 à 45 min. en moyenne	35 à 40 min.	aux 30 min. en moyenne	aux 6 à 12 min.*

* Selon l'évolution de l'achalandage

CARACTÉRISTIQUES DES STATIONS ET DES VOITURES

Selon leur emplacement, les stations seraient accessibles par tous les modes de transport, que ce soit à pied, à vélo, en transport en commun ou en voiture. Respectant les principes de l'accès universel, les stations du REM seraient pensées pour assurer la fluidité des déplacements de tous, en étant notamment munies d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

Stations	Terminus d'autobus	Stationnement incitatif	Dépose-minute (pour les voitures)	Supports à vélo
A13	✓	✓	✓	✓
Aéroport			✓	✓
Bois-Franc	✓	✓	✓	✓
Canora			✓	✓
Correspondance Mascouche A40			✓	✓
Des Sources			✓	✓
Deux-Montagnes		✓	✓	✓
Du Quartier			✓	✓
Du Ruisseau		✓	✓	✓
Gare Centrale			✓	✓
Grand-Moulin		✓	✓	✓
Île des Sœurs			✓	✓
Île Bigras		✓	✓	✓
Kirkland	✓		✓	✓
Montpellier			✓	✓
Mont-Royal			✓	✓
Panama	✓	✓	✓	✓
Pointe-Claire	✓	✓	✓	✓
Roxboro-Pierrefonds	✓	✓	✓	✓
Sainte-Anne-de-Bellevue	✓	✓	✓	✓
Sainte-Dorothée	✓	✓	✓	✓
Sunnybrooke		✓	✓	✓
Technoparc Montréal			✓	✓
Terminal de la Rive-Sud	✓	✓	✓	✓

LES STATIONS EN UN COUP D'ŒIL

- Des bâtiments modernes et vitrés dont l'architecture mise avant tout sur la luminosité et la transparence afin de proposer un environnement sûr;
- Des bâtiments protégés et tempérés pour le confort des usagers;
- Des stations équipées de caméras de surveillance;
- Des écrans pour afficher les prochains départs et informer les usagers de l'état du réseau;
- Des quais, d'une longueur de 80 m, séparés des rails par des portes palières automatiques pour un maximum de sécurité;
- Des préposés circulant sur le réseau, pour information et contrôle.



VOITURES

Le système proposerait en heure de pointe des rames composées de deux unités de deux voitures chacune. En dehors des heures de pointe, les rames seraient composées d'une unité de deux voitures. Chaque voiture pourrait accueillir 150 personnes et serait configurée en style « boa », ce qui permettrait la circulation des clients d'une voiture à l'autre. Les voitures seraient accessibles aux personnes à mobilité réduite et offriraient un nombre suffisant de places assises afin de maximiser la capacité.



SYSTÈME ET TECHNOLOGIE

LE CHOIX TECHNOLOGIQUE : LE MODE ÉLECTRIQUE AUTOMATISÉ

La technologie privilégiée pour le REM est celle d'un SLR électrique entièrement automatisé. Parmi la gamme des technologies offertes (tramway, tram-train, service rapide par bus (SRB), etc.), le SLR permet de répondre à deux défis primordiaux :

- Répondre à la demande de transport anticipée pour l'horizon 2031;
- Opter pour une technologie offrant une certaine flexibilité et permettant de suivre l'évolution de l'achalandage, en augmentant par exemple la fréquence ou en ajoutant des voitures.

Les options basées sur le mode **autobus** (bus en voie réservée ou service rapide par bus) n'ont pas été retenues parce qu'elles ne permettent pas de répondre à la demande prévisionnelle. De plus, elles n'atteignent pas un niveau de performance comparable à celui du SLR au chapitre de la disponibilité et de la fiabilité et engendreraient des coûts d'opération plus élevés par usager. Finalement, ce mode ne permet pas d'offrir une accessibilité universelle aussi facilement en plus d'avoir des impacts négatifs sur la qualité de l'air.

Selon les données recueillies, les modes **tramway et le tram-train** opéreraient sur certaines antennes à la limite de leur capacité dès 2031 et ne permettent pas d'obtenir des temps de parcours avantageux comparativement à ce qu'offre actuellement le système de transport en commun dans la grande région métropolitaine. Le tramway, en partageant les voies automobiles, n'offrirait pas la même fluidité qu'un mode de transport circulant dans une voie dédiée et exclusive. Puisqu'il circulerait sur les voies routières, le tramway pourrait avoir davantage d'impacts sur la circulation et le tissu urbain.

Avec son corridor entièrement dédié et entièrement automatisé, le SLR assurerait sécurité, flexibilité et fiabilité, tout en offrant un coût d'opération par déplacement parmi les plus performants et répondant aux besoins en transport des prochaines décennies. La possibilité d'augmenter la fréquence jusqu'à 90 secondes avec un tel système permettrait en effet de répondre à la demande future.

PROJECTION D'ACHALANDAGE

La croissance économique de la région métropolitaine prévue au cours des prochaines années augmentera les besoins en matière de transport de personnes dans ces axes. Une étude d'achalandage pour fins de dimensionnement (taille des rames, longueur des stations et des quais, fréquence de service) a été réalisée en 2016 par CDPQ Infra et confirme l'accroissement de la demande pour des services de transport collectif dans ces axes dans les années à venir. Ces prévisions préliminaires seront révisées dans une phase subséquente de raffinement.

	ACTUEL (2013)*	2021*	2031*
Point de charge maximale vers Montréal en période de pointe du matin (PPAM) (nombre de passages)	35 000	48 000	54 000
Achalandage journalier (nombre de passages)	82 000	150 000	165 500
Achalandage annuel (nombre de passages)	22 450 000	35 350 000	42 250 000

* Données arrondies.



3. RETOMBÉES DU PROJET

AVANTAGES GÉNÉRÉS PAR L'OPTION DE TRACÉ

L'option envisagée pour le tracé du REM propose plusieurs avantages structurants pour la grande région métropolitaine.

AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DE LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

L'option de tracé retenue permettrait de déployer un tout nouveau réseau de SLR à haute fréquence de service afin d'accroître de manière significative la desserte en transport collectif de la Rive-Nord, de Laval, de l'Ouest de l'île et de la Rive-Sud, en plus d'offrir un nouveau service de navette entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

Augmenter la fréquence et la capacité

La conversion de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes en service de SLR automatisé permettrait de tripler la fréquence de passages quotidiens dans ce corridor. Il s'agirait d'un accroissement significatif de capacité pour cette ligne de trains de banlieue actuellement saturée.

L'antenne de la Rive-Sud permettrait de remplacer un service par autobus actuellement saturé et fonctionnant principalement aux heures de pointe par un nouveau mode à haute fréquence de service, à toute heure du jour, pouvant se rendre jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau et aux autres pôles d'emplois de l'Ouest de l'île.

Ouvrir les possibilités

La construction d'une station de correspondance dans le secteur A-40 augmenterait la connectivité de la ligne de trains de banlieue Mascouche. Les clients utilisant cette ligne de trains bénéficieraient d'un nouveau lien vers l'aéroport, les pôles d'emplois de l'Ouest de l'île et de la Rive-Sud.

En ce qui concerne l'aéroport, près de 50% des 16 millions de passagers qui y transitent actuellement utilisent un mode de transport routier pour y accéder ou le quitter. Le REM permettrait donc de répondre à la demande de transport en commun des voyageurs, en ouvrant l'accès aux différents axes de la métropole et en bonifiant l'offre touristique. Par ailleurs, les quelque 60 000 employés travaillant sur le site de l'aéroport pourraient également bénéficier du REM, contribuant par le fait même à alléger le stationnement aéroportuaire.

AMÉLIORATION DE LA FLUIDITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Optimiser la fluidité des déplacements

Un nouveau service de SLR et la construction de stations amélioreraient de manière significative la fluidité des déplacements dans l'ensemble du territoire métropolitain, particulièrement dans les secteurs des autoroutes 40 et 10 et autres du terminus centre-ville, qui sont fortement congestionnés.

Sur la Rive-Sud, l'option de tracé répondrait aux besoins d'améliorer la fluidité des déplacements en limitant la circulation automobile provenant de la couronne Sud dans les quartiers avoisinant les stations. C'est pourquoi les places de stationnement incitatif seraient concentrées en amont de l'échangeur A-10/A-30.

Offrir plus de sécurité

La suppression des passages à niveau sur le tracé actuel de l'antenne Deux-Montagnes et ceux traversant l'embranchement Doney (secteur Technoparc Montréal) sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue contribueraient à renforcer la sécurité des automobilistes et des piétons en plus d'assurer une circulation routière plus fluide, une fois le REM mis en service.

INTÉGRATION DES RÉSEAUX

Améliorer les connexions

Le REM offrirait la possibilité de connecter le SLR aux lignes de trains de banlieue Mascouche, Saint-Hilaire et, potentiellement, Saint-Jérôme et ainsi d'en améliorer la connectivité. La construction d'une station de correspondance dans le secteur A-40 permettrait de connecter la ligne Mascouche aux différents points de destination du REM (ouest, nord, sud, centre).

L'ajout potentiel par l'AMT d'une connexion sur la ligne de trains de banlieue Saint-Jérôme à la hauteur de la station Canora offrirait aux clients de cette ligne un accès direct

au centre-ville de Montréal, ce qui réduirait leur temps de parcours.

L'ajout possible de stations dans les secteurs de l'Université de Montréal et de l'Université McGill permettrait de connecter le SLR respectivement aux lignes bleue et verte du métro de Montréal.

La station centrale, qui se situerait au cœur du centre-ville de Montréal, à la gare Centrale, permettrait une diffusion efficace des usagers vers les pôles d'affaires, le réseau du métro ou le réseau piétonnier souterrain. La gare Centrale constitue par ailleurs le point de chute privilégié par Aéroports de Montréal pour le service du REM en direction de l'aéroport.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Desservir les pôles d'emplois

La création d'une antenne dans l'axe de l'A-40 et d'une seconde vers l'aéroport offrirait deux nouvelles dessertes en transport collectif à haute fréquence de service dans cette partie de l'île de Montréal qui constitue un important pôle d'emplois. La congestion routière de l'A-40 et l'absence de système de transport collectif à haute capacité de service sont présentement un frein au développement de cette zone d'emplois, qui inclut notamment l'aéroport Montréal-Trudeau et le Technoparc Montréal. Le REM permettrait aux travailleurs d'accéder plus facilement aux divers pôles d'emplois de la métropole, au bénéfice des entreprises et de l'économie de ces secteurs-clés.

Contribuer au développement de secteurs stratégiques

Sur la Rive-Sud, l'option de tracé permettrait de consolider deux aires de *Transit-Oriented-Development* (TOD), soit celles des secteurs Panama et Du Quartier, qui représentent plusieurs centaines de millions d'investissements privés en développements immobiliers. L'ajout possible d'une station à Chevrier pourrait aussi permettre de consolider le potentiel de développement de ce secteur en temps opportun selon l'évolution de l'achalandage.

L'option de tracé permettrait également de consolider, à terme, des secteurs stratégiques et à fort potentiel de développement, tels que le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, le secteur Bridge-Wellington et le bassin Peel. Selon l'évolution de la demande et des projets d'aménagement urbain qui pourraient être lancés, des stations intermédiaires pourraient être aménagées dans ces secteurs.

Créer des emplois

L'investissement de 5,5 G\$ pour le REM aurait un impact de 3,1 G\$ sur le PIB québécois durant les quatre années de construction. De plus, les investissements en capital et dépenses d'exploitation pour le projet permettront de créer 7 500 emplois directs et indirects durant chacune des quatre années de construction.

BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX

Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores

En raison du transfert modal des usagers de la route vers le transport collectif, ainsi que son alimentation électrique, le projet permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'ordre de 16 800 tonnes par année, à la mise en service. Ceci aurait une incidence positive sur la qualité de l'air et donc des bénéfices pour la santé publique.

À Montréal, le projet permettrait également de réduire de manière significative les nuisances sonores, visuelles et atmosphériques liées au passage des autobus dans le quartier Griffintown.





4. INFORMATION ET CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

Informier et instaurer un dialogue ouvert et en continu entre la population, les parties prenantes et CDPQ Infra est primordial pour assurer le succès du projet du REM. En ouvrant un maximum de canaux d'information et de rétroaction, CDPQ Infra a pu considérer les attentes, les questions et les suggestions de la population et optimiser le projet.

TENIR COMPTE DU TRAVAIL DÉJÀ ACCOMPLI

CDPQ Infra a tenu compte du travail réalisé par le passé et a analysé les études et les consultations déjà réalisées.

FAVORISER UN DIALOGUE OUVERT

RENCONTRES AVEC LES PARTIES PRENANTES

Depuis la fin du mois d'avril 2016 jusqu'à la mi-juin, une vingtaine de rencontres ont été tenues et près de 120 représentants de différentes organisations ont été informés et consultés. Parmi ceux-ci, mentionnons :

- les élus municipaux;
- les sociétés de transport;
- les groupes environnementaux;
- les groupes économiques;
- les associations d'usagers, incluant celles représentant les personnes à mobilité réduite;
- des chercheurs universitaires; ainsi que
- des associations pour la protection du patrimoine.

Ces rencontres ont permis d'échanger de manière constructive sur divers enjeux liés au projet du REM, tout en bénéficiant de l'expertise de nombreux partenaires.

CRÉATION DE COMITÉS ET GROUPES DE TRAVAIL

Plusieurs comités et groupes de travail ont été mis en place afin d'assurer un partage d'information et une collaboration étroite avec les instances décisionnelles et les partenaires dans le cadre du développement du projet. Plusieurs de ces comités et groupes de travail se réunissent à chaque semaine avec l'équipe de CDPQ Infra.

Différentes instances sont impliquées, comme le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTQ), le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), la Société québécoise des infrastructures (SQI), l'AMT, les différentes sociétés de transports de la région métropolitaine et plusieurs autres.

PORTES OUVERTES AUPRÈS DES CITOYENS DES VILLES ET ARRONDISSEMENTS TOUCHÉS PAR LE TRACÉ

CDPQ Infra a organisé une première série de portes ouvertes pour présenter le Réseau électrique métropolitain (REM) au public.

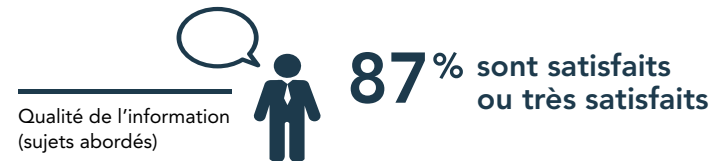
Le grand public et les citoyens de six villes et arrondissements visés par le tracé ont pu poser leurs questions aux représentants de CDPQ Infra présents à chacune des rencontres. Ils ont également pu en apprendre davantage sur le projet grâce à une carte interactive du tracé, une vingtaine d'images (simulations visuelles de l'intérieur et de l'extérieur des stations) et d'affiches donnant de l'information nouvelle et pertinente sur le REM (impacts environnementaux, tracé, choix technologique, processus d'approvisionnement, etc.).

Les soirées portes ouvertes ont permis des échanges constructifs et porteurs pour le projet et sa progression. Une deuxième série est également prévue à la fin de l'automne 2016.

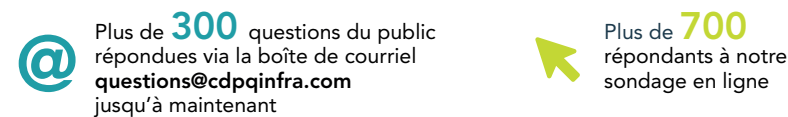
BOÎTE COURRIEL ET LIGNE TÉLÉPHONIQUE DÉDIÉE AUX QUESTIONS

Afin de répondre aux interrogations de la population, CDPQ Infra a créé une adresse courriel dédiée aux questions et commentaires. Plus de 300 questions ont obtenu une réponse depuis l'ouverture du questions@cdpqinfra.com, en plus de celles reçues via la ligne téléphonique dédiée au projet du REM. Tous les commentaires reçus ont été consignés et analysés avec un souci de transparence et d'ouverture.

PORTES OUVERTES



QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU PUBLIC



SONDAGE EN LIGNE

La population a été invitée à répondre à des questions dans le cadre d'un sondage en ligne lancé à l'occasion des portes ouvertes et accessible durant tout l'été 2016 via le site web de CDPQ Infra. Près de 1 000 répondants ont pris part au questionnaire en ligne, permettant de recueillir de précieuses informations sur les impressions générales des citoyens et des usagers potentiels du système.

RÉSULTATS DU SONDAGE (en date du 20 juillet 2016)

1 000 répondants

88%

des usagers sont très en accord ou en accord avec le projet.

Top trois des priorités des futurs usagers



INFORMER DE MANIÈRE PROACTIVE

INFOLETTRE

Lancée au mois de mai 2016, le « REM Express », l'infolettre mensuelle permet à plus de 1500 abonnés de recevoir de l'information régulière sur l'évolution du projet, ses différentes composantes et les événements à venir.

SITE WEB ET MÉDIAS SOCIAUX

En ligne depuis le lancement de CDPQ Infra, le www.cdpqinfra.com contient une foule d'information sur la filiale et le projet REM. Des sections « Nouvelles » et « Documents » sont mises à jour régulièrement pour permettre une communication active avec la population. De plus, CDPQ Infra informe et interagit avec la population à travers une présence sur différents réseaux sociaux, tels Facebook, Twitter, LinkedIn et YouTube.

S'ADAPTER AUX RÉALITÉS: PRISE EN COMPTE DES PRÉOCCUPATIONS

De façon générale, le REM est bien accueilli par l'ensemble des parties prenantes rencontrées. Elles y voient l'opportunité de répondre à la saturation actuelle du système, de mettre en place un réseau de transport métropolitain intégré et fluide et de favoriser un véritable transfert modal entre la voiture et le transport collectif.

Tout au long du processus de consultation, les préoccupations des citoyens de chacun des secteurs ont été recensées et prises en considération. La participation des citoyens et des parties prenantes a permis de faire évoluer le projet du REM et d'optimiser sa planification. L'apport de la population et des divers regroupements et associations a permis et permettra de :

- Raffiner le tracé afin de minimiser les impacts sur la communauté, le patrimoine et l'environnement;
- Créer de nouveaux liens et partenariats avec les sociétés de transport, pour améliorer la desserte générale de transport en commun;
- Le développement, avec les groupes environnementaux, de mesures de compensation appropriées et innovantes pour minimiser au maximum les impacts;
- Échanger de manière constructive, avec les groupes du patrimoine, sur le concept architectural global des stations du REM et l'intégration potentielle de bâtiments patrimoniaux.

RESTER EN CONTACT : INITIATIVES À VENIR

- Tenue de rencontres régulières avec les différents partenaires et entretien d'un dialogue continu avec les municipalités concernées et les différentes sociétés de transport;
- Deuxième série de portes ouvertes dans les villes et arrondissements touchés par le tracé;
- Création de comités de bon voisinage durant la phase de construction;
- Mise en jour en continu du site Web et des médias sociaux.

Plusieurs initiatives sont également prévues afin de garder le contact avec les citoyens touchés par le projet. Plus de détails à la partie 6.



5. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DESCRIPTION DES IMPACTS

Le projet du REM est assujéti à la procédure provinciale d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Au Québec, la procédure est encadrée par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble des documents relatifs à l'évaluation environnementale du projet sont rendus publics sur le site Internet du BAPE.

MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES IMPACTS

L'étude d'impact a été réalisée par Hatch et CIMA+, deux firmes indépendantes, selon une méthode éprouvée et répondant aux exigences gouvernementales.

Dans un premier temps, une valeur environnementale a été attribuée à chaque composante évaluée dans l'étude d'impact. L'impact sur cette composante a ensuite été évalué, en fonction de sa durée, de son intensité et de son étendue. L'évaluation finale de l'impact correspond à l'impact résiduel, soit après l'application des mesures d'atténuation prévues durant la réalisation du projet. L'ensemble de l'exercice d'évaluation des impacts a reposé sur les descriptions détaillées des inventaires terrains, études techniques du projet et du milieu, la consultation des parties prenantes et sur les enseignements tirés de projet similaires.

TABLEAU DES IMPACTS

L'évaluation des impacts a été réalisée sur les milieux humain, biologique et physique. Elle a aussi considéré deux phases du projet, soit la construction et l'exploitation.

Les tableaux qui suivent présentent la synthèse des impacts significatifs résiduels du projet, soit les impacts positifs ou négatifs qui demeurent après l'application de mesures d'atténuation. D'autres impacts ont été identifiés dans le cadre de l'étude d'impact, mais les mesures d'atténuation prévues permettent de les contrôler ou de les minimiser, de sorte que leur impact résiduel est considéré comme non significatif.

BÉNÉFICES PERMANENTS DU REM

Les impacts positifs du REM seront permanents lors de la phase d'exploitation du SLR. Le tableau suivant résume les impacts majeurs significatifs positifs.

LES IMPACTS POSITIFS SIGNIFICATIFS APPRÉHENDÉS

COMPOSANTES TOUCHÉES	SECTEUR TOUCHÉ	DESCRIPTION DE L'IMPACT	IMPACT RÉSIDUEL
Qualité de l'air et climat	Toutes les antennes	Réduction des émissions de GES et polluants atmosphériques par transfert de l'automobile/autobus au REM	Significatif
Habitat du poisson (ruisseau Bertrand)	Antenne aéroport	Le remplacement des ponceaux améliorera l'habitat du poisson	Significatif
Retombées économiques	Toutes les antennes	Investissements et création d'emplois Réduction des coûts liés à la congestion routière Gain de temps et augmentation de la productivité	Significatif
Transport collectif	Toutes les antennes	Mise en service d'un service de transport en commun complémentaire rapide et fiable Amélioration de l'intégration aux réseaux de transport collectif existants	Significatif
Circulation routière	Toutes	Réduction de la congestion routière par transfert de l'automobile au REM Réduction de la congestion routière aux abords du TCV	Significatif
Activités récréotouristiques	Toutes les antennes	Accès facilité à l'aéroport et à divers pôles d'activités récréatives du Grand Montréal	Significatif
Climat sonore	Centre-ville de Montréal Antenne Deux-Montagnes	Réduction du bruit de la circulation des automobiles et autobus près du TCV et remplacement des trains par un métro léger moins bruyant sur ligne Deux-Montagnes	Significatif
Sécurité routière	Antenne Deux-Montagnes	Suppression des passages à niveau sur la ligne Deux-Montagnes	Significatif

LES IMPACTS NÉGATIFS SIGNIFICATIFS APPRÉHENDÉS SUR LE MILIEU BIOLOGIQUE

COMPOSANTES TOUCHÉES	SECTEUR TOUCHÉ	DESCRIPTION DE L'IMPACT	EXEMPLES DE MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	MESURES DE COMPENSATION
Poissons et habitat	Ruisseau Bertrand Ruisseau des Prairies	Impacts temporaires sur la qualité de l'eau et sur sa faune aquatique par les travaux d'installation des piliers des ponts ferroviaires : <ul style="list-style-type: none"> • Perturbation de l'habitat du poisson • Diminution de la qualité de l'eau • Contamination potentielle par la machinerie lourde • Mortalité accidentelle de spécimens 	<ul style="list-style-type: none"> • Interdire les activités de pêche dans l'emprise pendant les travaux • Réaliser les travaux en dehors des périodes de restriction reliées aux étapes les plus critiques du cycle de vie de la faune ichthyenne • Interdire les travaux en eau, ainsi que ceux à moins de 5 m des cours d'eau et plan d'eau, durant la période du 1^{er} avril au 1^{er} août • Interdire l'utilisation de matériaux contenant des particules de moins de 5 mm dans les ouvrages provisoires aménagés dans les cours d'eau et plan d'eau • Interdire à toute machinerie de circuler sur le littoral ou la rive d'un lac ou d'un cours d'eau à l'extérieur des aires de travaux prévues et autorisées dans ces endroits • Isoler les matériaux des ouvrages provisoires du lit des cours d'eau avec un géotextile ou un matelas en caoutchouc • Mettre en place une infrastructure à l'entrée du tuyau de pompage (ex. : crépine) lorsque le pompage dans un cours ou plan d'eau est requis pour éviter l'aspiration des poissons • Maintenir la libre circulation des eaux et un apport d'eau suffisant afin de maintenir les fonctions d'habitat du poisson en aval des installations • Utiliser un fluide hydraulique biodégradable approuvé par le MDDELCC pour la machinerie utilisée pour travailler dans un cours d'eau ou un plan d'eau, et ce, même si les travaux sont réalisés à sec • Restaurer le couvert végétal des rives au fur et à mesure de la réalisation des travaux de terrassement • Utiliser uniquement des espèces végétales indigènes dans le mélange d'ensemencement et pour les plantations • Interdire le dynamitage dans l'eau. Si aucune autre méthode n'est réalisable, le fournisseur Ingénierie Approvisionnement Construction devra effectuer les opérations de dynamitage conformément aux meilleures pratiques édictées par le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO). 	Significatif	Plan de compensation des pertes de superficie d'habitat du poisson conforme aux exigences du MPO.
Poissons et habitat	Rivières des Prairies Rivière des Mille-Iles Bassin Peel Chenal de l'île-des-Sœurs Ruisseau des Prairies	Impacts permanents sur la qualité de l'eau et sur la faune aquatique et son habitat suite à la construction de ponts ferroviaires: <ul style="list-style-type: none"> • Perte et fragmentation de l'habitat du poisson et de la faune aquatique et des aires de fraye et d'alimentation • Perturbation de l'habitat du poisson • Diminution de la qualité de l'eau • Contamination potentielle par les huiles, graisses et produits pétroliers de la machinerie lourde • Mortalité accidentelle de la faune ichthyenne 	En plus des mesures d'atténuation générales présentées précédemment, les mesures d'atténuation consistent à : <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser des barges, en remplacement de la construction de jetées temporaires, pour l'accès de l'équipement de construction • Utiliser le couvert de glace l'hiver comme plancher de travail pour les équipements de forage des pieux • Utiliser des jetées moins longues avec la construction sur piliers structuraux • Éviter les travaux en rivière durant la période de fraye des espèces présentes • Relocaliser le ruisseau des Prairies 	Significatif	Plan de compensation des pertes de superficie d'habitat du poisson conforme aux exigences du MPO
Espèce faunique à statut précaire	Rivière des Prairies Rivière des Mille-Iles Antenne Rive-Sud (près du Chenal de l'île-des-Sœurs) Antenne Ste-Anne-de-Bellevue	Impacts permanents sur les habitats propices à la couleuvre brune en raison des infrastructures requises pour le REM: <ul style="list-style-type: none"> • Empiètement, perte et fragmentation de l'habitat • Perturbation de l'habitat par le bruit et la vibration • Mortalité accidentelle de spécimens 	<ul style="list-style-type: none"> • Construire des barrières spécifiquement conçues pour exclure des aires de travail les spécimens de couleuvre brune • Relocaliser des spécimens capturés dans l'aire de travail vers des habitats de qualité équivalente ou supérieure 	Significatif	Création d'habitats propices pour la relocalisation des spécimens capturés

LES IMPACTS NÉGATIFS SIGNIFICATIFS APPRÉHENDÉS SUR LE MILIEU BIOLOGIQUE (SUITE)

COMPOSANTES TOUCHÉES	SECTEUR TOUCHÉ	DESCRIPTION DE L'IMPACT	EXEMPLES DE MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	MESURES DE COMPENSATION
Milieux humides	<p>Parc-nature des Sources <i>Antenne aéroport de Montréal et Technoparc</i></p> <p>Station Ste-Anne-de-Bellevue</p> <p>Station terminale Rive-Sud</p>	<p>Impacts temporaires pendant la construction sur l'hydrogéologie du Parc-nature des Sources :</p> <ul style="list-style-type: none"> la tranchée du tunnel pourrait causer le drainage d'une portion du marécage arborescent situé à l'est de l'avenue Marie-Curie et toucher des milieux humides à l'ouest de l'avenue. <p>Impacts temporaires sur l'intégrité des milieux humides résiduels du Parc-nature des Sources :</p> <ul style="list-style-type: none"> Enlèvement de la végétation, exposition aux éléments, à l'érosion, à des périodes d'ensoleillement plus longues et une température accrue <p>Impacts permanents sur les milieux humides autour de la station Ste-Anne-de-Bellevue et Rive-Sud</p>	<ul style="list-style-type: none"> Identifier et délimiter clairement les milieux humides et exiger le respect d'une distance de 60 m entre les installations de chantier et ceux-ci Respecter toutes les bonnes pratiques pour la protection de l'eau S'assurer du bon état des équipements et de la machinerie Éviter le dessouchage et l'enlèvement des racines en zone riveraine Reconstituer le lit et les rives des milieux humides résiduels selon leurs conditions d'origine, ou mieux, après les travaux Évaluer le repositionnement de certains équipements (stationnement incitatif, terminus d'autobus) à d'autres endroits pour limiter l'emprise au sol 	Significatif	Compensation des pertes de superficie de milieux humides conforme aux exigences en vigueur du MDDELCC
Reptiles, amphibiens et habitat	<p>Parc-nature des Sources <i>Antenne aéroport de Montréal et Technoparc</i></p> <p>Station terminale Rive-Sud</p>	<p>Impacts temporaires et/ou permanents sur les habitats des reptiles et amphibiens, dus à la perte de superficie de milieux humides et par la diminution de la qualité des fonctions écologiques des milieux humides</p>	<ul style="list-style-type: none"> Éviter la mise en pile et l'accumulation temporaire de débris sur le chantier Vérifier la présence de reptiles et amphibiens avant la manipulation des débris 	Significatif	Création d'habitats propices pour la relocalisation des spécimens capturés

LES IMPACTS NÉGATIFS SIGNIFICATIFS APPRÉHENDÉS SUR LE MILIEU HUMAIN PENDANT LA CONSTRUCTION

COMPOSANTES TOUCHÉES	SECTEUR TOUCHÉ	DESCRIPTION DE L'IMPACT	EXEMPLES DE MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	MESURES DE COMPENSATION
Patrimoine culturel	Antenne Rive-Sud	Impact permanent sur deux bâtiments patrimoniaux au centre-ville de Montréal : <ul style="list-style-type: none"> Démolition partielle de l'édifice Rodier (pas de statut classé ou cité selon la loi) Démolition possible de l'édifice Drummond-McCall (pas de statut classé ou cité selon la loi) 	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer tout ou une partie de l'enveloppe des bâtiments dans les infrastructures du REM 	Significatif	À déterminer avec les groupes du milieu du patrimoine
Transport Collectif	Tout le long du tracé	Réduction temporaire en période hors pointe de la fréquence de la ligne Deux-Montagnes, pendant la période des travaux du REM Fermeture et détournement temporaires de certaines artères pendant les travaux, ce qui affectera les horaires et parcours des autobus locaux et interurbains le long du tracé	<ul style="list-style-type: none"> Opérer un service d'autobus entre Deux-Montagnes et Montréal pour desservir les usagers affectés par la baisse de service en hors pointe Collaborer avec les municipalités afin de redéfinir les horaires et parcours des autobus locaux et interurbains Communiquer auprès des usagers afin de les informer sur des modifications d'horaires et de parcours des lignes affectées 	Significatif	Aucune prévue
Socioéconomie	Tout le long du tracé	Acquisition totale, partielle ou des servitudes de lots le long du tracé. Modification temporaire des accès à certains commerces durant les travaux	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place, pour les propriétaires affectés, un programme de suivi et d'accompagnement qui met l'accent sur la communication <p>Autres mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> Nettoyer régulièrement des rues et des trottoirs pour pallier les effets des travaux Planter une signalisation adéquate pour faciliter le déplacement et l'orientation des clients Planter des circuits alternatifs pour la livraison aux commerces et entreprises et une gestion permanente des détours et des déviations pendant toute la phase de travaux 	Significatif	Aucune prévue

LES IMPACTS NÉGATIFS SIGNIFICATIFS APPRÉHENDÉS SUR LE MILIEU HUMAIN PENDANT L'EXPLOITATION

COMPOSANTES TOUCHÉES	SECTEUR TOUCHÉ	DESCRIPTION DE L'IMPACT	EXEMPLES DE MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL	MESURES DE COMPENSATION
Socio-économie	Sainte-Anne-de-Bellevue	La construction de la station Sainte-Anne-de-Bellevue pourrait exercer une pression sur le Parc de l'Anse-à-l'Orme, du fait d'un développement résidentiel et commercial potentiel accru autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer la mise en place d'une entente entre CDPQ Infra, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue et le MDDELCC, dans le cadre des mesures de compensation pour les milieux humides affectés du fait de la construction de la station et du stationnement incitatif 	Significatif	Entente de principe avec la ville permettant de circonscrire le développement
Zone agricole	Antenne Rive-Sud	La localisation de la station terminale Rive-Sud, d'un stationnement incitatif, d'un terminus d'autobus et d'un site de remisage et de maintenance mineur remet en cause le maintien exclusif des usages et de la superficie agricole du site visé	<ul style="list-style-type: none"> Limiter l'implantation des activités du REM en zone agricole par des stratégies d'implantation des équipements optimisant l'utilisation du sol Remettre en état les aires de travail temporaire dans le but de garantir un potentiel agricole équivalent à celui de départ et le transfert des sols déblayés en zone agricole. Assurer un suivi agronomique sur une période de sept ans sera assuré afin de garantir l'état des sols après les travaux dans les aires de travail temporaires 	Significatif	Mettre en place des mesures compensatoires visant à redynamiser l'activité agricole du secteur
Transport collectif	Antenne Deux-Montagnes Antenne Rive-Sud	Nouveau transfert des usagers de la ligne Mascouche à la station de correspondance A40 pour se rendre au centre-ville Remplacement permanent de certains services d'autobus par le service du REM	<ul style="list-style-type: none"> Communiquer sur une base constante avec les usagers Bonifier le transport local, en maximisant le nombre d'autobus se rabattant au réseau du REM Concevoir la station correspondance A40 pour faciliter le transfert des usagers de la ligne Mascouche (ex. quai partagé, trains vides attendant les usagers, etc.) 	Significatif	Développer en concertation avec les sociétés de transport un réseau de rabattement d'autobus sur le REM



6. LE PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Tout au long du projet, un programme de surveillance environnementale permettrait de s'assurer du respect des exigences des autorités gouvernementales, des engagements pris par CDPO Infra et de l'application des mesures d'atténuation définies au cours de l'étude d'impact sur l'environnement. Les exigences générales en environnement viseraient notamment :

- La mise en place d'un système de gestion environnementale (SGE);
- Le respect des exigences de conception relatives au bruit, la gestion des biogaz, le paysage et l'environnement visuel;
- Le respect des exigences de construction quant aux éléments suivants, entre autres : la protection des eaux, des milieux aquatiques, de la faune, de la flore, des milieux humides, le contrôle des poussières et des émissions atmosphériques, la gestion des sols contaminés, la gestion des matériaux de démolition, la gestion des biogaz, le contrôle du bruit et des vibrations, les travaux en zone agricole, la protection du patrimoine et la remise en état des lieux et la qualité environnementale des terrains appartenant à des tiers.

Un programme de suivi environnemental serait mis en œuvre au début de la phase de construction et se poursuivrait tout au long de la durée du projet. Les objectifs et la portée de ce programme seraient révisés périodiquement et viseraient le système de gestion environnementale (SGE), les exigences réglementaires, les exigences en développement durable et les exigences d'exploitation, notamment quant aux travaux d'entretien des infrastructures, aux mesures de bruit et vibrations, au suivi de l'efficacité des mesures antibruit, à la gestion des eaux et aux suivis environnementaux. Ceux-ci porteront notamment sur :

- la qualité de l'eau souterraine;
- les concentrations en méthane en tunnel;
- le déplacement de la coulèuvre brune;
- l'ensemble des mesures compensatoires réalisées;
- la reprise végétale;
- la plantation d'arbres.



7. LE PLAN DES MESURES D'URGENCE

En phase de construction, le plan de mesures d'urgence viserait à décrire la procédure à suivre et les actions requises par les entrepreneurs afin d'intervenir promptement, de manière sécuritaire et efficacement en cas d'incident sur le chantier. Les responsabilités seraient clairement établies pour chaque intervenant, tant du point de vue du personnel de chantier que d'entités externes au chantier. Une chaîne de communication claire et détaillée serait établie afin de fournir une information de qualité permettant sa transmission rapidement et efficacement. Une équipe d'intervention d'urgence de chantier serait constituée et les personnes choisies recevraient une formation technique relativement aux techniques d'intervention et de contrôle de déversements et d'incendies.

En phase d'exploitation, le plan de mesures d'urgence viserait à définir les procédures pour répondre aux incidents d'exploitation ou toute autre urgence sur le REM, avec rapidité, sûreté et efficacité, tout en minimisant les dangers et les risques potentiels pour les usagers, le personnel et les biens. Plus spécifiquement, il couvrirait notamment les éléments suivants en fonction de chaque type de risque identifié :

- Formation du personnel qualifié disponible et en place;
- Équipements de sécurité sur le plan de la voiture;
- Systèmes de portes des voitures et systèmes de portes palières;
- Protection contre les incendies à bord, sur la voie ou en tunnel;
- Systèmes de communication dans les rames;
- Résistance aux collisions;
- Alimentation d'urgence (batterie);
- Système de prévention des intrusions;
- Centre de contrôle;
- Plans d'évacuation.



8. LES PROCHAINES ÉTAPES

CDPQ Infra poursuit ses efforts pour raffiner le projet, notamment sur les éléments suivants :

- Raffinement du tracé pour minimiser les impacts, notamment sur le patrimoine bâti et l'environnement;
- Mode de construction des ponts ferroviaires;
- Mode de construction des tunnels ou tranchées et stratégies d'assèchement et de gestion des eaux souterraines;
- Mode d'accès aux stations;
- Emplacement final de l'atelier-dépôt, des espaces d'entretien et des infrastructures partagées avec l'AMT;
- Fréquence de circulation des trains sur les divers tronçons du REM;
- Simulations visuelles du projet.

Les résultats de ces études permettront de fournir des détails supplémentaires lors des audiences publiques du BAPE.



COMMUNICATION PENDANT LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION

DIFFUSER UN MAXIMUM D'INFORMATION

Pendant la période de construction, CDPQ Infra prévoit déployer une série de moyens pour diffuser et rendre accessible un maximum d'information à la population, en étroite collaboration avec le consortium qui sera responsable des travaux. Parmi les initiatives envisagées, la mise en ligne d'un site Web faisant état des travaux réalisées, en cours et à venir, des entraves routières et piétonnières, de l'impact sur les services de transport existants, et de toutes autres actualités relatives au REM, permettra à la population d'être informée efficacement. D'autres outils de communication, comme des alertes courriel et SMS ou des médias sociaux dédiés au projet, diffuseront des nouvelles sur les entraves et travaux en temps réel.

FAVORISER LES ÉCHANGES

Suivant l'évolution des travaux, de nombreuses initiatives seraient mises en place afin de favoriser les échanges avec les parties prenantes du projet. Par ailleurs, assurer un contact permanent avec les résidents et les commerces touchés par les travaux fait partie des principaux objectifs de CDPQ Infra.

Pour assurer ce contact, des comités de bon voisinage, principalement composés de citoyens des villes et arrondissements touchés par le tracé, seraient formés afin d'assurer un échange optimal d'information à propos du REM, ses impacts et l'état des travaux entamés. Une gestion rigoureuse et diligente des plaintes sera développée en parallèle.

EN SAVOIR PLUS SUR LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Afin de rester au courant des derniers développements concernant le projet du REM ou pour avoir réponses à vos questions, nous vous invitons à :

- Communiquer avec nous en écrivant à questions@cdpqinfra.com ou en téléphonant au 514 847-2833
- Visiter le site Web officiel de CDPQ Infra à www.cdpqinfra.com, en consultant régulièrement notre section « Nouvelles »
- Suivre CDPQ Infra sur Facebook, Twitter et YouTube