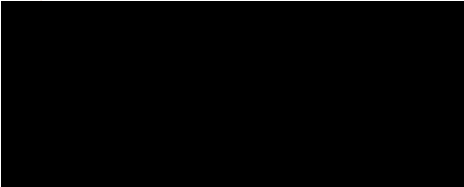




Le 24 février 2020

PAR COURRIEL



La présente fait suite à votre demande d'accès à l'information reçue par courriel le 23 janvier 2020 et pour laquelle je vous ai transmis un accusé de réception le 24 janvier 2020. Votre demande est ainsi libellée :

« Je souhaite obtenir copie par courriel de :

- tout avis d'intervention gouvernementale ayant été transmis par ou pour le compte de la Caisse de dépôt ou l'une de ses filiales suivant les dispositions des articles 149 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme relativement à la réalisation du projet de Réseau express métropolitain (REM);*
- toute réponse reçue d'un organisme compétent au sens de la loi précitée et tout avis donné par la Commission municipale du Québec relativement à un tel avis d'intervention. »*

Votre demande est adressée à CDPQ Infra Inc., filiale en propriété exclusive de la Caisse de dépôt et placement du Québec, pour laquelle je suis responsable de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels.

Vous trouverez ci-joint copie des avis d'intervention transmis par CDPQ Infra suivant les dispositions des articles 149 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* relativement à la réalisation du projet de Réseau express métropolitain ainsi que copie de toutes les réponses reçues des entités suivantes :

- la Ville de Laval
- la MRC de Deux-Montagnes
- l'Agglomération de Montréal,
- la Communauté métropolitaine de Montréal
- l'Agglomération de Longueuil.
- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

[REDACTED]

Nous considérons que la présente répond entièrement à votre demande d'accès telle que formulée.

En terminant, pour votre information, nous vous faisons part de la teneur de l'article 135 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, c.A-2.1)* :

« 135. Une personne dont la demande écrite a été refusée en tout ou en partie par le responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels peut demander à la Commission de réviser cette décision.

Une personne qui a fait une demande en vertu de la présente loi peut demander à la Commission de réviser toute décision du responsable sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur l'application de l'article 9 ou sur les frais exigibles.

Ces demandes doivent être faites dans les trente jours qui suivent la date de la décision ou de l'expiration du délai accordé par la présente loi au responsable pour répondre à une demande. La Commission peut toutefois, pour un motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter ce délai. »

Veillez agréer, [REDACTED] mes salutations distinguées.

[REDACTED]

Simon Denault
Directeur, Éthique et conformité et
Responsable de l'accès à l'information
et de la protection des renseignements personnels

Québec, le 12 octobre 2017

Monsieur Macky Tall
Président et chef de la direction
CDPQ Infra
Édifice Jacques-Parizeau
1000, place Jean-Paul Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

Monsieur le Président et Chef de la direction,

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), des avis d'intervention devront être transmis par le gouvernement aux instances municipales concernées en vue d'obtenir un avis de conformité des interventions projetées dans le cadre du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) à l'égard de leurs documents de planification, notamment à l'égard du plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, des schémas d'aménagement et de développement et des règlements de contrôle intérimaire (RCI) des agglomérations et municipalités régionales de comté visées (Montréal, Longueuil, Laval et Deux-Montagnes).

Au cours des derniers mois, des rencontres entre le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et CDPQ Infra ont permis de discuter des modalités entourant la transmission des avis d'intervention aux instances municipales dans le cadre du projet de REM.

Dans ce contexte, il a été convenu que CDPQ Infra transmettrait les avis d'intervention aux instances municipales concernées en vertu de l'article 151 de la LAU et qu'elle en accuserait réception auprès de ces dernières.

De plus, il a été entendu que, pour le projet de REM, le MTMDET serait responsable de transmettre les demandes de modification aux documents de planification qui pourraient être nécessaires ou encore de les modifier lui-même, tel que le prévoit les articles 153 à 156 de la LAU.

... 2

Québec
Aile Chauveau, 4^e étage
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Québec (Québec) G1R 4J3
Téléphone : 418 691-2040
Télécopieur : 418 644-9863
www.mamot.gouv.qc.ca

Montréal
800, rue du Square-Victoria
C. P. 83, succ. Tour-de-la-Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1B7
Téléphone : 418 691-2040
Télécopieur : 418 644-9863

Afin de permettre à CDPQ Infra d'aller de l'avant avec son projet et de satisfaire ainsi à l'obligation légale qui lui incombe, un arrêté ministériel a été pris, lequel délègue à CDPQ Infra les pouvoirs prévus aux articles 151 et 152 de la LAU concernant la transmission des avis d'intervention aux instances municipales concernées par le projet de REM.

Par ailleurs, l'arrêté ministériel délègue au MTMDET les pouvoirs prévus aux articles 153 à 156 de cette loi qui concernent les recours possibles dans l'éventualité où une instance municipale jugerait que le projet de REM n'est pas conforme à son document de planification ou à son RCI.

Le MAMOT demeure disponible afin de prêter assistance à votre organisme relativement à l'application de la LAU. À cet effet, monsieur Stéphane Bouchard, directeur général de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire peut être joint au 418 691-2015, poste 3304 ou à l'adresse suivante : stephane.bouchard@mamot.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Chef de la direction, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre/



Marc Croteau

p. j.

c. c. M. Marc Lacroix, sous-ministre, MTMDET

**Arrêté du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
en date du 27 septembre 2017**

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1)

**CONCERNANT la délégation de certains pouvoirs et fonctions relatifs aux
interventions gouvernementales**

ATTENDU QU'en vertu de l'article 267 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1), le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire peut autoriser un autre ministre ou un mandataire de l'État à exercer en tout ou en partie les pouvoirs ou à remplir les fonctions qui lui appartiennent en vertu des articles 149 à 165 de cette loi;

ATTENDU QUE dans le cadre de la réalisation du Réseau électrique métropolitain, il est opportun de déléguer certaines de ces fonctions;

EN CONSÉQUENCE, le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire arrête :

QUE pour les fins de toute intervention relative à la réalisation du Réseau électrique métropolitain :

1^o CDPQ Infra inc., filiale en propriété exclusive de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, soit autorisée à exercer les pouvoirs et à remplir les fonctions attribués au ministre par les articles 151 et 152 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;

2^o le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports soit autorisé à exercer les pouvoirs et à remplir les fonctions attribués au ministre par les articles 153 à 156 de cette loi.

Le ministre des Affaires municipales et
de l'Occupation du territoire,



MARTIN COITEUX

Montréal, le 20 octobre 2017

Monsieur Marc Demers
Maire
Ville de Laval
1, place du Souvenir, C.P. 422, Succ. Saint-Martin
Laval (Québec) H7V 3Z4

**OBJET : Avis d'intervention
 Projet Réseau électrique métropolitain (REM)**

Monsieur le Maire,

Conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* traitant des interventions gouvernementales, il nous fait plaisir, par la présente, de vous transmettre un avis d'intervention pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Totalisant 67 km de corridor et comptant 27 stations connectées au réseau du métro de Montréal, des trains de banlieue ainsi que des réseaux d'autobus, le REM aura un impact des plus positifs sur la mobilité ainsi que sur l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les bénéfices du REM sur la mobilité ainsi que l'aménagement du territoire ont en effet été documentés, notamment par la Commission d'aménagement de la CMM qui a déposé, le 24 novembre 2016, son rapport portant sur *l'Évaluation des impacts du projet de Réseau électrique métropolitain en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal*. Ce rapport analyse les différentes composantes du REM et leur conformité au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Il en conclut que le REM « est compatible avec la planification métropolitaine du fait que c'est un réseau de transport en commun performant et structurant qui répond à des projets de transport collectif inscrits au PMAD et qu'il contribue à plusieurs des objectifs du PMAD ». Nous sommes persuadés que ces conclusions guideront le traitement du présent avis d'intervention.

Afin faciliter le travail de vos services, nous joignons à la présente une fiche technique décrivant les principales composantes du projet du REM en lien avec les objectifs et orientations du schéma d'aménagement. Les responsables de vos services peuvent en tout temps communiquer avec madame Virginie Cousineau, Directrice, Affaires publiques, pour obtenir des précisions additionnelles sur le projet dans le cadre de leur analyse. Nous vous prions de mettre en copie madame Lucie Tremblay, Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, lors de vos échanges avec CDPQ Infra.

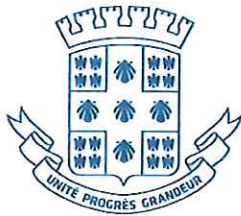
En terminant, nous nous permettons de rappeler que la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*, sanctionnée le 27 septembre dernier, établit le délai de traitement du présent avis d'intervention à 60 jours.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Monsieur le Maire, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
CDPQ Infra

p.j. : Avis d'intervention



Cabinet du maire
de la Ville de Laval

Le 20 décembre 2017

Monsieur Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint
CDPQ Infra
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

Objet : Avis d'intervention - Projet Réseau électrique métropolitain (REM)

Monsieur,

Le 20 octobre dernier, vous nous transmettiez l'avis d'intervention relatif à votre projet cité en rubrique conformément à l'article 151 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et à l'arrêté du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du 27 septembre dernier relativement à la délégation de certains pouvoirs et fonctions en faveur de CDPQ Infra.

Vous trouverez ci-joint la résolution CM-20171219-1069, adoptée par le conseil de la Ville de Laval lors d'une séance extraordinaire, relativement à la conformité du projet REM aux orientations et objectifs de notre schéma d'aménagement et de développement révisé qui est entré en vigueur le 8 décembre dernier.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le maire,

[REDACTED]

Marc Demers

c.c. : Mme Virginie Cousineau, directrice, Affaires publiques, CDPQ Infra
Mme Lucie Tremblay, directrice du Plan et de l'aménagement, Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal, Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
M. Serge Lamontagne, directeur général, Ville de Laval
M. Clément Bilodeau, directeur général adjoint – Développement durable, Ville de Laval
M. Denis Fafard, adjoint exécutif, DGA Développement durable, Ville de Laval

p.j. : Résolution CM-20171219-1069
Document intitulé «SD 2017-5507»



**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE EXTRAORDINAIRE DU
CONSEIL MUNICIPAL TENUE LE 19 DÉCEMBRE 2017 À 19 H**

CM-20171219-1069

PROJET RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Sur recommandation du comité exécutif,

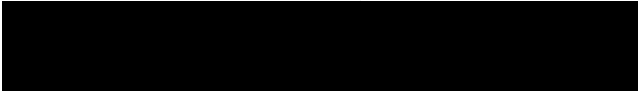
IL EST PROPOSÉ PAR : Nicholas Borne
APPUYÉ PAR : Yannick Langlois

et résolu à l'unanimité:

d'adopter une résolution afin :

- d'informer la CDPQ Infra (filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec) que le projet Réseau électrique métropolitain (REM) qu'elle souhaite implanter sur le territoire de Laval est conforme aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval (règlement numéro S.A.D.R.-1) en vigueur depuis le 8 décembre 2017;
- de porter à l'attention de CDPQ Infra, en lien avec le schéma d'aménagement et de développement révisé, les éléments suivants:
 - les voies de circulation sous les étagements de la voie ferroviaire vis-à-vis du chemin du Tour et de l'avenue des Bois devraient être situées au-dessus du niveau de la cote de crues de récurrence 375 ans, alors que celle sous l'étagement de la voie ferroviaire vis-à-vis de la rue Les Érables devrait être située au-dessus du niveau de la cote de crues de récurrence 100 ans, de manière à éviter qu'elles ne soient inondées et, pour des raisons de sécurité publique, que le passage des véhicules d'urgence soit possible en tout temps;
 - des mesures devraient être adoptées afin de réduire les impacts visuels du rehaussement de la voie ferrée et des étagements ferroviaires, notamment sur la rue les Érables et sur le chemin du Bord-de-l'Eau, identifiés comme route panoramique au schéma, ainsi que sur le chemin du Tour;

COPIE CONFORME


Me Chantal Sainte-Marie, greffière
Me Yvan Laberge, greffier adjoint



**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE EXTRAORDINAIRE DU
CONSEIL MUNICIPAL TENUE LE 19 DÉCEMBRE 2017 À 19 H**

CM-20171219-1069

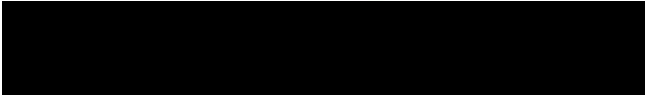
PROJET RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

- le nouveau viaduc d'étagement ferroviaire vis-à-vis du chemin du Bord-de-l'Eau devrait être conçu de manière à assurer une mobilité active fluide, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes empruntant le chemin du Bord-de-l'Eau, tout en tenant compte de la présence du Sentier métropolitain Oka/Saint-Hilaire (élément du PMAD). Pour le viaduc ferroviaire existant, une collaboration et une participation de la Ville avec CDPQ Infra sont souhaitées afin de trouver une solution à cet effet;
- il y aurait lieu de profiter des travaux de réaménagement du lien ferroviaire Laval-Montréal au-dessus de la rivière des Prairies pour construire simultanément la passerelle vélos/piétons prévue au plan directeur du réseau cyclable et, à cet effet, développer une entente entre CDPQ Infra, le MTMDET, la CMM et les villes de Montréal et de Laval;
- eu égard aux impacts anthropiques que pourraient générer le projet de REM, il y aurait lieu que le promoteur prévoit les mesures de mitigation requises afin de maintenir la qualité de vie des résidents avoisinants, notamment pour les aspects relatifs au milieu sonore, à la faune, à la végétation et au paysage;
- un mécanisme de traitement des plaintes des citoyens devrait être mis en place pour la période des travaux de construction du REM, en collaboration avec CDPQ Infra;
- la solution retenue pour accéder au club de golf de Laval sur le Lac sera celle de moindre impact pour l'ensemble des résidents du secteur.

ADOPTÉ

(SD-2017-5507)

COPIE CONFORME


Me Chantal Sainte-Marie, greffière
Me Yvan Laberge, greffier adjoint

CONTEXTE/JUSTIFICATIONS

Le 20 octobre dernier, la CDPQ Infra (filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec), mandataire de l'État, a transmis à la Ville de Laval un avis d'intervention pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM), en vertu de l'article 151 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Selon la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain, sanctionnée le 27 septembre 2017, le délai de traitement de cet avis d'intervention est établi à 60 jours suivant la notification de l'avis. Ainsi, d'ici le 19 décembre prochain, le conseil de la Ville de Laval, doit donner sous forme de résolution, son avis sur la conformité de l'intervention projetée aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval en vigueur depuis le 8 décembre 2017 (règlement numéro S.A.D.R.-1).

Le projet du REM consiste à :

- Planter un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes ;
- Planter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport ;
- Établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7 ;
- Construire 27 nouvelles stations universellement accessibles ;
- Permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 14 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 15 stationnements incitatifs ;
- Acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Selon la CDPQ Infra, le projet du REM permettra de résoudre les problématiques de congestion routière et de saturation des infrastructures de transport routier et collectif en plus de répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif, notamment dans l'axe de l'autoroute 10 / Centre-ville de Montréal et dans celui de l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport.

Le projet du REM s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

- Antenne Rive-Sud ;
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue ;
- Antenne Aéroport ;
- Antenne Deux-Montagnes.

L'antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Mont-Royal. Elle correspond au corridor existant de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Pour la mise en service du REM, cette ligne de train de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur.

Selon les informations fournies par la CDPQ Infra, sur le territoire de Laval le projet prévoit les interventions suivantes :

- le réaménagement de la ligne de train existante en voies doubles sur toute sa longueur ;

- la suppression de l'ensemble des passages à niveau et l'aménagement de quatre étagements de la voie ferroviaire vis-à-vis du chemin du Tour, du chemin du Bord-de-l'eau, de l'avenue des Bois et de la rue Les Érables ;
- le réaménagement des stationnements incitatifs existants le long de la ligne de train ;
- la conversion des gares Sainte-Dorothée et Île-Bigras en stations du REM, lesquelles seront réaménagées en tenant compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais ainsi qu'une optimisation de la position des accès aux terminus d'autobus et aux stationnements incitatifs.

La Ville de Laval doit se prononcer quant à la conformité du projet du REM aux objectifs du schéma d'aménagement en vigueur sur son territoire (règlement S.A.D.R.-1). Seuls les objectifs en lien avec le projet du REM ont été considérés pour la présente analyse.

Orientation 1 : *Gérer l'occupation du territoire lavallois de façon écoresponsable* :

Le schéma d'aménagement vise entre autres à consolider le développement territorial en arrimant sa planification avec celle des transports et en accordant une attention particulière à l'optimisation de l'occupation du territoire aux points d'accès et aux abords du réseau de transport en commun structurant. La planification des transports doit répondre à une gestion durable de l'urbanisation plutôt qu'à une logique d'étalement urbain. Pour répondre à cette grande orientation, le schéma souligne également que la dimension environnementale doit occuper une place centrale dans la planification du territoire et qu'un meilleur encadrement des contraintes d'origines naturelle et anthropique devra être mis en place en vue de minimiser les impacts sur l'environnement et la population.

Le schéma a ainsi pour objectif de *Consolider le développement urbain en arrimant la planification du territoire et la planification des transports* et, pour ce faire, vise entre autres à :

- Prioriser les secteurs à développer et à redévelopper en lien avec la desserte en transport routier, collectif et actif et avec l'optimisation des équipements et des investissements municipaux ;
- Améliorer l'intermodalité et l'interconnectivité des réseaux et des déplacements ;
- Augmenter la part modale des déplacements effectués en transports actif et collectif, notamment en adhérant à l'objectif métropolitain de hausser à 30 % la part modale des déplacements par transport collectif à la période de pointe du matin d'ici 2021 ;
- Assurer un niveau de service élevé et continu sur le réseau de transport en commun métropolitain afin, notamment, de soutenir l'émergence de quartiers TOD et ainsi contribuer à la canalisation de la croissance au sein de ces quartiers ;
- Assurer l'efficacité du transport des personnes et des marchandises et minimiser les impacts sur les milieux de vie ;
- Prioriser les déplacements actifs au sein des aires TOD.

Le projet du REM atteint cet objectif. La construction et la réfection de ponts ferroviaires en lien avec le projet de REM constitue une occasion d'aménager un nouveau lien piéton et cyclable entre les villes de Laval et Montréal. Une collaboration des différents partenaires serait souhaitée pour créer ce lien d'intérêt. Par ailleurs, la solution retenue pour accéder au club de golf de Laval sur le Lac devrait être celle de moindre impact pour l'ensemble des résidents du secteur.

Le schéma a également pour objectif de *Tenir compte des contraintes d'origines naturelle et anthropique dans la planification du territoire* et, pour ce faire, vise entre autres à :

- Réduire les impacts des contraintes d'origine anthropique par la mise en place de mesures de mitigation.
- Développer de meilleures pratiques concernant les mesures d'urgence pour optimiser les interventions en cas de sinistre.

Selon l'information disponible, le projet REM répond à cet objectif. Rappelons que ce projet prévoit quatre étagements ferroviaires vis-à-vis du chemin du Tour, du chemin du Bord-de-l'eau, de l'avenue des Bois et de la rue Les Érables. Afin d'éviter que ces voies de circulation ne soient obstruées en cas d'inondation, il y aurait lieu de s'assurer que lors de leur construction, les étagements du chemin du Tour et de l'avenue des Bois soient situés au-dessus du niveau de la côte de crues de récurrence 375 ans et celui de l'avenue des Érables soit situé au-dessus du niveau de la côte de crues de récurrence 100 ans, de manière à permettre une libre circulation en tout temps, entre autres pour les véhicules d'urgence.

Eu égard aux impacts anthropiques que pourraient générer le projet de REM, il y aurait lieu que le promoteur prévoit les mesures de mitigation requises afin de maintenir la qualité de vie des résidents avoisinants, notamment pour les aspects relatifs au milieu sonore, à la faune, à la végétation et au paysage. De plus, un mécanisme de traitement des plaintes des citoyens devrait être mis en place pour la période des travaux de construction du REM, en collaboration avec CDPQ Infra.

Orientation 2 : Stimuler et promouvoir le dynamisme, l'innovation et le caractère identitaire de la Ville :

La protection et la mise en valeur du patrimoine culturel sous toutes ses formes, incluant le paysage, occuperont une place prépondérante dans les décisions qui orienteront le développement et le redéveloppement territorial, afin de renforcer l'identité lavalloise. La stimulation et la promotion du dynamisme et des attraits identitaires de Laval par des approches innovantes permettront à la ville de se démarquer et de se distinguer sur la scène métropolitaine, nationale et internationale, et accroîtront ainsi le sentiment de fierté et d'appartenance de tous les Lavallois. Les paysages lavallois soulèvent de nombreux enjeux en matière de protection et de mise en valeur, notamment ceux des espaces riverains.

Parmi ses objectifs, le schéma vise à *Soutenir le développement économique de la Ville pour accroître son rayonnement* notamment en prévoyant de :

- Tirer profit du caractère insulaire du territoire par le développement d'une stratégie écotouristique privilégiant la mise en valeur de la Trame verte et bleue.

Le schéma a également pour objectif de *Protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel* et pour ce faire, vise notamment à :

- Identifier, protéger et mettre en valeur les panoramas et les points de vue d'intérêt ;
- Contribuer à l'amélioration du paysage lavallois et de sa perception.

Le schéma identifie la route ceinturant le territoire de Laval comme route panoramique et identifie des percées et ouvertures visuelles d'intérêt, entre autres dans le secteur de la traversée riveraine de la rue Les Érables. On note également la présence de la piste cyclable de la Route verte.

Selon l'information disponible, le projet REM est conforme à ces objectifs. Il importe toutefois de mentionner que l'étagement ferroviaire prévu pour éliminer le passage à niveau sur la rue Les Érables pourrait modifier de façon importante le paysage. Il y aurait lieu qu'il soit conçu de manière à minimiser l'impact sur les perspectives visuelles vers le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Mille Îles et qu'il tienne compte de la présence de la piste cyclable de la Route verte dans le circuit de la Trame verte et bleue.

Orientation 3 : Créer des milieux de vie complets, inclusifs et à échelle humaine :

Le schéma révisé, la Ville s'engage à mettre les citoyens au cœur de sa planification territoriale et de la réalisation des projets urbains afin d'assurer l'émergence de milieux de vie complets, inclusifs et à échelle humaine. Ces milieux de vie devront entre autres être conviviaux grâce à des aménagements participant à l'identité des quartiers, au sentiment de confort et de sécurité des citoyens et à la qualité de l'expérience humaine.

Afin d'appuyer cette orientation, le schéma d'aménagement a notamment pour objectif de *Planifier une offre résidentielle, des équipements et des services publics adaptés aux besoins des familles et de tous les citoyens* et pour ce faire, vise à :

- Assurer une desserte équitable et de qualité en équipements et en services publics sur l'ensemble du territoire ;
- Préserver la sécurité des citoyens sur l'ensemble du territoire.

Selon l'information disponible, le projet du REM est conforme à ces objectifs. Il faudra toutefois s'assurer que les voies de circulation sous les étagements ferroviaires soient conçues et aménagées de manière à permettre en tout temps la circulation, notamment celle des véhicules d'urgence, afin de maintenir la pleine sécurité des citoyens dans ce secteur.

En conclusion, selon l'information fournie par la CDPQ Infra, le projet du REM ne va pas à l'encontre des objectifs des grandes orientations du territoire du schéma d'aménagement et de développement S.A.D.R.-1.

Toutefois, en lien avec le schéma, il y aurait lieu de porter à l'attention de CDPQ Infra les éléments suivants :

- les voies de circulation sous les étagements de la voie ferroviaire vis-à-vis du chemin du Tour et de l'avenue des Bois devraient être situées au-dessus du niveau de la côte de crues de récurrence 375 ans, alors que celle sous l'étagement de la voie ferroviaire vis-à-vis de la rue Les Érables devrait être située au-dessus du niveau de la côte de crues de récurrence 100 ans, de manière à éviter qu'elles ne soient inondées et, pour des raisons de sécurité publique, que le passage des véhicules d'urgence soit possible en tout temps ;
- des mesures devraient être adoptées afin de réduire les impacts visuels du rehaussement de la voie ferrée et des étagements ferroviaires, notamment sur la rue les Érables et sur le chemin du Bord-de-l'Eau, identifiés comme route panoramique au schéma, ainsi que sur le chemin du Tour ;
- le nouveau viaduc d'étagement ferroviaire vis-à-vis du chemin du Bord-de-l'Eau devrait être conçu de manière à assurer une mobilité active fluide, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes empruntant le chemin du Bord-de-l'Eau, tout en tenant compte de la présence du Sentier métropolitain Oka/Saint-Hilaire (élément du PMAD). Pour le viaduc ferroviaire existant, une collaboration et une participation de la Ville avec CDPQ Infra sont souhaitées afin de trouver une solution à cet effet ;

- il y aurait lieu de profiter des travaux de réaménagement du lien ferroviaire Laval-Montréal au-dessus de la rivière des Prairies pour construire simultanément la passerelle vélos/piétons prévue au plan directeur du réseau cyclable et, à cet effet, développer une entente entre CDPQ Infra, le MTMDET, la CMM et les villes de Montréal et de Laval ;
- eu égard aux impacts anthropiques que pourraient générer le projet de REM, il y aurait lieu que le promoteur prévoit les mesures de mitigation requises afin de maintenir la qualité de vie des résidents avoisinants, notamment pour les aspects relatifs au milieu sonore, à la faune, à la végétation et au paysage ;
- un mécanisme de traitement des plaintes des citoyens devrait être mis en place pour la période des travaux de construction du REM, en collaboration avec CDPQ Infra ;
- la solution retenue pour accéder au club de golf de Laval sur le Lac sera celle de moindre impact pour l'ensemble des résidents du secteur.

RECOMMANDATION

EN CONSÉQUENCE, IL Y AURAIT LIEU :

de recommander au Conseil municipal d'adopter une résolution afin :

- d'informer la CDPQ Infra que le projet Réseau électrique métropolitain (REM) qu'elle souhaite implanter sur le territoire de Laval est conforme aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement révisé de Laval (règlement numéro S.A.D.R.-1) en vigueur depuis le 12 décembre 2017.
- de porter à l'attention de CDPQ Infra, en lien avec le schéma d'aménagement et de développement révisé, les éléments suivants :
 - les voies de circulation sous les étagements de la voie ferroviaire vis-à-vis du chemin du Tour et de l'avenue des Bois devraient être situées au-dessus du niveau de la côte de crues de récurrence 375 ans, alors que celle sous l'étagement de la voie ferroviaire vis-à-vis de la rue Les Érables devrait être située au-dessus du niveau de la côte de crues de récurrence 100 ans, de manière à éviter qu'elles ne soient inondées et, pour des raisons de sécurité publique, que le passage des véhicules d'urgence soit possible en tout temps ;
 - des mesures devraient être adoptées afin de réduire les impacts visuels du rehaussement de la voie ferrée et des étagements ferroviaires, notamment sur la rue les Érables et sur le chemin du Bord-de-l'Eau, identifiés comme route panoramique au schéma, ainsi que sur le chemin du Tour ;
 - le nouveau viaduc d'étagement ferroviaire vis-à-vis du chemin du Bord-de-l'Eau devrait être conçu de manière à assurer une mobilité active fluide, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes empruntant le chemin du Bord-de-l'Eau, tout en tenant compte de la présence du Sentier métropolitain Oka/Saint-Hilaire (élément du PMAD). Pour le viaduc ferroviaire existant, une collaboration et une participation de la Ville avec CDPQ Infra sont souhaitées afin de trouver une solution à cet effet ;
 - il y aurait lieu de profiter des travaux de réaménagement du lien ferroviaire Laval-Montréal au-dessus de la rivière des Prairies pour construire simultanément la passerelle vélos/piétons prévue au plan directeur du réseau cyclable et, à cet effet, développer une entente entre CDPQ Infra, le MTMDET, la CMM et les villes de Montréal et de Laval ;
 - eu égard aux impacts anthropiques que pourraient générer le projet de REM, il y aurait lieu que le promoteur prévoit les mesures de mitigation requises afin de maintenir la qualité de vie des

résidents avoisinants, notamment pour les aspects relatifs au milieu sonore, à la faune, à la végétation et au paysage ;

- un mécanisme de traitement des plaintes des citoyens devrait être mis en place pour la période des travaux de construction du REM, en collaboration avec CDPQ Infra ;
- la solution retenue pour accéder au club de golf de Laval sur le Lac sera celle de moindre impact pour l'ensemble des résidents du secteur.

Le 17 janvier 2018

Ville de Laval

1 Place du Souvenir

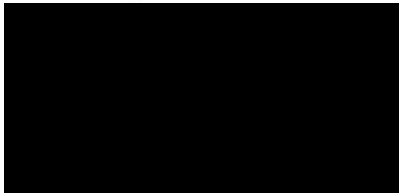
Laval, Qc, H7V 1W7

Objet : Avis de résolution

Madame,

Par la présente, j'accuse réception de votre lettre incluant l'avis de résolution CM-20171219-1069 adopté le 8 décembre 2017.

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint

Avis d'intervention

Projet du Réseau électrique métropolitain (REM)

Octobre 2017



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal
MRC de la Ville de Laval

Mandataire de l'État
CDPQ INFRA

Nom du projet
Réseau électrique métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 27 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 14 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 15 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte le même alignement que le faisceau de voies ferrées du côté ouest de la structure aérienne existante et plonge en tranchée dans cette structure afin de passer en tunnel sous le bassin Peel et les voies du CN. Le tracé se poursuit en tunnel vers le sud et refait surface dans l'axe de la rue Marc-Cantin située dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

La station Bassin Peel est souterraine et localisée sous le bassin Peel, alors que les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée en hauteur afin de permettre le passage des autobus et des voitures sous la structure ferroviaire et ainsi optimiser l'emprise requise au sol. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM.

Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney, traverse de nouveau l'autoroute 40, franchit par la suite l'autoroute 13, pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte quatre stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire, des Sources et A-13. Chacune de ces stations possède un stationnement incitatif et un terminus d'autobus de grandeur variable.

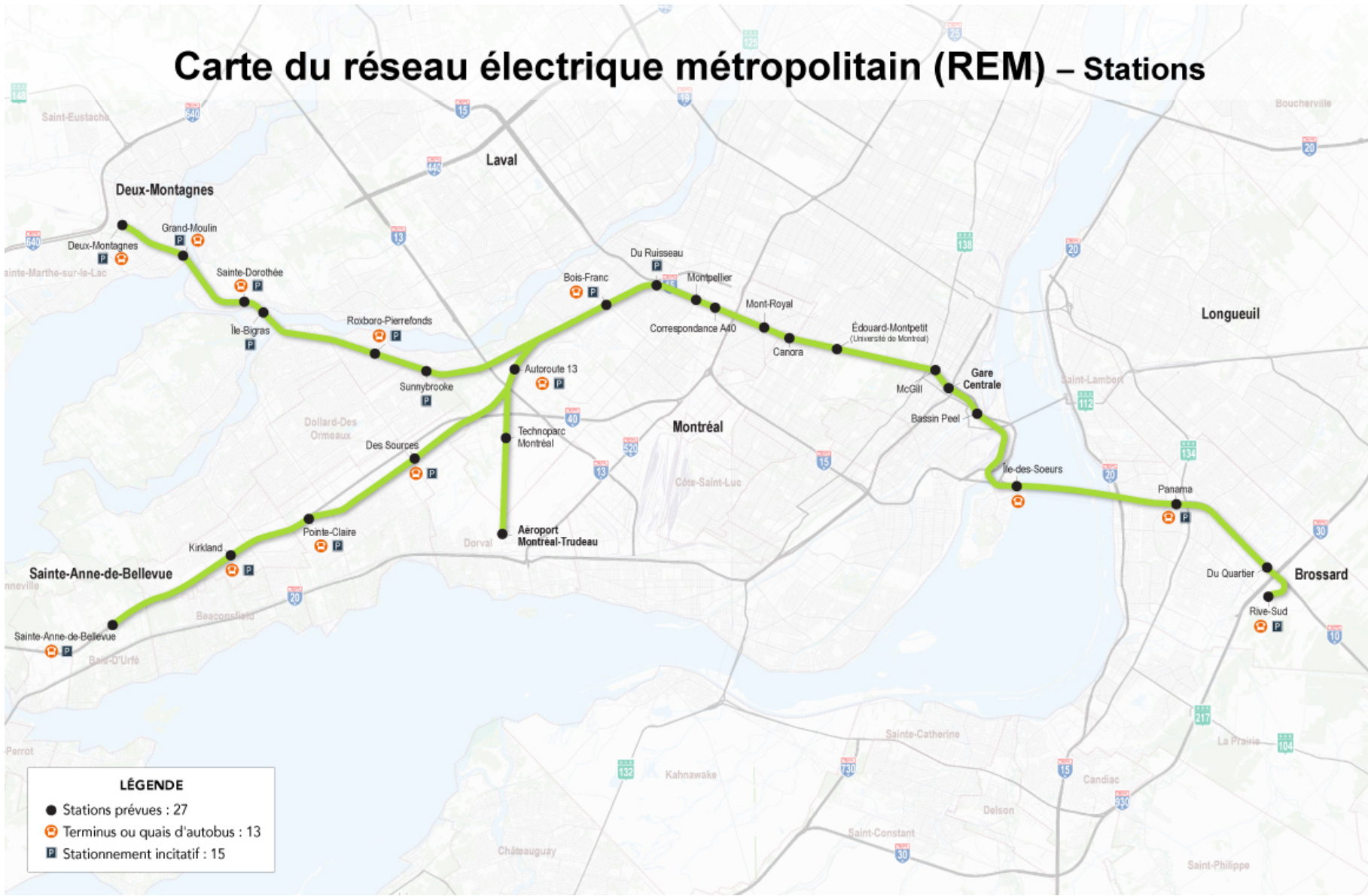
Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en structure aérienne pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal située à proximité de l'intersection du boulevard Alfred-Nobel et de la rue Alexander-Fleming.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Carte du réseau électrique métropolitain (REM) – Stations



Échéancier de l'intervention projetée :

Le début de la phase de réalisation est prévu à la fin de l'année 2017 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée :

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,04 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,67 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE LA VILLE DE LAVAL

Les résultats attendus par l'intervention projetée

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 5 minutes en heure de pointe et aux 10 minutes en hors pointe. Sur le territoire de la Ville de Laval, le projet REM est constitué de deux stations, à savoir Sainte-Dorothée et Ile-Gras. Le REM permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du schéma d'aménagement, à savoir :

- Assurer un niveau de service élevé et continu sur le réseau de transport en commun métropolitain afin, notamment, de soutenir l'émergence de quartiers TOD;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun sur le territoire de Laval;
- Permettre une densification résidentielle autour des stations;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Favoriser le transport actif et durable pour accéder aux stations;
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores;
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile.

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport. La qualité des rabattements autobus et leur fluidité d'accès aux stations du REM revêt un caractère très important pour CDPQ Infra qui souhaite que le REM soit alimenté par les réseaux d'autobus. Les groupes de travail mis en place visent donc à planifier les réseaux de rabattement des circuits d'autobus pour accéder aux stations et discuter des problèmes de congestion qui pourraient survenir.

Avis d'intervention Réseau électrique métropolitain



CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Enfin, CDPQ Infra a conclu des ententes de principes 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.

Impact du projet sur l'accessibilité universelle

Conformément à l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale permettant également l'accès aux personnes à mobilité réduite*, toutes les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques afin d'assurer l'accès universel. De plus, l'embarquement dans les rames se fait à niveau avec le quai pour favoriser l'accessibilité universelle. Ces équipements favoriseront l'intégration des personnes à mobilité réduite.

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Montréal, le 20 octobre 2017

Madame Sonia Paulus
Préfète
MRC de Deux-Montagnes
1, Place de la Gare, bureau 301
Saint-Eustache (Québec) J7R 0B4

OBJET : Avis d'intervention
Projet Réseau électrique métropolitain (REM)

Madame la Préfète,

Conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* traitant des interventions gouvernementales, il nous fait plaisir, par la présente, de vous transmettre un avis d'intervention pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Totalisant 67 km de corridor et comptant 27 stations connectées au réseau du métro de Montréal, des trains de banlieue ainsi que des réseaux d'autobus, le REM aura un impact des plus positifs sur la mobilité ainsi que sur l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les bénéfices du REM sur la mobilité ainsi que l'aménagement du territoire ont en effet été documentés, notamment par la Commission d'aménagement de la CMM qui a déposé, le 24 novembre 2016, son rapport portant sur *l'Évaluation des impacts du projet de Réseau électrique métropolitain en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal*. Ce rapport analyse les différentes composantes du REM et leur conformité au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Il en conclut que le REM « *est compatible avec la planification métropolitaine du fait que c'est un réseau de transport en commun performant et structurant qui répond à des projets de transport collectif inscrits au PMAD et qu'il contribue à plusieurs des objectifs du PMAD* ». Nous sommes persuadés que ces conclusions guideront le traitement du présent avis d'intervention.

Afin faciliter le travail de vos services, nous joignons à la présente une fiche technique décrivant les principales composantes du projet du REM en lien avec les objectifs et orientations du PMAD. Les responsables de vos services peuvent en tout temps communiquer avec madame Virginie Cousineau, Directrice, Affaires publiques, pour obtenir des précisions additionnelles sur le projet dans le cadre de leur analyse. Nous vous prions de mettre en copie madame Lucie Tremblay, Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, lors de vos échanges avec CDPQ Infra.

En terminant, nous nous permettons de rappeler que la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*, sanctionnée le 27 septembre dernier, établit le délai de traitement du présent avis d'intervention à 60 jours.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Madame la Préfète, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
CDPQ Infra

p.j. : Avis d'intervention



MRC
Deux-Montagnes

1, Place de la Gare, bureau 301
Saint-Eustache, Qc J7R 0B4

Tél. : 450-491-1818
Fax : 450-491-3040

www.mrc2m.qc.ca



Le 8 janvier 2018

CDPQ Infra
Édifice Jacques-Parizeau
1000, place Jean-Paul Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

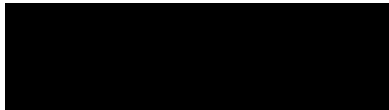
Objet : REM (avis d'intervention)

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-joint la résolution 2017-238 adoptée lors de l'assemblée ordinaire de la MRC de Deux-Montagnes, tenue le 22 novembre 2017, concernant le sujet cité en objet.

Espérant le tout conforme, recevez nos meilleures salutations.

La directrice générale,



Pour : Nicole Loiselle, Urb.

NL/cl

p. j.



MRC DE DEUX-MONTAGNES

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE ORDINAIRE DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES TENUE LE 22 NOVEMBRE 2017

Étaient présents :

M. Pierre Charron, maire de Saint-Eustache
Mme Sonia Paulus, mairesse de Sainte-Marthe-sur-le-Lac
M. Benoit Proulx, maire de Saint-Joseph-du-Lac
Mme Sonia Fontaine, mairesse de Pointe-Calumet
M. Pascal Quevillon, maire d'Oka
M. Richard Labonté, maire de Saint-Placide

Lesquels forment quorum sous la présidence de M. Denis Martin, préfet et maire de Deux-Montagnes.

Mme Nicole Loiselle, directrice générale est présente.

RÉSOLUTION 2017-238

RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (AVIS D'INTERVENTION)

CONSIDÉRANT QUE la CDPQ Infra s'est engagée dans un projet visant à construire un réseau structurant et intégré de transport électrique métropolitain (REM) lequel propose de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal via le nouveau pont Champlain ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau;

CONSIDÉRANT QUE ce projet sera réalisé au moyen d'un partenariat public-public;

CONSIDÉRANT QUE conformément à l'article 151 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, CDPQ Infra a transmis un avis d'intervention pour le projet de REM;

CONSIDÉRANT QUE la MRC doit évaluer la conformité du projet soumis en regard du schéma d'aménagement en vigueur;

CONSIDÉRANT QUE l'une des portes d'entrée au Réseau électrique métropolitain (REM) se localise sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes;

CONSIDÉRANT QUE le tracé proposé pour le REM emprunte le corridor de la ligne actuelle du train de banlieue de la ligne Montréal-Deux-Montagnes laquelle se localise majoritairement à l'intérieur de la grande affectation du territoire « Urbaine » du schéma d'aménagement en vigueur;

EN CONSÉQUENCE, il est PROPOSÉ par Pierre Charron APPUYÉ par Sonia Fontaine et RÉSOLU, ce qui suit :

QUE le conseil de la MRC informe la CDPQ Infra que le projet de construction d'un Réseau électrique métropolitain sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes est conforme aux orientations et objectifs du schéma d'aménagement en vigueur.

QUE copie de la présente soit aussi transmise à :

- Mme Lucie Tremblay directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

ADOPTÉE

Je certifie que le texte ci-haut est une copie authentique d'une résolution adoptée par le Conseil, sujette à l'approbation du procès-verbal de ladite séance.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Nicole Loiselle, Directrice générale

Le 17 janvier 2018

MRC Deux-Montagnes

1, Place de la Gare, bureau 301

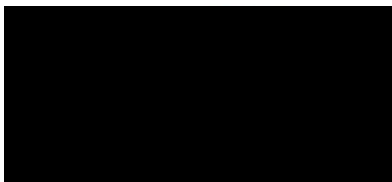
Saint-Eustache, Qc, J7R 0B4

Objet : Avis d'intervention (REM)

Madame,

Par la présente, j'accuse réception de votre lettre incluant l'avis de résolution 2017-238 adopté le 22 novembre 2017.

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint

Avis d'intervention

Projet du Réseau électrique métropolitain (REM)

Octobre 2017



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal
MRC de Deux-Montagnes

Mandataire de l'État
CDPQ INFRA

Nom du projet
Réseau électrique métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 27 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 14 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 15 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte le même alignement que le faisceau de voies ferrées du côté ouest de la structure aérienne existante et plonge en tranchée dans cette structure afin de passer en tunnel sous le bassin Peel et les voies du CN. Le tracé se poursuit en tunnel vers le sud et refait surface dans l'axe de la rue Marc-Cantin située dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisant son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

La station Bassin Peel est souterraine et localisée sous le bassin Peel, alors que les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée en hauteur afin de permettre le passage des autobus et des voitures sous la structure ferroviaire et ainsi optimiser l'emprise requise au sol. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM.

Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney, traverse de nouveau l'autoroute 40, franchit par la suite l'autoroute 13, pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte quatre stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire, des Sources et A-13. Chacune de ces stations possède un stationnement incitatif et un terminus d'autobus de grandeur variable.

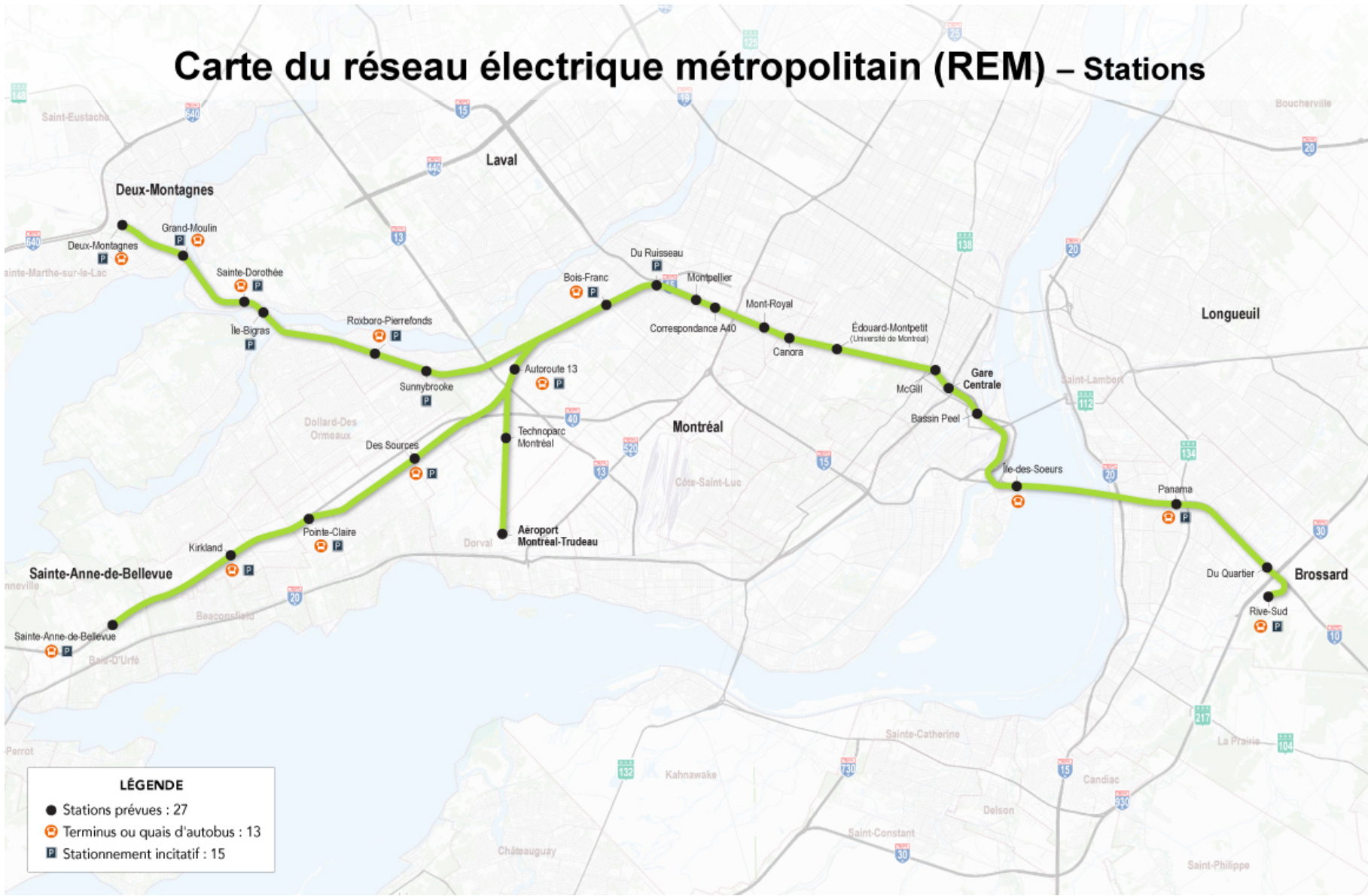
Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en structure aérienne pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal située à proximité de l'intersection du boulevard Alfred-Nobel et de la rue Alexander-Fleming.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Carte du réseau électrique métropolitain (REM) – Stations



Échéancier de l'intervention projetée

Le début de la phase de réalisation est prévu à la fin de l'année 2017 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,04 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,67 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA MRC DE DEUX-MONTAGNES

Les résultats attendus par l'intervention projetée

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 5 minutes en heure de pointe et aux 10 minutes en hors pointe. Sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes, le projet REM est constitué de deux stations, à savoir Deux-Montagnes et Grand-Moulin. Le REM permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du schéma d'aménagement, à savoir :

- Assurer un niveau de service élevé et continu sur le réseau de transport en commun métropolitain afin, notamment, de soutenir l'émergence de quartiers TOD;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes;
- Permettre une densification résidentielle autour des stations;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Favoriser le transport actif et durable pour accéder aux stations;
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air;
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile.

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport. La qualité des rabattements autobus et leur fluidité d'accès aux stations du REM revêt un caractère très important pour CDPQ Infra qui souhaite que le REM soit alimenté par les réseaux d'autobus. C'est pourquoi les groupes de travail mis en place visent à planifier les réseaux de rabattement des circuits d'autobus pour accéder aux stations et à discuter des problèmes de congestion qui pourraient survenir.

Avis d'intervention Réseau électrique métropolitain



CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Enfin, CDPQ Infra a conclu des ententes de principes 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.

Impact du projet sur l'accessibilité universelle

Conformément à l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale permettant également l'accès aux personnes à mobilité réduite*, toutes les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques afin d'assurer l'accès universel. De plus, l'embarquement dans les rames se fait à niveau avec le quai pour favoriser l'accessibilité universelle. Ces équipements favoriseront l'intégration des personnes à mobilité réduite.

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Montréal, le 4 avril 2018

Madame Valérie Plante
Présidente
Agglomération de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**OBJET : Mise à jour de l'avis d'intervention
 Projet du Réseau express métropolitain (REM)**

Madame la Présidente,

Le 20 octobre 2017, CDPQ Infra transmettait à l'Agglomération de Montréal un avis d'intervention conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* pour le projet du Réseau express métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Suite au dépôt de cet avis d'intervention, l'Agglomération de Montréal a confirmé, lors de sa séance du 14 décembre 2017, la conformité du projet du REM aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal du projet.

Le 8 février dernier, CDPQ Infra a annoncé certaines optimisations au projet du REM. Aussi, il me fait plaisir, par la présente, de vous soumettre une mise à jour de l'avis d'intervention reflétant les modifications annoncées afin que vos services puissent en faire l'analyse.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
CDPQ Infra

p.j. : Mise à jour de l'avis d'intervention

Avis d'intervention

(Mise à jour)

Projet du Réseau express
métropolitain (REM)

Avril 2018



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal
Agglomération de Montréal

Mandataire de l'État
CDPQ INFRA

Nom du projet
Réseau express métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 57 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 26 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 13 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 14 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte les voies ferrées de la structure ferroviaire et aérienne existante et suit le corridor existant du CN jusque dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

Les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée au sol sur un terrain vacant. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage. La localisation précise de la station Bassin Peel sera définie en collaboration avec la Ville de Montréal.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM.

Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte trois stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire et des Sources. Ces stations possèdent des stationnements incitatifs et terminus d'autobus de grandeur variable.

Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en surface pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Avis d'intervention
Réseau express métropolitain



Échéancier de l'intervention projetée :

Le début de la phase de réalisation est prévu en avril 2018 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée :

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,3 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,95 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Les résultats attendus par l'intervention projetée

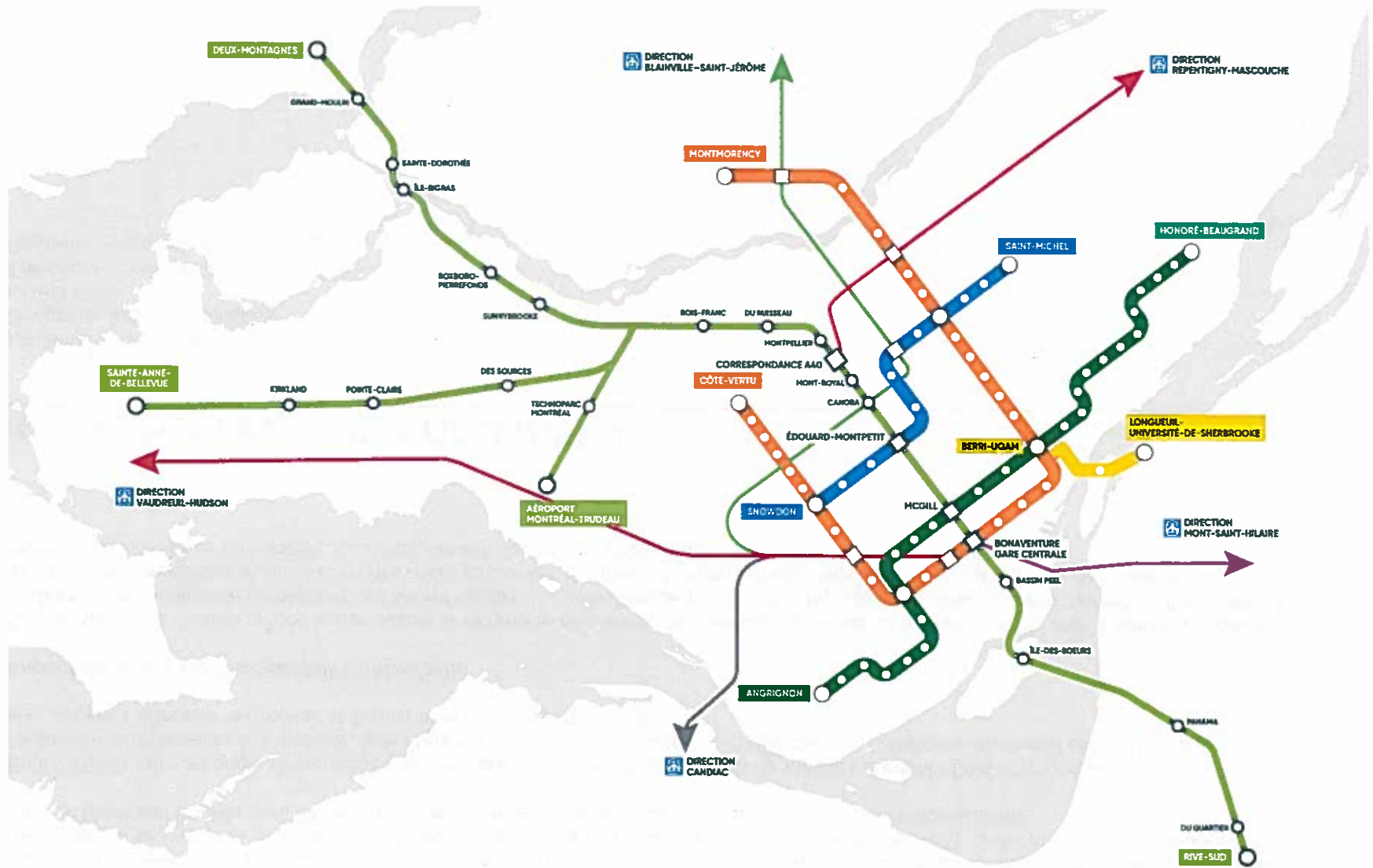
Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Sur le territoire de l'agglomération montréalaise, le projet REM est constitué de 19 stations réparties sur un peu plus de 50 km, traversant huit arrondissements (Verdun, Sud-Ouest, Ville-Marie, St-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Pierrefonds-Roxboro, Outremont et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et six villes liées (Mont-Royal, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Pointe-Claire, Kirkland et Sainte-Anne-de-Bellevue). Ce réseau permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du schéma d'aménagement, à savoir :

- Accroître l'étendue du territoire de l'Agglomération desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun de l'aéroport international Montréal-Trudeau ainsi que quatre grands pôles économiques (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Université de Montréal, marché central)
- Permettre une densification résidentielle autour des stations;
- Contribuer au développement de secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, etc.);
- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Favoriser le transport actif et durable pour accéder aux stations;
- Favoriser l'intégration des personnes à mobilité réduite grâce à un réseau universellement accessible;
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores;
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile.

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport. La qualité des rabattements autobus et leur fluidité d'accès aux stations du REM revêt un caractère très important pour CDPQ Infra qui souhaite que le REM soit alimenté par les réseaux d'autobus. C'est pourquoi les groupes de travail mis en place visent à planifier les réseaux de rabattement des circuits d'autobus pour accéder aux stations et à discuter des problèmes de congestion qui pourraient survenir.

Avis d'intervention Réseau express métropolitain



Avis d'intervention Réseau express métropolitain

CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. Cette analyse a permis d'identifier des parcours assurant un déplacement efficace et sécuritaire des cyclistes dans les corridors du REM. Cette analyse a été déposée à la Ville de Montréal. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Enfin, CDPQ Infra a conclu des ententes de principes 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.

Impact du projet sur l'accessibilité universelle

Conformément à l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale permettant également l'accès aux personnes à mobilité réduite*, toutes les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques afin d'assurer l'accès universel. De plus, l'embarquement dans les rames se fait à niveau avec le quai pour favoriser l'accessibilité universelle. Ces équipements favoriseront l'intégration des personnes à mobilité réduite

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Le 17 janvier 2018

Ville de Montréal

275, rue Notre-Dame Est, Bureau R-134

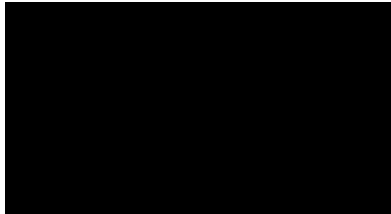
Montréal, Qc, H2Y 1C6

Objet : Avis de résolution

Madame,

Par la présente, j'accuse réception de votre lettre incluant l'avis de résolution CG17 0567 adopté le 14 décembre 2017.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint

Montréal, le 20 octobre 2017

Monsieur Denis Coderre
Président
Agglomération de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

OBJET : Avis d'intervention
Projet Réseau électrique métropolitain (REM)

Monsieur le Président,

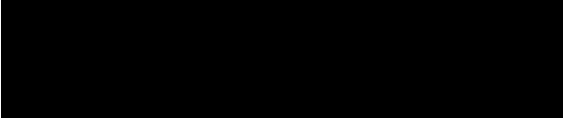
Conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* traitant des interventions gouvernementales, il nous fait plaisir, par la présente, de vous transmettre un avis d'intervention pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Totalisant 67 km de corridor et comptant 27 stations connectées au réseau du métro de Montréal, des trains de banlieue ainsi que des réseaux d'autobus, le REM aura un impact des plus positifs sur la mobilité ainsi que sur l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les bénéfices du REM sur la mobilité ainsi que l'aménagement du territoire ont en effet été documentés par l'Agglomération de Montréal, notamment dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE). Dans une correspondance au BAPE datée du 30 septembre 2016, l'Agglomération soulignait que le REM satisfait un certain nombre d'objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération grâce à l'amélioration de service et de la desserte en transport collectif. Une entente de collaboration ainsi qu'une entente de services professionnels ont également été conclues avec la Ville de Montréal pour assurer une intégration harmonieuse du REM sur le territoire de l'Agglomération.

Afin faciliter le travail de vos services, nous joignons à la présente une fiche technique décrivant les principales composantes du projet du REM en lien avec les objectifs et orientations du PMAD. Les responsables de vos services peuvent en tout temps communiquer avec madame Virginie Cousineau, Directrice, Affaires publiques, pour obtenir des précisions additionnelles sur le projet dans le cadre de leur analyse. Nous vous prions de mettre en copie madame Lucie Tremblay, Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, lors de vos échanges avec CDPQ Infra.

En terminant, nous nous permettons de rappeler que la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*, sanctionnée le 27 septembre dernier, établit le délai de traitement du présent avis d'intervention à 60 jours.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
CDPQ Infra

p.j. : Avis d'intervention

**Dossier # : 1172622009**

Unité administrative responsable :	Service de la mise en valeur du territoire , Direction de l'urbanisme , Planification urbaine
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Ancienne compétence de la Communauté urbaine de Montréal
Projet :	-
Objet :	Approuver la conformité au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) soumis par CDPQ Infra

Il est recommandé :

1. d'approuver la conformité aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal du projet du Réseau électrique métropolitain soumis par le mandataire de l'État CDPQ Infra, tel que décrit dans la fiche technique intitulée: Avis d'intervention - Projet du Réseau électrique métropolitain (REM), en date du mois d'octobre 2017;
2. d'autoriser le greffier à transmettre l'avis à cet effet au directeur général adjoint de CDPQ Infra en vertu de l'article 152 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et, à titre d'information, à la directrice du Plan et de l'aménagement du Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Le délai de 120 jours prévu à l'article 152 de la LAU est réduit à 60 jours en vertu de l'article 12 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain.

Signé par Benoit DAGENAI **Le** 2017-11-20 18:11

Signataire : Benoit DAGENAI

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Services institutionnels

IDENTIFICATION **Dossier # :1172622009**

Unité administrative responsable :	Service de la mise en valeur du territoire , Direction de l'urbanisme , Planification urbaine
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Ancienne compétence de la Communauté urbaine de Montréal
Projet :	-
Objet :	Approuver la conformité au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) soumis par CDPO Infra

CONTENU

CONTEXTE

La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPO Infra) sollicite l'avis du conseil d'agglomération de Montréal quant à la conformité du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (Schéma), en vigueur depuis le 1er avril 2015, conformément aux articles 149 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Le conseil d'agglomération dispose d'un délai de 60 jours, soit d'ici le 18 décembre 2017, pour donner son avis sur la conformité de ce projet, conformément à l'article 12 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain.

Le présent avis de conformité est formulé en regard du projet décrit dans la fiche technique intitulée "Avis d'intervention - Projet du Réseau électrique métropolitain (REM), octobre 2017, CDPO Infra", transmise par le requérant. L'analyse doit porter, selon la LAU, sur la conformité du projet du REM aux objectifs du Schéma.

La Communauté métropolitaine devra, comme l'agglomération de Montréal, formuler un avis sur la conformité du projet du REM en regard du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Des modifications seront probablement requises au PMAD pour tenir compte de ce projet et pourront nécessiter d'apporter des modifications au Schéma. Les modifications faites au Schéma pourront aussi impliquer des modifications aux plans et aux règlements d'urbanisme, avec toutes les consultations publiques associées à ces démarches.

Mentionnons que la Ville de Montréal, depuis l'annonce officielle du projet en avril 2016, collabore avec CDPO Infra sous la coordination du Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT), afin de maximiser les retombées positives de ce projet et d'en assurer l'intégration urbaine.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

2017-07-05 - CE17 1172 - Entériner, sous réserve de l'adoption de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (projet de loi 137), l'entente visée à l'article 14 du projet de Loi entre la Ville de Montréal et CDPO Infra (sommaire décisionnel 1177698001).

2017-09-13 - CE17 1617 - Adopter la Convention de services professionnels relativement au projet du Réseau électrique métropolitain (REM) pour la période de planification-conception-construction entre la Ville de Montréal et la CDPQ Infra / Adopter l'Entente intermunicipale portant sur le prêt de ressources professionnelles requises pour la gestion du projet du REM sur le territoire de la Ville de Brossard entre la Ville de Montréal et la Ville de Brossard / Autoriser, pour 2017, un budget de fonctionnement additionnel de revenus et dépenses de 1 010 800 \$ (sans impact sur le cadre financier de la Ville) / Autoriser, pour 2018 et suivantes, une augmentation de la base budgétaire de revenus et de dépenses de 1 110 800 \$ (sans impact sur le cadre financier de la Ville) (sommaire décisionnel 1177698002).

DESCRIPTION

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations afin d'obtenir une proposition sur la planification de deux projets prioritaires de transport collectif, soit le système de transport collectif dans l'axe autoroute 10 / centre-ville de Montréal et le système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport. Ces deux projets, qui ont fait l'objet de nombreuses études au cours des dernières années par différentes parties prenantes, visent à répondre aux problèmes de congestion routière et de saturation des infrastructures de transport routier et collectif dans ces axes. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif. En avril 2016, CDPQ Infra a annoncé la planification d'un système de transport collectif dans l'axe A10 / centre-ville de Montréal / Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes, soit le projet du REM.

La fiche technique transmise par CDPQ Infra précise que le projet du REM consiste à :

- Construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67km de voies ferroviaires dédiées, dont 50% sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30% dans les emprises routières existantes;
- Implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- Établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours par semaine;
- Construire 27 nouvelles stations universellement accessibles.

JUSTIFICATION

Le projet du REM s'inscrit favorablement à l'intérieur de la vision stratégique du Schéma, laquelle prend forme en fonction de trois grandes orientations dont une vise notamment à soutenir le dynamisme de l'agglomération. Ainsi le Schéma vise à améliorer l'accessibilité de l'agglomération par un accroissement et une amélioration de l'offre en transports collectif et actif. Plus spécifiquement, le Schéma détermine parmi les grands projets d'infrastructures en transport collectif, prioritaires pour l'agglomération, l'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

À la suite d'échanges avec le Service des affaires juridiques, la Direction de l'urbanisme considère le projet du REM conforme aux orientations et aux objectifs du Schéma.

Cependant une éventuelle modification du Schéma sera nécessaire afin d'inclure le tracé projeté du REM à la carte des Grands projets d'infrastructure en transport collectif (carte 9), ainsi qu'au texte descriptif de la section du Schéma sur les projets en transports collectif et routier ainsi qu'au plan d'action. Rappelons que le Schéma doit indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.

D'autres modifications au Schéma, corollaires à l'ajout du tracé du REM, représentent une question d'opportunité plutôt que de conformité, soit :

- l'ajout du projet du REM à la carte 24 - Réseau ferroviaire et routier à fort débit afin de rendre applicables les dispositions de la section 4.8.3 du document complémentaire sur la sécurité, le bruit et les vibrations à proximité de voies ferrées, une fois construites;
- la modification des cartes 31 - Aires TOD du PMAD, 32 - Modulation de la densité résidentielle et 33 - Densité résidentielle, afin de rendre applicables les dispositions du Schéma sur la densité résidentielle en périphérie des gares.

L'ensemble de ces modifications devront être soumises à la consultation publique de la commission du conseil d'agglomération sur le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal.

D'autre part, rappelons que la dispense de CDPQ Infra d'obtenir les permis et certificats nécessaires auprès des municipalités et des arrondissements relatifs à la réglementation d'urbanisme rendra inopérantes certaines dispositions du document complémentaire du Schéma : les secteurs de valeur patrimoniale (4.3.3), le patrimoine archéologique (4.3.5), les écoterritoires (4.4.1) et les mosaïques de milieux naturels (4.4.2). Cette situation rend d'autant plus nécessaire la poursuite du travail de bonification de l'intégration urbaine du projet en collaboration avec les représentants du REM, dans le respect de l'esprit de cet encadrement réglementaire.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

Globalement, les coûts du REM sont estimés à 6,04 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,67 G\$.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de ces études dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) tenue à l'automne 2016. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (458-2017). Il concerne la délivrance d'un certificat d'autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'Environnement à CDPQ Infra relatif à la construction des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud du projet de REM, et ce, à certaines conditions, dont le respect de la conformité aux modalités et mesures prévues dans la liste des documents énumérés dans le décret. Les autres conditions traitent entre autres des questions relatives aux milieux humides, à l'habitat du poisson, à la dispersion atmosphérique en phase de construction dans le secteur de Pointe-Saint-Charles, à l'aménagement des stations, à la surveillance du climat sonore en phase de construction et au suivi du climat sonore en phase d'exploitation. Considérant ces faits, la délivrance du certificat d'autorisation fait foi de l'application d'exigences en matière de développement durable, tel que préconisé par le MDDELCC, le cas échéant, dans ce type de projet. La copie du décret 458-2017 a été mis en pièces jointes pour information.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

À défaut de formuler un avis sur la conformité du projet du REM en regard du Schéma dans les délais prévus (60 jours, soit d'ici le 18 décembre), le projet sera considéré conforme au Schéma.

Si un avis de non-conformité du projet du REM au Schéma est émis par l'agglomération, le ministre des Affaires municipales et de l'Organisation du Territoire (MAMOT) peut demander la modification du Schéma et un avis de la Commission municipale peut être sollicité par le Ministre.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

Aucune opération de communication n'est associée au présent dossier.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

Transmission par le greffier de l'avis au directeur général adjoint de CDPQ Infra et, à titre d'information, à la directrice du Plan et de l'aménagement du Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Véronique BELPAIRE, Service des affaires juridiques
Isabelle LEBRUN, Service des infrastructures_voirie et transports

Lecture :

Isabelle LEBRUN, 20 novembre 2017
Sonia THOMPSON, 16 novembre 2017
Véronique BELPAIRE, 16 novembre 2017

RESPONSABLE DU DOSSIER

Sylvain DUCAS
Directeur de l'urbanisme

Tél : 514 872-4185
Télécop. :

ENDOSSÉ PAR

Le : 2017-11-20

Sylvain DUCAS
Directeur de l'urbanisme

Tél : 514 872-4185
Télécop. :

APPROBATION DU DIRECTEUR DE SERVICE

Luc GAGNON
Directeur de service

Tél : 514 872-5216
Approuvé le : 2017-11-20

Montréal, le 20 octobre 2017

Monsieur Denis Coderre
Président
Agglomération de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

OBJET : Avis d'intervention
Projet Réseau électrique métropolitain (REM)

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* traitant des interventions gouvernementales, il nous fait plaisir, par la présente, de vous transmettre un avis d'intervention pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Totalisant 67 km de corridor et comptant 27 stations connectées au réseau du métro de Montréal, des trains de banlieue ainsi que des réseaux d'autobus, le REM aura un impact des plus positifs sur la mobilité ainsi que sur l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les bénéfices du REM sur la mobilité ainsi que l'aménagement du territoire ont en effet été documentés par l'Agglomération de Montréal, notamment dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE). Dans une correspondance au BAPE datée du 30 septembre 2016, l'Agglomération soulignait que le REM satisfait un certain nombre d'objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération grâce à l'amélioration de service et de la desserte en transport collectif. Une entente de collaboration ainsi qu'une entente de services professionnels ont également été conclues avec la Ville de Montréal pour assurer une intégration harmonieuse du REM sur le territoire de l'Agglomération.

Afin faciliter le travail de vos services, nous joignons à la présente une fiche technique décrivant les principales composantes du projet du REM en lien avec les objectifs et orientations du PMAD. Les responsables de vos services peuvent en tout temps communiquer avec madame Virginie Cousineau, Directrice, Affaires publiques, pour obtenir des précisions additionnelles sur le projet dans le cadre de leur analyse. Nous vous prions de mettre en copie madame Lucie Tremblay, Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, lors de vos échanges avec CDPQ Infra.

En terminant, nous nous permettons de rappeler que la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*, sanctionnée le 27 septembre dernier, établit le délai de traitement du présent avis d'intervention à 60 jours.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
CDPQ Infra

p.j. : Avis d'intervention

Avis d'intervention

Projet du Réseau électrique métropolitain (REM)

Octobre 2017



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal
Agglomération de Montréal

Mandataire de l'État
CDPQ INFRA

Nom du projet
Réseau électrique métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 27 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 14 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 15 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte le même alignement que le faisceau de voies ferrées du côté ouest de la structure aérienne existante et plonge en tranchée dans cette structure afin de passer en tunnel sous le bassin Peel et les voies du CN. Le tracé se poursuit en tunnel vers le sud et refait surface dans l'axe de la rue Marc-Cantin située dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

La station Bassin Peel est souterraine et localisée sous le bassin Peel, alors que les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée en hauteur afin de permettre le passage des autobus et des voitures sous la structure ferroviaire et ainsi optimiser l'emprise requise au sol. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM.

Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney, traverse de nouveau l'autoroute 40, franchit par la suite l'autoroute 13, pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte quatre stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire, des Sources et A-13. Chacune de ces stations possède un stationnement incitatif et un terminus d'autobus de grandeur variable.

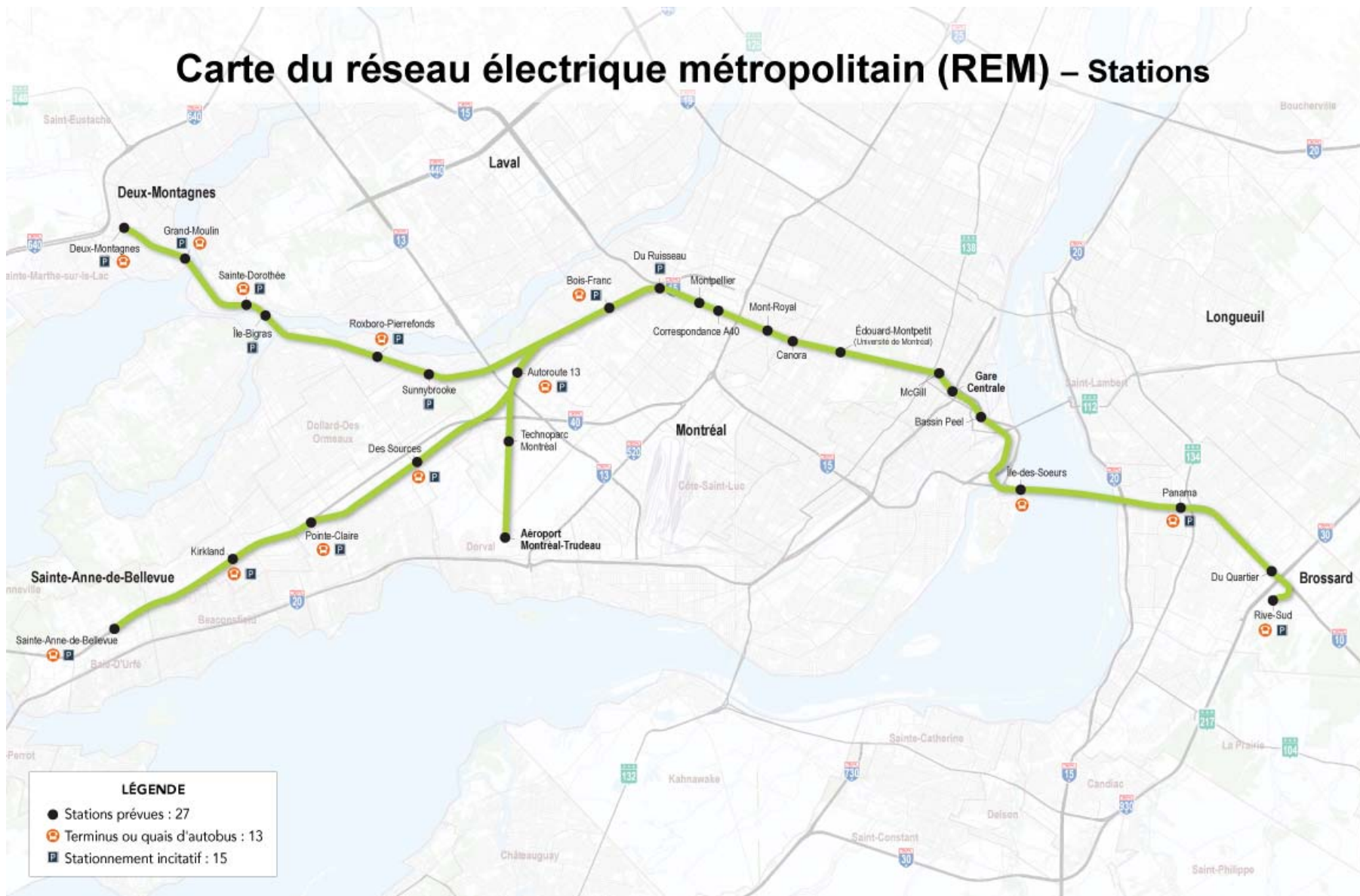
Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en structure aérienne pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal située à proximité de l'intersection du boulevard Alfred-Nobel et de la rue Alexander-Fleming.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Carte du réseau électrique métropolitain (REM) – Stations



Échéancier de l'intervention projetée :

Le début de la phase de réalisation est prévu à la fin de l'année 2017 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée :

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,04 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,67 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Les résultats attendus par l'intervention projetée

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Sur le territoire de l'agglomération montréalaise, le projet REM est constitué de 20 stations réparties sur un peu plus de 50 km, traversant huit arrondissements (Verdun, Sud-Ouest, Ville-Marie, St-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Pierrefonds-Roxboro, Outremont et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et six villes liées (Mont-Royal, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Pointe-Claire, Kirkland et Sainte-Anne-de-Bellevue). Ce réseau permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du schéma d'aménagement, à savoir :

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- Accroître l'étendue du territoire de l'Agglomération desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun de l'aéroport international Montréal-Trudeau ainsi que quatre grands pôles économiques (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Université de Montréal, marché central)
- Permettre une densification résidentielle autour des stations;
- Contribuer au développement de secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, etc.);
- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Favoriser le transport actif et durable pour accéder aux stations;
- Favoriser l'intégration des personnes à mobilité réduite grâce à un réseau universellement accessible;
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores;
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile.

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport. La qualité des rabattements autobus et leur fluidité d'accès aux stations du REM revêt un caractère très important pour CDPQ Infra qui souhaite que le REM soit alimenté par les réseaux d'autobus. C'est pourquoi les groupes de travail mis en place visent à planifier les réseaux de rabattement des circuits d'autobus pour accéder aux stations et à discuter des problèmes de congestion qui pourraient survenir.

Avis d'intervention Réseau électrique métropolitain

CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. Cette analyse a permis d'identifier des parcours assurant un déplacement efficace et sécuritaire des cyclistes dans les corridors du REM. Cette analyse a été déposée à la Ville de Montréal. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Enfin, CDPQ Infra a conclu des ententes de principes 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.

Impact du projet sur l'accessibilité universelle

Conformément à l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale permettant également l'accès aux personnes à mobilité réduite*, toutes les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques afin d'assurer l'accès universel. De plus, l'embarquement dans les rames se fait à niveau avec le quai pour favoriser l'accessibilité universelle. Ces équipements favoriseront l'intégration des personnes à mobilité réduite

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Gouvernement du Québec

Décret 457-2017, 3 mai 2017

CONCERNANT le renouvellement du mandat de madame Nathalie Tremblay comme membre du conseil d'administration et présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec et la détermination des paramètres devant servir à fixer sa rémunération et ses autres conditions de travail

ATTENDU QUE le premier alinéa de l'article 7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (chapitre S-11.011) prévoit que la Société est administrée par un conseil d'administration composé de neuf à quinze membres, dont le président du conseil et le président-directeur général;

ATTENDU QUE le premier alinéa de l'article 10 de cette loi prévoit que le gouvernement, sur la recommandation du conseil d'administration, nomme le président-directeur général en tenant compte du profil de compétence et d'expérience approuvé par le conseil d'administration;

ATTENDU QUE le deuxième alinéa de l'article 10 de cette loi prévoit que le mandat du président-directeur général est d'au plus cinq ans;

ATTENDU QUE le troisième alinéa de l'article 10 de cette loi prévoit que le conseil d'administration fixe la rémunération et les autres conditions de travail du président-directeur général à l'intérieur des paramètres que le gouvernement détermine;

ATTENDU QUE madame Nathalie Tremblay a été nommée de nouveau membre du conseil d'administration et présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec par le décret numéro 735-2012 du 27 juin 2012 et que le conseil d'administration recommande le renouvellement de son mandat pour une durée de cinq ans;

ATTENDU QU'il y a lieu de nommer de nouveau madame Nathalie Tremblay comme membre du conseil d'administration et présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec et de déterminer les paramètres devant servir à fixer sa rémunération et ses autres conditions de travail;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports :

QUE madame Nathalie Tremblay soit nommée de nouveau membre du conseil d'administration et présidente-directrice générale de la Société de l'assurance automobile du Québec pour un mandat de cinq ans à compter du 28 novembre 2017, au traitement annuel de 217 888 \$;

QUE les Règles concernant la rémunération et les autres conditions de travail des titulaires d'un emploi supérieur à temps plein adoptées par le gouvernement par le décret numéro 450-2007 du 20 juin 2007 s'appliquent à madame Nathalie Tremblay comme première dirigeante d'un organisme du gouvernement du niveau 9 compte tenu des modifications qui y ont été ou qui pourront y être apportées;

QUE le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec mette en place un mécanisme de suivi de l'application des présents paramètres, en fournissant au secrétaire général associé aux emplois supérieurs du ministère du Conseil exécutif, à sa demande, tout document de support ayant servi à fixer la rémunération et les autres conditions de travail du président-directeur général de la Société par le conseil d'administration.

Le greffier du Conseil exécutif,
JUAN ROBERTO IGLESIAS

66574

Gouvernement du Québec

Décret 458-2017, 3 mai 2017

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation à CDPQ Infra inc. relativement à la construction des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud du projet de Réseau électrique métropolitain sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour la réalisation de certains projets de construction, ouvrages, activités, exploitations ou travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement;

ATTENDU QUE le paragraphe *h* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23) assujettit notamment à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement l'établissement d'un terminus ferroviaire et la construction, sur une longueur de plus de 2 km, d'une voie de chemin de fer;

ATTENDU QUE l'Agence métropolitaine de transport a transmis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques un avis de projet, le 17 septembre 2014, et que CDPQ Infra inc. a transmis une étude d'impact sur

l'environnement, le 8 avril 2016, et ce, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement, relativement au projet de Réseau électrique métropolitain sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a effectué l'analyse de l'étude d'impact visant à établir si celle-ci répond à la directive du ministre et que cette analyse a nécessité la consultation d'autres ministères ainsi que la demande d'informations complémentaires auprès de CDPQ Infra inc.;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, le 28 juillet 2016, conformément au premier alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

ATTENDU QUE, durant la période d'information et de consultation publiques prévue à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, soit du 28 juillet 2016 au 12 septembre 2016, des demandes d'audience publique ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques relativement à ce projet;

ATTENDU QUE, conformément au troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'audience publique, qui a commencé le 29 août 2016, et que ce dernier a déposé son rapport le 22 décembre 2016;

ATTENDU QUE le gouvernement, après avoir pris avis de la Commission de protection du territoire agricole du Québec en vertu du premier alinéa de l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (chapitre P-41.1), a autorisé, par le décret numéro xx-2017 du 3 mai 2017, l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement et l'aliénation de lots ou parties de lots situés en zone agricole pour la réalisation du projet de Réseau électrique métropolitain;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a produit, le 23 mars 2017, un rapport d'analyse environnementale qui permet de conclure que le projet est acceptable sur le plan environnemental, à certaines conditions;

ATTENDU QUE le premier alinéa de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit notamment que le gouvernement peut, à l'égard d'un projet soumis à la section IV.1 du chapitre I de cette loi, délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques :

QU'un certificat d'autorisation soit délivré à CDPQ Infra inc. relativement à la construction des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud du projet de Réseau électrique métropolitain sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, et ce, aux conditions suivantes :

CONDITION 1 **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Sous réserve des conditions prévues au présent certificat, la construction des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud du projet de Réseau électrique métropolitain doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

— CDPQ INFRA INC. Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 1 – Rapport principal, par CIMA+, avril 2016, totalisant environ 483 pages;

— CDPQ INFRA INC. Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 2 – Cartes, par CIMA+, avril 2016, totalisant environ 62 pages;

— CDPQ INFRA INC. Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 3 – Annexes, par CIMA+, avril 2016, totalisant environ 646 pages incluant 13 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o 1 – Antenne Rive-Sud – (Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal) – déposée au

ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par CIMA+, mai 2016, totalisant environ 32 pages;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 1 – Rapport principal, par Hatch, mai 2016, totalisant environ 441 pages;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 2 – Cartes, par Hatch, mai 2016, totalisant environ 28 pages;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 3 – Annexes, par Hatch, mai 2016, totalisant environ 578 pages incluant 14 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC – (Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal) – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par CIMA+, juin 2016, totalisant environ 151 pages incluant 4 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o 3 – Projet optimisé et intégré – déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 1 – Rapport principal, par Hatch, transmis le 5 juillet 2016, totalisant environ 175 pages;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o 3 – Système de transport collectif de l'Ouest de l'île de Montréal, via l'aéroport – déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 2 – Cartes, par Hatch, transmis le 5 juillet 2016, totalisant environ 29 pages;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o 3 – Projet optimisé et intégré – déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Volume 3 – Annexes, par Hatch, transmis le 5 juillet 2016, totalisant environ 117 pages incluant 6 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Réseau Électrique Métropolitain – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC – déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, juillet 2016, totalisant environ 161 pages incluant 3 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Réseau Électrique Métropolitain – Réponses aux questions et commentaires additionnels du MDDELCC – déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, juillet 2016, totalisant environ 77 pages incluant 3 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Réseau électrique métropolitain – Réponses à la 4^e série de questions et commentaires du MDDELCC – déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, août 2016, totalisant environ 2 167 pages incluant 17 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Inventaires biologiques – Rapport final – déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par CIMA+, novembre 2016, totalisant environ 781 pages incluant 6 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude de l'impact sur l'ambiance sonore – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, novembre 2016, totalisant environ 310 pages incluant 8 annexes;

— CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude de l'impact des vibrations – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, novembre 2016, totalisant environ 130 pages incluant 5 annexes;

—CDPQ INFRA INC. Étude d'impact sur l'environnement – Réseau électrique métropolitain – Évaluation de la qualité environnementale des sols – Document cartographique – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par CIMA+, novembre 2016, totalisant environ 51 pages;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain (REM) – Sommaire des prévisions d'achalandage du REM – par Steer Davies Gleave, novembre 2016, totalisant environ 69 pages;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain (REM) – Note technique – Minimisation des impacts environnementaux du REM, par Hatch, 15 décembre 2016, 10 pages;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Note technique – Justification de l'emplacement des stations du REM, par Hatch, 16 décembre 2016, 5 pages;

—Lettre de Mme Virginie Cousineau, de CDPQ Infra inc., à M. Hubert Gagné, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 1^{er} décembre 2016, concernant les réponses à la cinquième série de questions du MDDELCC, totalisant environ 13 pages;

—Lettre de Mme Virginie Cousineau, de CDPQ Infra inc., à M. Hubert Gagné, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 9 décembre 2016, concernant le complément de réponses à la cinquième série de questions du MDDELCC, 8 pages;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Note technique – Profil optimisé du tracé de l'antenne Aéroport – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, transmis le 22 décembre 2016, totalisant environ 54 pages incluant 1 annexe;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Approche de compensation – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, transmis le 1^{er} mars 2017, totalisant environ 56 pages incluant 2 annexes;

—Lettre de Mme Virginie Cousineau, de CDPQ Infra inc., à M. Hubert Gagné, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 12 janvier 2017, concernant les réponses à la sixième série de questions du MDDELCC, 9 pages;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Description mise à jour du projet – déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, transmis le 16 janvier 2017, totalisant environ 101 pages incluant 1 annexe;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Orientations de gestion des EVEC – déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par CIMA+, janvier 2017, totalisant environ 276 pages incluant 3 annexes;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement – Programme préliminaire de surveillance et de suivi environnemental – déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, par Hatch, transmis le 25 janvier 2017, totalisant environ 19 pages;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain (REM) – Étude sur les gaz à effet de serre, par Hatch, 1^{er} février 2017, totalisant environ 32 pages incluant 1 annexe;

—CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain (REM) – Modélisation de la dispersion atmosphérique, par Hatch, 1^{er} février 2017, totalisant environ 117 pages incluant 4 annexes;

—Lettre de M. Jean-Marc Arbaud, de CDPQ Infra inc., à M. Yves Rochon, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 15 février 2017, concernant les réponses et engagements aux avis et constats de la commission d'enquête du BAPE – Réseau électrique métropolitain, totalisant environ 13 pages;

—Lettre de M. Jean-Marc Arbaud, de CDPQ Infra inc., à M. Yves Rochon, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 1^{er} mars 2017, concernant les réponses et engagements provenant de l'analyse environnementale du projet de réseau électrique métropolitain, totalisant environ 22 pages;

—Lettre de M. Jean-Marc Arbaud, de CDPQ Infra inc., à M. Yves Rochon, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 20 mars 2017, concernant la consultation gouvernementale auprès de la communauté mohawk de Kahnawake - projet de réseau électrique métropolitain, 2 pages;

—CDPQ INFRA INC., UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES, COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. Entente de principe afin d'assurer la vocation et la pérennité du territoire et des activités agricoles métropolitaines, 21 mars 2017, 3 pages.

En cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent;

CONDITION 2 MILIEU AGRICOLE

CDPQ Infra inc. doit transmettre au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques un rapport de suivi annuel sur la mise en œuvre de l'entente de principe afin d'assurer la vocation et la pérennité du territoire et des activités agricoles métropolitaines, pour les sept années suivant la mise œuvre de l'entente;

CONDITION 3 SUIVI DES SOLS AGRICOLES

CDPQ Infra inc. doit élaborer et appliquer un programme de suivi des sols agricoles pour les aires temporaires qui seront remises en état afin d'assurer un potentiel agricole équivalent à celui de départ, et ce, pour les sept années suivant la mise en exploitation de l'antenne Rive-Sud. S'il y a lieu, CDPQ Infra inc. sera tenue d'apporter des correctifs. Le protocole de suivi devra respecter les recommandations des autorités concernées. Le programme de suivi des sols agricoles doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) pour la construction de la station terminale Rive-Sud.

Les rapports de suivi devront être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans un délai de trois mois suivant l'évaluation des rendements.

CDPQ Infra inc. devra démontrer et détailler dans un document synthèse qu'elle a, conformément à son engagement, transféré en zone agricole les sols arables déblayés. Ce document synthèse devra être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard six mois après la mise en œuvre de cet engagement;

CONDITION 4 AMÉNAGEMENT DES STATIONS

CDPQ Infra inc. devra poursuivre les échanges avec les partenaires concernés, dont le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, l'Autorité régionale de transport métropolitain, les villes et les directions de santé publique, à propos de l'aménagement des stations des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud. Ces discussions doivent faire l'objet de rapports démontrant dans quelle mesure les préoccupations des partenaires concernés ont été prises en compte. CDPQ Infra inc. devra fournir les plans finaux des stations et une description détaillée des mesures qu'elle entend mettre en place afin d'assurer un accès sécuritaire aux stations pour les piétons et les cyclistes, de réduire la congestion routière aux abords immédiats de celles-ci et de faciliter l'accès aux stationnements incitatifs. Ces renseignements devront être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour la construction de chacune des stations;

CONDITION 5 SURVEILLANCE DU CLIMAT SONORE EN PHASE DE CONSTRUCTION

CDPQ Infra inc. doit élaborer et réaliser son programme de surveillance du climat sonore prévu pour la phase de construction. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore du chantier. Le programme doit également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités.

Le programme de surveillance doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation ou de l'autorisation prévu à l'un ou l'autre des articles 22 ou 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Un rapport de surveillance doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans un délai de trois mois suivant la fin des travaux;

CONDITION 6
SUIVI DU CLIMAT SONORE EN PHASE
D'EXPLOITATION

CDPQ Infra inc. doit élaborer et réaliser son programme de suivi du climat sonore prévu pour la phase d'exploitation. Ce programme doit permettre de valider les prévisions obtenues à l'aide des modélisations déjà réalisées et, le cas échéant, d'évaluer la mise en place de mesures d'atténuation lorsque des impacts significatifs sont 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. Il doit prévoir des relevés sonores effectués en période estivale un, cinq et dix ans après la mise en exploitation. La localisation et le nombre de points d'échantillonnage doivent être représentatifs des zones sensibles.

Le programme doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard trois mois après chaque série de relevés sonores;

CONDITION 7
PLAN DE GESTION DES ÉMISSIONS
ATMOSPHÉRIQUES

CDPQ Infra inc. doit élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des émissions atmosphériques en phase de construction des antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud. Ce plan doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation ou de l'autorisation prévu à l'un ou l'autre des articles 22 ou 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Pour la phase d'exploitation, CDPQ Infra inc. doit mettre en œuvre un plan de gestion des émissions atmosphériques comprenant les mesures prévues pour minimiser les émissions atmosphériques aux terminus et aux stationnements incitatifs des antennes Rive-Sud et Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce plan de gestion doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 8
DISPERSION ATMOSPHÉRIQUE EN PHASE DE
CONSTRUCTION DANS LE SECTEUR
DE POINTE-SAINT-CHARLES

CDPQ Infra inc. doit raffiner son étude portant sur la modélisation de la dispersion atmosphérique en identifiant les sources qui contribuent aux dépassements calculés des normes de qualité de l'atmosphère. Des mesures d'atténuation supplémentaires doivent être proposées et l'efficacité de ces dernières doit être étudiée à l'aide de modélisation.

De plus, son étude doit comprendre une révision de l'approche de modélisation utilisée de façon à modéliser la transformation chimique du monoxyde d'azote en dioxyde d'azote et à utiliser les concentrations horaires de dioxyde d'azote et d'ozone mesurées sur le terrain. CDPQ Infra inc. devra proposer des mesures d'atténuation supplémentaires si les dépassements modélisés du dioxyde d'azote persistent avec cette nouvelle approche de modélisation.

Cette étude révisée doit être déposée auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation ou de l'autorisation prévu à l'un ou l'autre des articles 22 ou 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour tous travaux prévus à niveau ou en souterrain dans le secteur de Pointe-Saint-Charles;

CONDITION 9
EAUX SOUTERRAINES CONTAMINÉES DANS
LE SECTEUR DE POINTE-SAINT-CHARLES

CDPQ Infra inc. doit déposer un rapport faisant état des discussions avec la Ville de Montréal et démontrant que l'implantation de l'antenne Rive-Sud aura été prise en considération dans la conception du projet de captage et de traitement des eaux souterraines contaminées prévu par la Ville de Montréal. Ce rapport doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation ou de l'autorisation prévu à l'un ou l'autre des articles 22 ou 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour tous travaux prévus dans le secteur visé.

CDPQ Infra inc. doit également déposer une évaluation hydrogéologique finale des impacts sur l'écoulement des eaux souterraines de l'entrée en tunnel à Pointe-Saint-Charles lorsque les méthodes de travail et la conception détaillée seront connues. Cette évaluation doit inclure les phases de construction et d'exploitation. Si l'évaluation démontre une migration des eaux souterraines contaminées à l'extérieur du secteur couvert par le projet de

captage et de traitement des eaux souterraines contaminées prévu par la Ville de Montréal, CDPQ Infra inc. devra démontrer que des mesures correctrices seront prévues et mises en place afin d'éviter une telle migration. Cette évaluation devra être déposée auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation ou de l'autorisation prévu à l'un ou l'autre des articles 22 ou 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour tous travaux prévus dans le secteur visé;

CONDITION 10 MILIEUX HUMIDES

CDPQ Infra inc. doit déposer les plans de compensation prévus pour contrebalancer les pertes inévitables de milieux humides dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

CDPQ Infra inc. devra réaliser un suivi des milieux visés par ces compensations. Ce suivi devra être réalisé aux années 1, 2, 3, 5 et 10 et faire l'objet de rapports présentés au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain. Les rapports d'étape ainsi qu'un rapport final au terme du suivi devront être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Pour les milieux humides du futur parc-nature des Sources, CDPQ Infra inc. devra effectuer un suivi hydrologique pour s'assurer que les méthodes de travail ont permis de conserver l'intégrité de ces milieux. Le suivi devra s'effectuer sur toute la durée des travaux dans ce secteur et se prolonger sur une durée de cinq ans après la construction de l'antenne Aéroport. Il devra notamment permettre de détecter des modifications à l'hydrologie et au drainage des milieux humides. Advenant que le suivi révèle, selon les experts du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, que le projet affecte de manière importante les milieux humides, CDPQ Infra inc. devra prévoir des mesures correctives. CDPQ Infra inc. devra déposer des rapports d'étape en cours et à la fin de la période de construction, un an après sa mise en service ainsi qu'un rapport final au terme des cinq années de suivi auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Les rapports devront être présentés au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain.

Enfin, CDPQ Infra inc. devra réaliser son suivi prévu sur un an pour la remise en état des aires de chantier temporaires dans des milieux humides. Un rapport devra

être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain;

CONDITION 11 ESPÈCES FAUNIQUES À STATUT PARTICULIER

CDPQ Infra inc. doit déposer les plans de compensation prévus pour les pertes d'habitat d'espèces fauniques à statut particulier dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

CDPQ Infra inc. devra réaliser un suivi pour la couleuvre brune et le goglu des prés. Le suivi de la couleuvre brune devra viser à valider la recolonisation et la qualité des habitats à la suite de la remise en état des aires de chantier. Le suivi du goglu des prés devra permettre d'évaluer le succès des aménagements créés pour compenser les pertes d'habitat. Ces deux suivis devront être réalisés aux années 1, 3 et 5 suivant la remise en état des aires de chantier et la création des aménagements. Les rapports devront être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain. Des correctifs et des suivis supplémentaires pourraient être exigés dans les habitats de la couleuvre brune en fonction des résultats du suivi;

CONDITION 12 ESPÈCES FLORISTIQUES À STATUT PARTICULIER

CDPQ Infra inc. doit déposer les plans de compensation prévus des pertes d'habitat d'espèces floristiques à statut particulier dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

CDPQ Infra inc. devra réaliser un suivi du succès des plantations et de la relocalisation des plants aux années 1, 3 et 5 et les rapports devront être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain.

CDPQ Infra inc. devra réaliser son suivi prévu sur un an pour la remise en état des aires de chantier temporaires dans les habitats des espèces floristiques à statut particulier. Un rapport devra être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain;

CONDITION 13
HABITAT DU POISSON

CDPQ Infra inc. doit déposer les plans de compensation prévus pour les pertes d'habitat du poisson dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

CDPQ Infra inc. devra réaliser un suivi pour s'assurer du succès de ces aménagements de compensation. Ce suivi devra être réalisé aux années 1, 3 et 5. Le cas échéant, CDPQ Infra inc. sera tenue d'apporter des correctifs. Les rapports de suivi devront être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain.

CDPQ Infra inc. s'est engagée à respecter la période de restriction des travaux dans l'habitat du poisson, soit du 1^{er} mars au 1^{er} août. Si cette période ne peut être respectée, CDPQ Infra inc. devra le justifier et, en consultation avec les autorités concernées, identifier les méthodes de travail et les mesures d'atténuation particulières à privilégier. Le cas échéant, cette information devra être déposée auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 14
SUPERFICIES FORESTIÈRES

Conformément à ses engagements, CDPQ Infra inc. doit déposer un bilan des pertes temporaires et permanentes et les plans de compensation pour les pertes permanentes de superficies forestières dans le cadre des demandes visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ainsi que son plan de plantation au plus tard deux ans après l'obtention du certificat d'autorisation gouvernemental.

CDPQ Infra inc. devra réaliser un suivi du reboisement sur une période de dix ans, soit aux années 1, 5 et 10. Le cas échéant, CDPQ Infra inc. sera tenue d'apporter des correctifs. Chaque année de suivi, un rapport devra être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain.

Pour assurer la remise en production des pertes temporaires de superficies forestières, CDPQ Infra inc. devra réaliser un suivi sur une période de trois ans, soit aux années 1 et 3. Les correctifs requis devront être mis en

place pour assurer la régénération forestière. Chaque année de suivi, un rapport devra être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard trois mois après la prise de mesures sur le terrain. Si les conditions de régénération forestière ne sont pas adéquates à l'an 3, les modalités associées aux pertes permanentes seront mises en place;

CONDITION 15
ÉTUDE HYDRAULIQUE

CDPQ Infra inc. doit déposer l'étude hydraulique de l'emplacement du pont projeté au-dessus du chenal de l'Île-des-Sœurs auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dès qu'elle sera disponible ou au plus tard dans le cadre de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour les travaux relatifs au pont;

CONDITION 16
DIFFUSION DES RÉSULTATS DES PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

CDPQ Infra inc. doit rendre public, en le diffusant sur son site Internet, un bilan annuel portant sur ses activités de surveillance et de suivi prévues au présent certificat d'autorisation.

Le greffier du Conseil exécutif,
JUAN ROBERTO IGLESIAS

66575

Gouvernement du Québec

Décret 462-2017, 10 mai 2017

CONCERNANT la soustraction des projets requis pour réparer ou prévenir les dommages causés par les inondations survenues en avril et mai 2017 sur le territoire des régions administratives de la Mauricie et du Centre-du-Québec de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et la délivrance d'un certificat d'autorisation au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, aux municipalités régionales de comté et aux municipalités concernées

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour la réalisation de certains projets de

Avis d'intervention

Projet du Réseau électrique métropolitain (REM)

Octobre 2017



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal

Communauté métropolitaine de Montréal

Mandataire de l'État

CDPQ INFRA

Nom du projet

Réseau électrique métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 27 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 14 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 15 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte le même alignement que le faisceau de voies ferrées du côté ouest de la structure aérienne existante et plonge en tranchée dans cette structure afin de passer en tunnel sous le bassin Peel et les voies du CN. Le tracé se poursuit en tunnel vers le sud et refait surface dans l'axe de la rue Marc-Cantin située dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

La station Bassin Peel est souterraine et localisée sous le bassin Peel, alors que les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée en hauteur afin de permettre le passage des autobus et des voitures sous la structure ferroviaire et ainsi optimiser l'emprise requise au sol. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM. Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney, traverse de nouveau l'autoroute 40, franchit par la suite l'autoroute 13, pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte quatre stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire, des Sources et A-13. Chacune de ces stations possède un stationnement incitatif et un terminus d'autobus de grandeur variable.

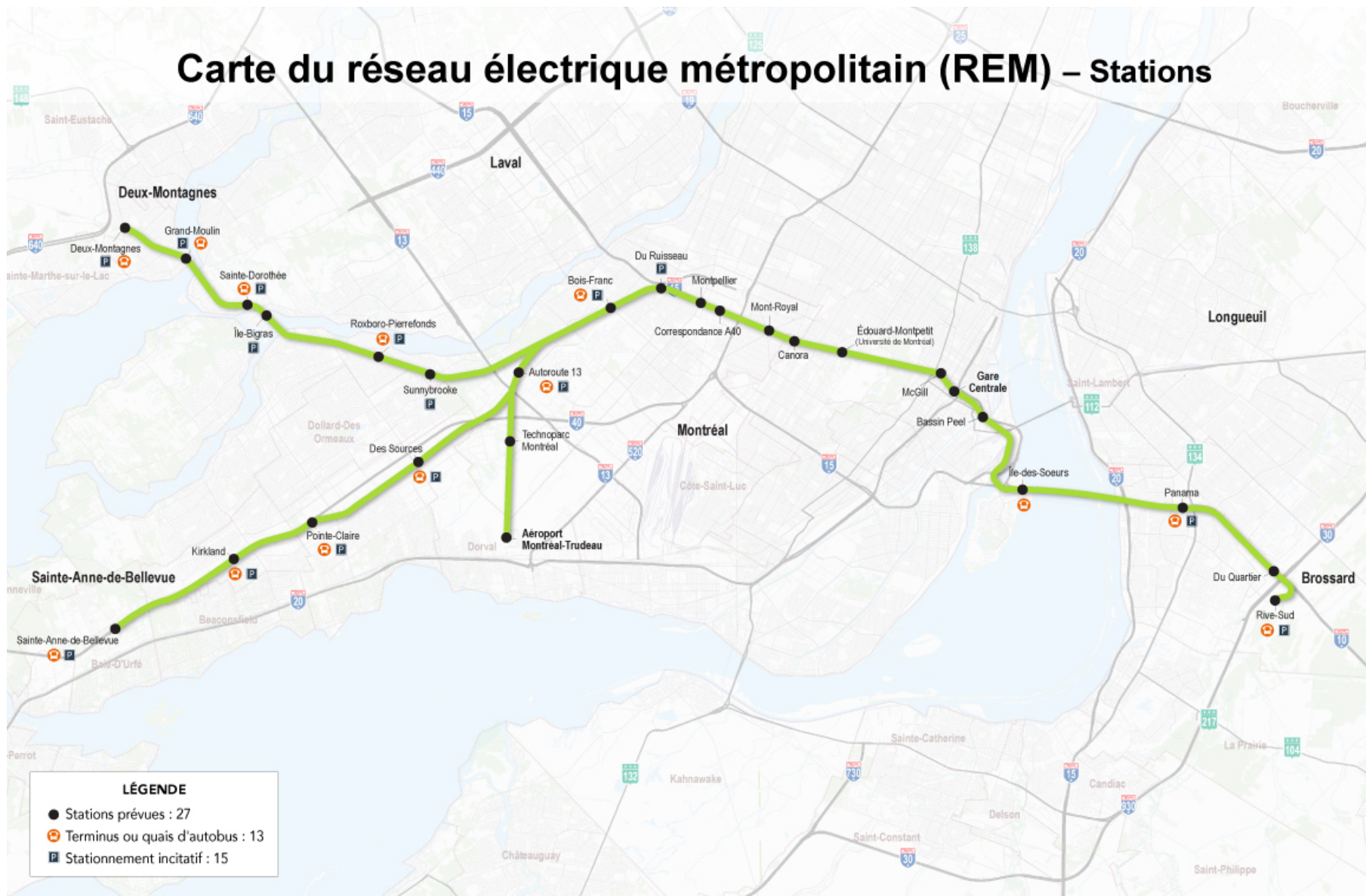
Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en structure aérienne pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal située à proximité de l'intersection du boulevard Alfred-Nobel et de la rue Alexander-Fleming.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Carte du réseau électrique métropolitain (REM) – Stations



Échéancier de l'intervention projetée

Le début de la phase de réalisation est prévu à la fin de l'année 2017 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,04 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,67 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE PMAD

Les résultats attendus par l'intervention projetée en regard des objectifs du PMAD

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Il desservira 10 villes et 8 arrondissements du territoire métropolitain. Ce réseau permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du PMAD, à savoir :

- Accroître l'étendue du territoire de la CMM desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Consolider une vingtaine d'aires TOD déjà identifiées au PMAD;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun de l'aéroport international Montréal-Trudeau ainsi que quatre grands pôles économiques (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Université de Montréal, marché central)
- Contribuer au développement de secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, etc.)

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Répondre à deux projets prioritaires de développement identifiés au PMAD, soit la desserte efficace de l'aéroport Montréal-Trudeau et l'implantation d'un SLR sur le nouveau pont Champlain
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores.
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport.

Avis d'intervention Réseau électrique métropolitain



CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. Cette analyse a permis d'identifier des parcours assurant un déplacement efficace et sécuritaire des cyclistes dans les corridors du REM. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Impact du projet sur le périmètre métropolitain et le territoire agricole

La localisation de la station terminale Rive-Sud vise à capter en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 les usagers régionaux se rendant aux stationnements incitatifs Chevrier et Panama afin notamment de désengorger les rues locales. Dans son Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil (2013), l'Agglomération reconnaît que « Les stationnements incitatifs, quoique bénéfiques à l'utilisation du transport collectif, engendrent également un achalandage qui perturbe la circulation et crée des débordements dans les rues résidentielles avoisinantes » (p.19). L'implantation de la station terminale Rive-Sud en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 permettra donc de décongestionner les rues locales de Brossard et ainsi de consolider le territoire urbain.

La station terminale Rive-Sud se situe en zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisant l'utilisation du terrain à une fin non agricole (Décret 456-2017). Afin de valoriser le territoire agricole situé aux abords de la station terminale Rive-Sud, CDPQ Infra a conclu en mars 2017 un partenariat avec l'Union des producteurs agricoles du Québec (UPA) et la CMM. Ce partenariat permettra la création d'une fiducie foncière agricole et, à terme, d'un parc agricole métropolitain pour valoriser les activités et le territoire agricole et ainsi contribuer à limiter l'étalement urbain autour de la future station terminale Rive-Sud. Cette initiative vise non seulement à protéger ce territoire, mais aussi à aider à limiter le phénomène de l'étalement urbain en dynamisant l'activité agricole dans ce secteur. En vertu de cette entente, la CMM travaillera de concert avec CDPQ Infra et l'UPA pour convenir d'un plan directeur visant la mise en place d'un parc agricole métropolitain en cohérence avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, dont son objectif est d'augmenter de 6% la superficie des terres cultivées.

Impact du projet sur les milieux humides et le couvert forestier

Bien que le REM soit majoritairement situé en espace urbanisé, sa construction a certains impacts sur les milieux humides. C'est pourquoi CDPQ Infra a déposé une stratégie complète visant à compenser dans un ratio de 2 pour 1 la perte de ces milieux humides. Cette stratégie est disponible sur le site Internet de CDPQ Infra.

De plus, une entente a été conclue avec le Jour de la Terre pour la plantation de 250 000 arbres dans la région métropolitaine. Cette plantation compensera la perte de boisée ainsi que les émissions de GES pendant la phase de construction.

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Avis d'intervention (Mise à jour)

Projet du Réseau express
métropolitain (REM)

Avril 2018



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal

Communauté métropolitaine de Montréal

Mandataire de l'État

CDPQ INFRA

Nom du projet

Réseau express métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 57 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 26 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 13 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 14 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte les voies ferrées de la structure ferroviaire et aérienne existante et suit le corridor existant du CN jusque dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

Les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée au sol sur un terrain vacant. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage. La localisation précise de la station Bassin Peel sera définie en collaboration avec la Ville de Montréal.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM. Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte trois stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire et des Sources. Ces stations possèdent des stationnements incitatifs et terminus d'autobus de grandeur variable.

Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en surface pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Avis d'intervention Réseau express métropolitain



Échéancier de l'intervention projetée

Le début de la phase de réalisation est prévu en avril 2018 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,3 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,95 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE PMAD

Les résultats attendus par l'intervention projetée en regard des objectifs du PMAD

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Il desservira 10 villes et 8 arrondissements du territoire métropolitain. Ce réseau permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du PMAD, à savoir :

- Accroître l'étendue du territoire de la CMM desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Consolider une vingtaine d'aires TOD déjà identifiées au PMAD;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun de l'aéroport international Montréal-Trudeau ainsi que quatre grands pôles économiques (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Université de Montréal, marché central)
- Contribuer au développement de secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, etc.)
- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;

Avis d'intervention

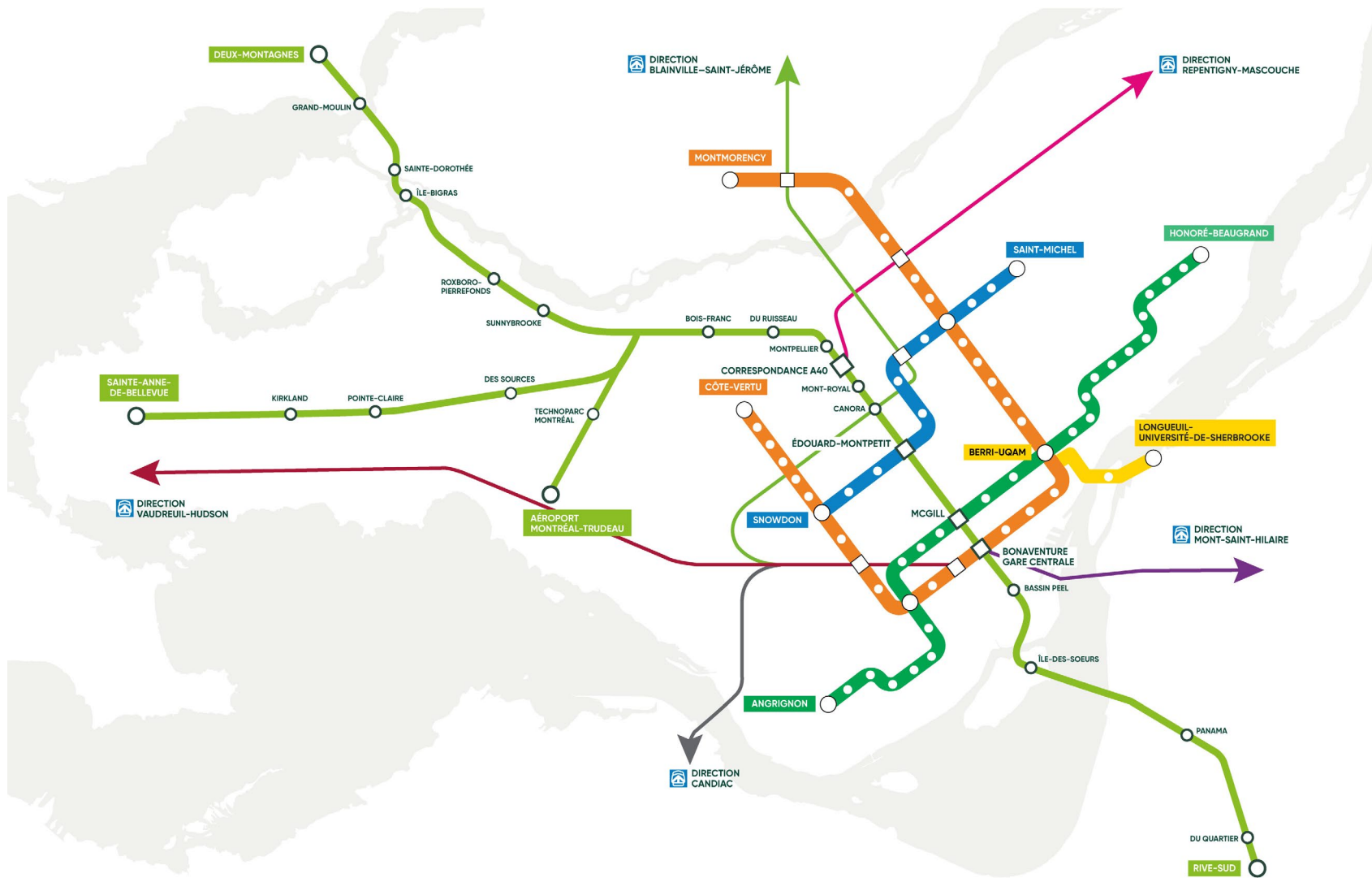
Réseau express métropolitain

- Répondre à deux projets prioritaires de développement identifiés au PMAD, soit la desserte efficace de l'aéroport Montréal-Trudeau et l'implantation d'un SLR sur le nouveau pont Champlain
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores.
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport.

Avis d'intervention Réseau express métropolitain



CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. Cette analyse a permis d'identifier des parcours assurant un déplacement efficace et sécuritaire des cyclistes dans les corridors du REM. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Impact du projet sur le périmètre métropolitain et le territoire agricole

La localisation de la station terminale Rive-Sud vise à capter en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 les usagers régionaux se rendant aux stationnements incitatifs Chevrier et Panama afin notamment de désengorger les rues locales. Dans son Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil (2013), l'Agglomération reconnaît que « Les stationnements incitatifs, quoique bénéfiques à l'utilisation du transport collectif, engendrent également un achalandage qui perturbe la circulation et crée des débordements dans les rues résidentielles avoisinantes » (p.19). L'implantation de la station terminale Rive-Sud en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 permettra donc de décongestionner les rues locales de Brossard et ainsi de consolider le territoire urbain.

La station terminale Rive-Sud se situe en zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisant l'utilisation du terrain à une fin non agricole (Décret 456-2017). Afin de valoriser le territoire agricole situé aux abords de la station terminale Rive-Sud, CDPQ Infra a conclu en mars 2017 un partenariat avec l'Union des producteurs agricoles du Québec (UPA) et la CMM. Ce partenariat permettra la création d'une fiducie foncière agricole et, à terme, d'un parc agricole métropolitain pour valoriser les activités et le territoire agricole et ainsi contribuer à limiter l'étalement urbain autour de la future station terminale Rive-Sud. Cette initiative vise non seulement à protéger ce territoire, mais aussi à aider à limiter le phénomène de l'étalement urbain en dynamisant l'activité agricole dans ce secteur. En vertu de cette entente, la CMM travaillera de concert avec CDPQ Infra et l'UPA pour convenir d'un plan directeur visant la mise en place d'un parc agricole métropolitain en cohérence avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, dont son objectif est d'augmenter de 6% la superficie des terres cultivées.

Impact du projet sur les milieux humides et le couvert forestier

Bien que le REM soit majoritairement situé en espace urbanisé, sa construction a certains impacts sur les milieux humides. C'est pourquoi CDPQ Infra a déposé une stratégie complète visant à compenser dans un ratio de 2 pour 1 la perte de ces milieux humides. Cette stratégie est disponible sur le site Internet de CDPQ Infra.

De plus, une entente a été conclue avec le Jour de la Terre pour la plantation de 250 000 arbres dans la région métropolitaine. Cette plantation compensera la perte de boisée ainsi que les émissions de GES pendant la phase de construction.

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Montréal, le 4 avril 2018

Madame Valérie Plante
Présidente
Agglomération de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**OBJET : Mise à jour de l'avis d'intervention
 Projet du Réseau express métropolitain (REM)**

Madame la Présidente,

Le 20 octobre 2017, CDPQ Infra transmettait à l'Agglomération de Montréal un avis d'intervention conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* pour le projet du Réseau express métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Suite au dépôt de cet avis d'intervention, l'Agglomération de Montréal a confirmé, lors de sa séance du 14 décembre 2017, la conformité du projet du REM aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal du projet.

Le 8 février dernier, CDPQ Infra a annoncé certaines optimisations au projet du REM. Aussi, il me fait plaisir, par la présente, de vous soumettre une mise à jour de l'avis d'intervention reflétant les modifications annoncées afin que vos services puissent en faire l'analyse.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
CDPQ Infra

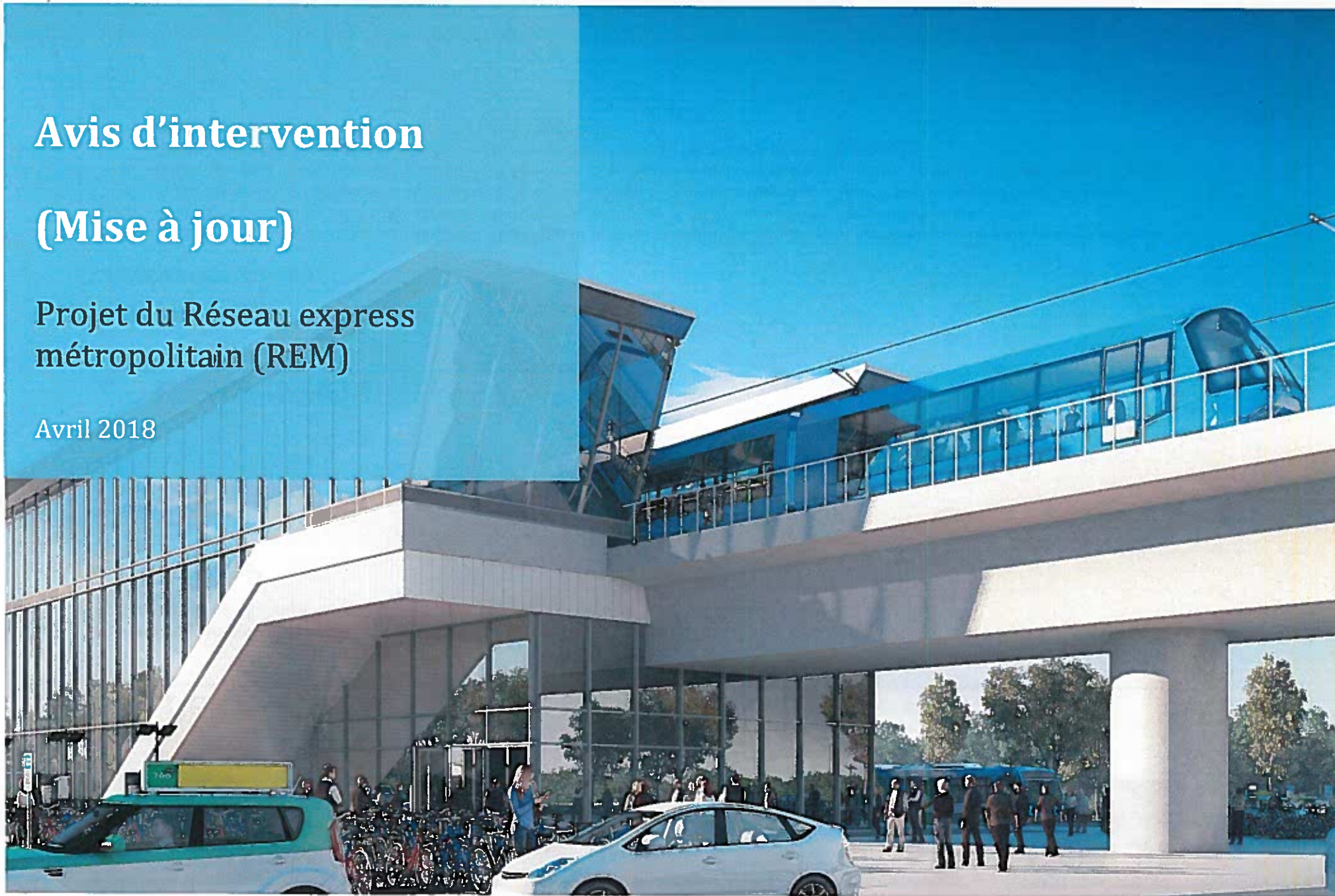
p.j. : Mise à jour de l'avis d'intervention

Avis d'intervention

(Mise à jour)

Projet du Réseau express
métropolitain (REM)

Avril 2018



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal
Agglomération de Montréal

Mandataire de l'État
CDPQ INFRA

Nom du projet
Réseau express métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 57 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 26 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 13 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 14 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte les voies ferrées de la structure ferroviaire et aérienne existante et suit le corridor existant du CN jusque dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

Les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée au sol sur un terrain vacant. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage. La localisation précise de la station Bassin Peel sera définie en collaboration avec la Ville de Montréal.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM.

Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte trois stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire et des Sources. Ces stations possèdent des stationnements incitatifs et terminus d'autobus de grandeur variable.

Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en surface pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Avis d'intervention
Réseau express métropolitain



Échéancier de l'intervention projetée :

Le début de la phase de réalisation est prévu en avril 2018 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée :

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,3 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,95 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Les résultats attendus par l'intervention projetée

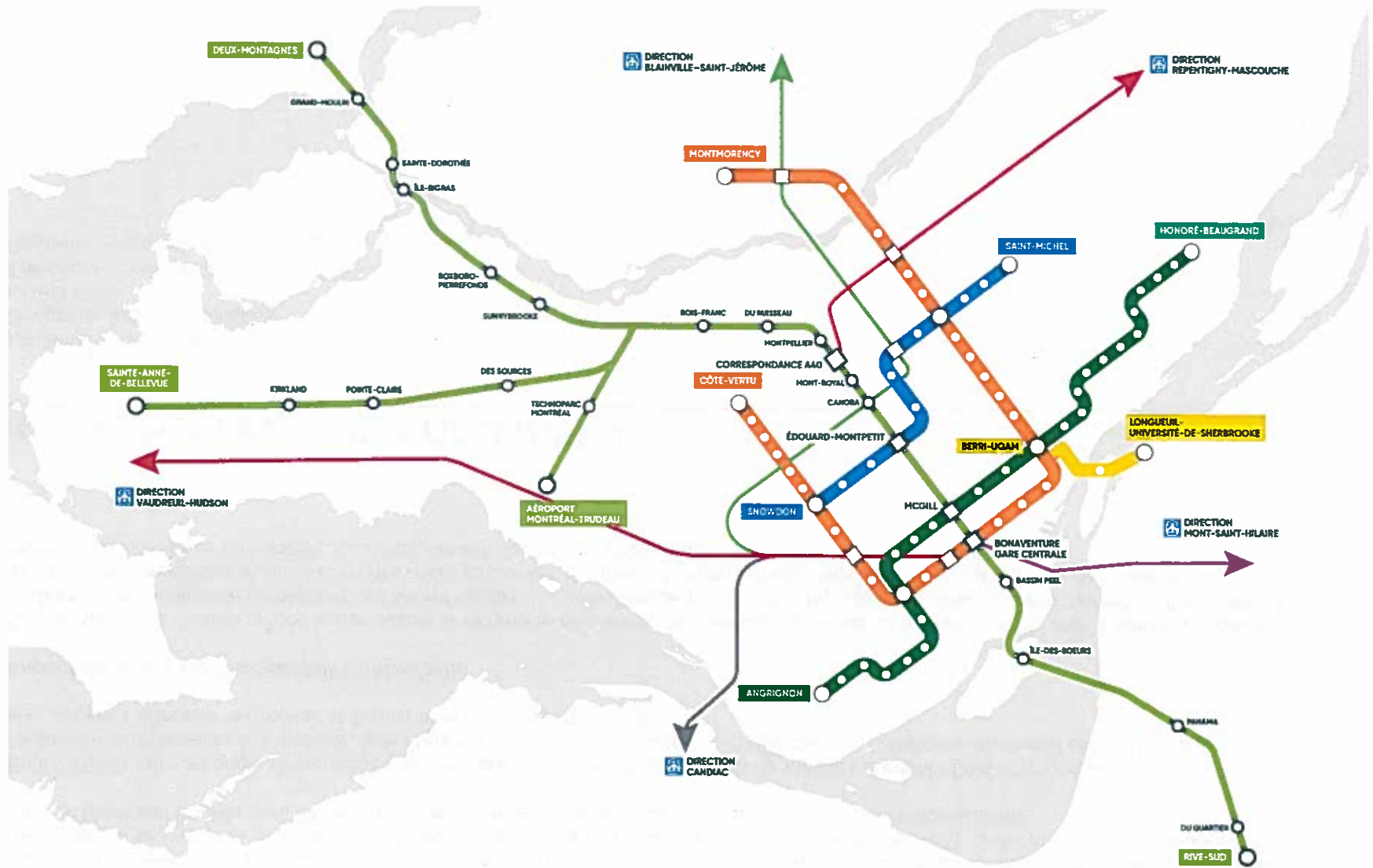
Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Sur le territoire de l'agglomération montréalaise, le projet REM est constitué de 19 stations réparties sur un peu plus de 50 km, traversant huit arrondissements (Verdun, Sud-Ouest, Ville-Marie, St-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Pierrefonds-Roxboro, Outremont et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et six villes liées (Mont-Royal, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Pointe-Claire, Kirkland et Sainte-Anne-de-Bellevue). Ce réseau permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du schéma d'aménagement, à savoir :

- Accroître l'étendue du territoire de l'Agglomération desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun de l'aéroport international Montréal-Trudeau ainsi que quatre grands pôles économiques (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Université de Montréal, marché central)
- Permettre une densification résidentielle autour des stations;
- Contribuer au développement de secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, etc.);
- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Favoriser le transport actif et durable pour accéder aux stations;
- Favoriser l'intégration des personnes à mobilité réduite grâce à un réseau universellement accessible;
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores;
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile.

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport. La qualité des rabattements autobus et leur fluidité d'accès aux stations du REM revêt un caractère très important pour CDPQ Infra qui souhaite que le REM soit alimenté par les réseaux d'autobus. C'est pourquoi les groupes de travail mis en place visent à planifier les réseaux de rabattement des circuits d'autobus pour accéder aux stations et à discuter des problèmes de congestion qui pourraient survenir.

Avis d'intervention Réseau express métropolitain



Avis d'intervention Réseau express métropolitain

CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. Cette analyse a permis d'identifier des parcours assurant un déplacement efficace et sécuritaire des cyclistes dans les corridors du REM. Cette analyse a été déposée à la Ville de Montréal. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Enfin, CDPQ Infra a conclu des ententes de principes 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.

Impact du projet sur l'accessibilité universelle

Conformément à l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale permettant également l'accès aux personnes à mobilité réduite*, toutes les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques afin d'assurer l'accès universel. De plus, l'embarquement dans les rames se fait à niveau avec le quai pour favoriser l'accessibilité universelle. Ces équipements favoriseront l'intégration des personnes à mobilité réduite

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca



Communauté métropolitaine
de Montréal



Le 22 mai 2018

PAR COURRIEL ET PAR MESSENGER
marc.lacroix@transports.gouv.qc.ca

Monsieur Marc Lacroix
Sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable et
de l'Électrification des transports
Édifice de la Haute-Ville
700, boulevard René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

1002, rue Sherbrooke Ouest
Bureau 2400
Montréal (Québec)
H3A 3L6

514-350-2550
514-350-2599

Objet : Adoption du Règlement numéro 2018-73 modifiant le règlement sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement à l'égard du Réseau express métropolitain

Monsieur le Sous-Ministre,

Je vous transmets ci-joint une copie certifiée conforme du Règlement numéro 2018-73 modifiant le règlement sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement afin d'inclure le tracé et les points d'accès du Réseau express métropolitain au réseau de transport en commun métropolitain structurant ainsi qu'ajuster en conséquence les critères d'aménagement. Ce règlement a été adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal à sa séance du 22 mai 2018.

Je joins également une copie certifiée conforme de la résolution numéro CC18-021 par laquelle ce règlement a été adopté à la majorité des deux tiers des voix exprimées.

De plus, par cette résolution, la Communauté demande au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, en cohérence avec la Politique de mobilité durable 2030 du Québec et le Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du Réseau express métropolitain, une contribution financière de 2,7 millions de dollars au programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD afin d'appuyer la planification des aires TOD liées au Réseau express métropolitain.

.../2



Conformément aux dispositions de l'article 56.6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ce règlement a été transmis ce jour au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, pour approbation. Le Ministre dispose d'un délai de 60 jours pour délivrer cette approbation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sous-Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire de la Communauté,



Tim Seah, avocat

/hl

p. j. 2



RÈGLEMENT NUMÉRO 2018-73 MODIFIANT LE RÈGLEMENT NUMÉRO 2011-51 RELATIF AU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT AFIN D'INCLURE LE TRACÉ ET LES POINTS D'ACCÈS DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN AU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT AINSI QUE D'AJUSTER EN CONSÉQUENCE LES CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

ATTENDU que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté par le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, est entré en vigueur le 12 mars 2012 ;

ATTENDU qu'à la demande du gouvernement du Québec, CDPQ Infra a présenté le 22 avril 2016 une solution intégrée reliant le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport international de Montréal permettant d'accroître l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal ;

ATTENDU que le projet de Réseau express métropolitain (REM) de CDPQ Infra vise la construction d'un système léger sur rail (SLR) électrique entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans des emprises routières existantes ;

ATTENDU que dans le cadre d'un mandat donné en 2016 par le comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal, la commission de l'aménagement a évalué les impacts du projet de REM et que dans le cadre de cette analyse elle a consulté les 82 municipalités de la Communauté ;

ATTENDU que le projet de REM est une intervention gouvernementale et qu'en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) un mandataire de l'état ne peut faire une intervention sans qu'elle soit conforme au PMAD en vigueur ;

ATTENDU le décret 456-2017 du 3 mai 2017 autorisant l'utilisation à une fin autre que l'agriculture, le lotissement et l'aliénation de lots pour la réalisation de la station terminale Rive-Sud du REM ;

ATTENDU que la Communauté métropolitaine de Montréal a reçu, le 20 octobre 2017, une demande d'avis de conformité de l'intervention gouvernementale du projet de REM au PMAD ;

ATTENDU que la résolution numéro CE17-212 adoptée par le Comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal le 14 décembre 2017 concernant l'avis de conformité de l'intervention gouvernementale indique que le projet de REM n'est pas conforme au PMAD en vigueur ;

ATTENDU le décret 285-2018 du 21 mars 2018 autorisant la mise en œuvre du projet de Réseau express métropolitain ;

Identifié comme partie à la résolution numéro CC18-021 adoptée par le conseil de la Communauté le 22 mai 2018.


Tim Seah, secrétaire la Communauté



ATTENDU qu'à la demande du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit modifier son PMAD en suivant les dispositions prévues à l'article 155 de la LAU ;

ATTENDU que le délai prescrit par la LAU quant à la modification du PMAD a été réduit à 45 jours par l'article 12 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain ;

ATTENDU que des modifications doivent être apportées au PMAD en vigueur afin d'assurer la conformité du projet REM au PMAD ;

EN CONSÉQUENCE, À SON ASSEMBLÉE DU 22 MAI 2018, LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1

Le préambule du présent règlement en fait partie intégrante.

ARTICLE 2

Le présent règlement modifie le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal édicté par le Règlement numéro 2011-51. Toute référence dans le présent règlement au « Plan métropolitain d'aménagement et de développement » vise le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal annexé au Règlement numéro 2011-51 sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 3

Le critère 1.1.1 *La localisation des aires TOD* du Plan métropolitain d'aménagement et de développement est modifié en ajoutant, après le deuxième alinéa, l'alinéa suivant :

« Annoncé le 22 avril 2016 par CDPQ Infra, le projet de Réseau express métropolitain (REM) vise la mise en œuvre d'un nouveau réseau de système léger sur rail (SLR) électrifié de 67 km comportant 26 stations et une station potentielle permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'ouest de l'île de Montréal au centre-ville de Montréal, via l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. La station Rive-Sud du REM et ses équipements connexes doivent exceptionnellement être implantés en zone agricole. Afin d'assurer la vocation et la pérennité du territoire et des activités agricoles CDPQ Infra, l'UPA et la CMM ont conclu une entente en mars 2017 visant notamment la mise en place d'un parc métropolitain agricole. Par ailleurs, l'aménagement de cette station et de ses équipements connexes nécessitent un déboisement dans un bois et corridor forestier métropolitain qui, dans une approche d'exception, sera compensé par la plantation 250 000 arbres dans le Grand Montréal. Compte tenu que le projet de REM fait l'objet d'une ingénierie en continu la localisation précise des stations pourrait être appelée à légèrement changer ».



ARTICLE 4

Le critère 1.1.2 *Les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD* du Plan métropolitain d'aménagement et de développement est modifié par le remplacement de la carte 7 *Les aires TOD - Seuils minimaux de densité résidentielle* par le document joint au présent règlement en annexe A. L'annexe 2 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, intitulée « *Seuils minimaux de densité dans les aires TOD* », est remplacée par le document joint au présent règlement en annexe B.

ARTICLE 5

Le critère 1.1.3 *L'aménagement des aires TOD* du Plan métropolitain d'aménagement et de développement est modifié par le remplacement du cinquième sous-alinéa du premier alinéa par ce qui suit :

« Faciliter l'accès à l'infrastructure du transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs de même que la connectivité des points d'accès du REM au réseau cyclable dont celui identifié au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain (réseau de rues, réseau cyclable et accessibilité); ».

ARTICLE 6

Le critère 1.5.2 *Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC* du Plan métropolitain d'aménagement et de développement est modifié par :

- A) le remplacement de la carte 11 - *Contraintes anthropiques* par le document joint au présent règlement en annexe C;
- B) l'ajout, après le dernier paragraphe, du paragraphe suivant :

« Le PMAD reconnaît que le Réseau express métropolitain est susceptible d'occasionner des impacts potentiels aux abords de son infrastructure. Comme il s'agit d'un nouveau mode de transport guidé sur rail, la Communauté produira un cadre de référence pour assurer une cohabitation harmonieuse des usages aux abords de ce réseau. »

ARTICLE 7

Le critère 2.1.1 *Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant* du Plan métropolitain d'aménagement et de développement est modifié par :

- A) le remplacement, au premier alinéa, de « Les systèmes légers sur rail à l'étude » par « Le système léger sur rail (SLR) » ;
- B) le remplacement, au premier alinéa, de « se rabattent à un point d'accès du métro ou du SLR à l'étude ou dessert le centre-ville de Montréal ou les pôles économiques et; » par « se rabattent à un point d'accès du métro ou du SLR ou desservent le centre-ville de Montréal ou les pôles économique et ; » ;



- C) le remplacement de la carte 15 - *Réseau de transport en commun métropolitain structurant* par le document joint au présent règlement en annexe D.

ARTICLE 8

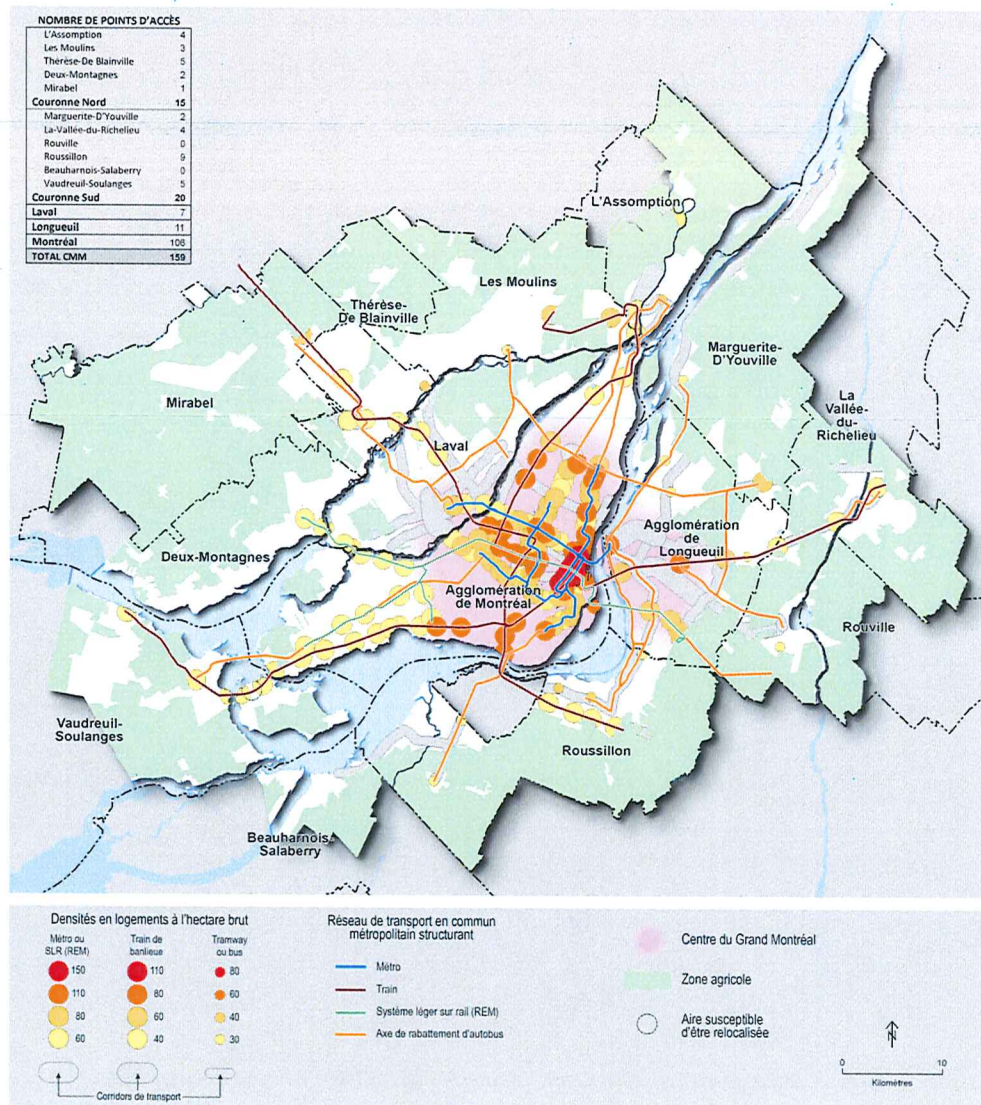
L'objectif 2.3 *Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises* du Plan métropolitain d'aménagement et de développement est modifié par le remplacement de la carte 16 - *Chemins de fer, ports et aéroports* par le document joint au présent règlement en annexe E.

ARTICLE 8

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

ANNEXE A

CARTE 7 – Les aires TOD - Seuils minimaux de densité résidentielle





ANNEXE B

Annexe 2 - Seuils minimaux de densité dans les aires TOD

Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Montréal	Angrignon	Métro existant	1-Verte	110
Montréal	Monk	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	Jolicoeur	Métro existant	1-Verte	60
Montréal	Verdun	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	De l'Église	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	LaSalle	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	Charlevoix	Métro existant	1-Verte	60
Montréal	Lionel-Groulx	Métro existant	1-Verte, 2-Orange	110
Montréal	Atwater	Métro existant	1-Verte	150
Montréal	Guy-Concordia	Métro existant	1-Verte	150
Montréal	Peel	Métro existant	1-Verte	150
Montréal	McGill	Métro existant	1-Verte	150
Montréal	Place-des-Arts	Métro existant	1-Verte	150
Montréal	Saint-Laurent	Métro existant	1-Verte	150
Montréal	Berri-Uqam	Métro existant	1-Verte, 2-Orange, 4-Jaune	150
Montréal	Beaudry	Métro existant	1-Verte	110
Montréal	Papineau	Métro existant	1-Verte	110
Montréal	Frontenac	Métro existant	1-Verte	110
Montréal	Préfontaine	Métro existant	1-Verte	60
Montréal	Joliette	Métro existant	1-Verte	60
Montréal	Pie-IX	Métro existant	1-Verte	110
Montréal	Viau	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	L'Assomption	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	Cadillac	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	Langelier	Métro existant	1-Verte	110
Montréal	Radisson	Métro existant	1-Verte	110
Montréal	Honoré-Beaugrand	Métro existant	1-Verte	80
Montréal	Snowdon	Métro existant	2-Orange, 5-Bleue	80
Montréal	Côte-des-Neiges	Métro existant	5-Bleue	80
Montréal	Université-de-Montréal	Métro existant	5-Bleue	110
Montréal	Édouard-Montpetit	Métro existant	5-Bleue	110
Montréal	Outremont	Métro existant	5-Bleue	80
Mont-Royal	Acadie	Métro existant	5-Bleue	80
Montréal	Parc	Métro existant	5-Bleue	80
Montréal	De Castelnau	Métro existant	5-Bleue	80
Montréal	Jean-Talon	Métro existant	2-Orange, 5-Bleue	110
Montréal	Fabre	Métro existant	5-Bleue	80
Montréal	D'Iberville	Métro existant	5-Bleue	80
Montréal	Saint-Michel	Métro existant	5-Bleue	80
Montréal	Côte-Vertu	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Du Collège	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	De La Savane	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Namur	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	PiMonadon	Métro existant	2-Orange	60
Montréal	Côte-Sainte-Catherine	Métro existant	2-Orange	60
Montréal	Villa-Maria	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Vendôme	Métro existant	2-Orange	60
Montréal	Place-Saint-Henri	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Georges-Vanier	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Lucien-L'Allier	Métro existant	2-Orange	150
Montréal	Bonaventure	Métro existant	2-Orange	150
Montréal	Square-Victoria	Métro existant	2-Orange	150
Montréal	Place-d'Armes	Métro existant	2-Orange	150
Montréal	Champs-de-Mars	Métro existant	2-Orange	150
Montréal	Sherbrooke	Métro existant	2-Orange	110
Montréal	Mont-Royal	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Laurier	Métro existant	2-Orange	60
Montréal	Rosemont	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Beaubien	Métro existant	2-Orange	110
Montréal	Jarry	Métro existant	2-Orange	60
Montréal	Crémazie	Métro existant	2-Orange	80
Montréal	Sauvé	Métro existant	2-Orange	60
Montréal	Henri-Bourassa	Métro existant	2-Orange	60
Mont-Royal	Canora	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	110
Montréal	Mont-Royal	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	110
Montréal	Correspondance A40	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	110
Montréal	Montpellier	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	80
Montréal	Du Ruisseau	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	80
Montréal	Sunnybrooke	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	60
Montréal	Roxboro/Pierrefonds	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	60
Montréal	Chabanel	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	80
Montréal	Bois-de-Boulogne	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	80
Montréal	Montréal-Ouest	Gare existante	Vaudreuil-Hudson, Candiac, Blainville-Saint	80
Montréal	Lachine	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	80
Donal	Donal	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	80

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.



Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Dorval	Pine Beach	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Pointe-Claire	Valois	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Pointe-Claire	Pointe-Claire	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Pointe-Claire	Cedar Park	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Beaconsfield	Beaconsfield	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Beaconsfield	Beaurepaire	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Baie-d'Urfé	Baie-d'Urfé	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Sainte-Anne-de-Bellevue	Sainte-Anne-de-Bellevue	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Montréal	LaSalle	Gare existante	Candiac	80
Montréal	Pie-IX	Station projetée	5-Bleue	80
Montréal	Viau	Station projetée	5-Bleue	60
Montréal	Lacordaire	Station projetée	5-Bleue	60
Montréal	Langelier	Station projetée	5-Bleue	80
Montréal	Galerie d'Anjou	Station projetée	5-Bleue	110
Montréal	Poirier	Station projetée	2-Orange	60
Montréal	Bois-Franc	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	80
Montréal	Gouin/Laurentien	Station projetée	2-Orange	60
Montréal	Technoparc Saint-Laurent	REM projeté	Antenne Aéroport	60
Dorval	Aéroport Montréal-Trudeau	REM projeté	Antenne Aéroport	60
Pointe-Claire	Des Sources	REM projeté	Antenne Saint-Anne-de-Bellevue	60
Pointe-Claire	Pointe-Claire	REM projeté	Antenne Saint-Anne-de-Bellevue	60
Kirkland	Kirkland	REM projeté	Antenne Saint-Anne-de-Bellevue	60
Sainte-Anne-de-Bellevue	Sainte-Anne-de-Bellevue	REM projeté	Antenne Saint-Anne-de-Bellevue	60
Montréal	Du Canal	Gare existante	Candiac	80
Montréal	Saint-Michel - Montréal-Nord	Gare existante	Mascouche	80
Montréal	Saint-Léonard - Montréal-Nord	Gare existante	Mascouche	80
Montréal	Anjou	Gare existante	Mascouche	60
Montréal	Rivière-des-Prairies	Gare existante	Mascouche	40
Montréal	Pointe-aux-Trembles	Gare existante	Mascouche	40
Montréal	Bassin Peel	REM projeté	Antenne Rive-Sud	110
Montréal	Pointe nord de l'Île-des-Soeurs	REM projeté	Antenne Rive-Sud	110

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
L'Assomption	Repentigny	Repentigny	Gare existante	Mascouche	40
L'Assomption	L'Assomption	L'Assomption	Gare projetée	Mascouche	40
L'Assomption	Repentigny	Repentigny	Terminus existant	Mascouche	40
Les Moulins	Terrebonne	Terrebonne	Gare existante	Mascouche	60
Les Moulins	Terrebonne	Charlemagne	Gare projetée	Mascouche	40
Les Moulins	Mascouche	Mascouche	Gare existante	Mascouche	60
Les Moulins	Terrebonne	Terrebonne	Terminus existant	Mascouche	30
Thérèse-De Blainville	Blainville	Blainville	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Thérèse-De Blainville	Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Thérèse-De Blainville	Rosemère	Rosemère	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Thérèse-De Blainville	Boisbriand	Boisbriand	Gare projetée	Montréal-Boisbriand	40
Thérèse-De Blainville	Bois-des-Filion	Bois-des-Filion	Stationnement projeté		40
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	60
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Grand-Moulin	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	60
Mirabel	Mirabel	Mirabel	Gare projetée	Blainville-Saint-Jérôme	60

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Marguerite-D'Youville	Sainte-Julie	Sainte-Julie	Stationnement existant		40
Marguerite-D'Youville	Varenes	Varenes	Stationnement existant		30
La Vallée-du-Richelieu	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Basile-le-Grand	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	40
La Vallée-du-Richelieu	McMasterville	McMasterville	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	40
La Vallée-du-Richelieu	Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	40
La Vallée-du-Richelieu	Chambly	Chambly	Stationnement existant		30
Roussillon	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Saint-Constant	Saint-Constant	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Delson	Delson	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Candiac	Candiac	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Châteauguay	Châteauguay	Stationnement existant		30
Roussillon	La Prairie	La Prairie	Stationnement existant		30
Roussillon	Mercier	Mercier	Stationnement existant		30
Roussillon	Sainte-Catherine	Sainte-Catherine	Stationnement projeté		40
Roussillon	Delson	Delson	Stationnement existant		40
Vaudreuil-Soulanges	L'Île-Perrot	Île-Perrot	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Terrasse-Vaudreuil	Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Vaudreuil-Dorion	Dorion	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Vaudreuil-Dorion	Vaudreuil	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Hudson	Hudson	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.



MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Laval	Laval	Cartier	Méto existant	2-Orange	60
Laval	Laval	De la Concorde	Méto existant	2-Orange	60
Laval	Laval	Montmorency	Méto existant	2-Orange	80
Laval	Laval	Vimont	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Laval	Laval	Sainte-Rose	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Laval	Laval	Île-à-Bigras	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	60
Laval	Laval	Sainte-Dorothée	REM projeté	Antenne Deux-Montagnes	60

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.

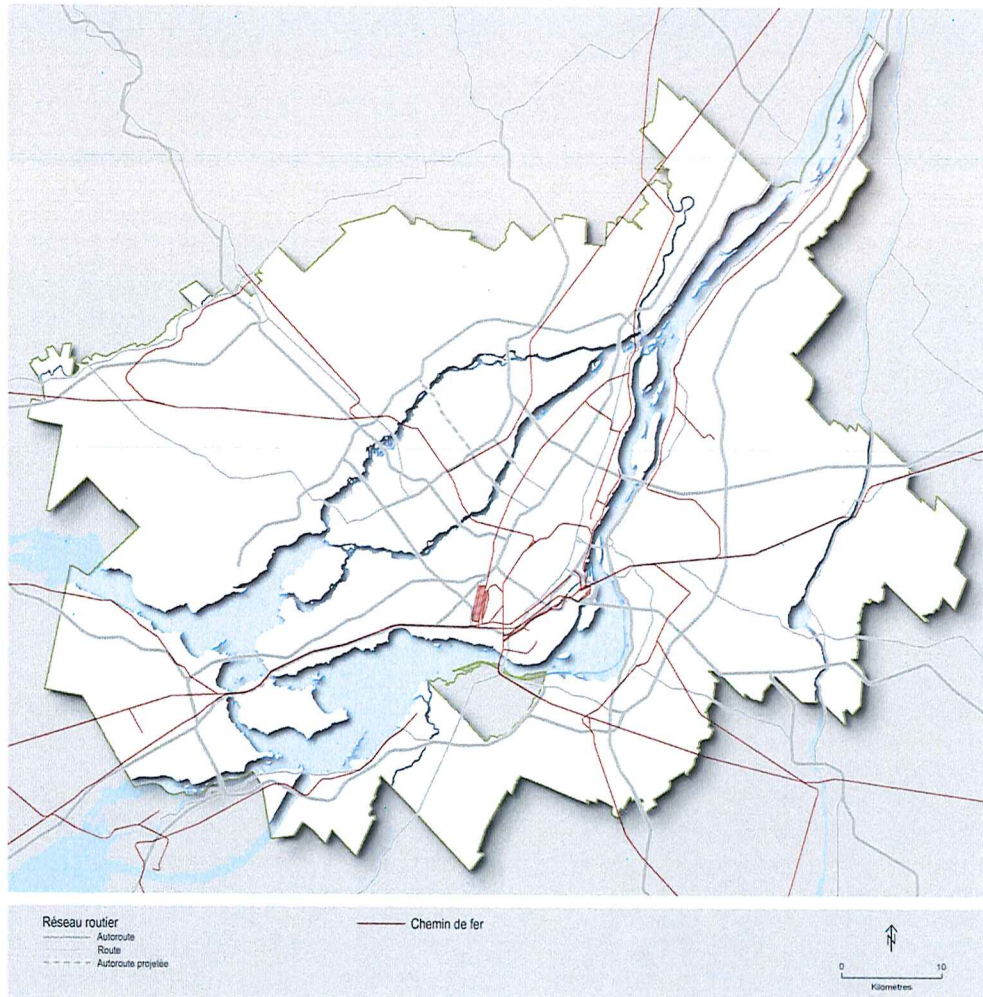
MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Longueuil	Longueuil	Longueuil	Méto existant	4-Jaune	110
Longueuil	Saint-Lambert	Saint-Lambert	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	60
Longueuil	Longueuil	Saint-Hubert	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	80
Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	60
Longueuil	Brossard	Panama	REM projeté	Antenne Rive-Sud	80
Longueuil	Brossard	Chevrier	REM projeté	Antenne Rive-Sud	80
Longueuil	Brossard	Du Quartier	REM projeté	Antenne Rive-Sud	80
Longueuil	Brossard	Rive-Sud	REM projeté	Antenne Rive-Sud	80
Longueuil	Boucherville	De Montarville	Terminus existant		30
Longueuil	Boucherville	De Mortagne	Stationnement existant		30
Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Seigneurial	Stationnement existant		30

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.



ANNEXE C

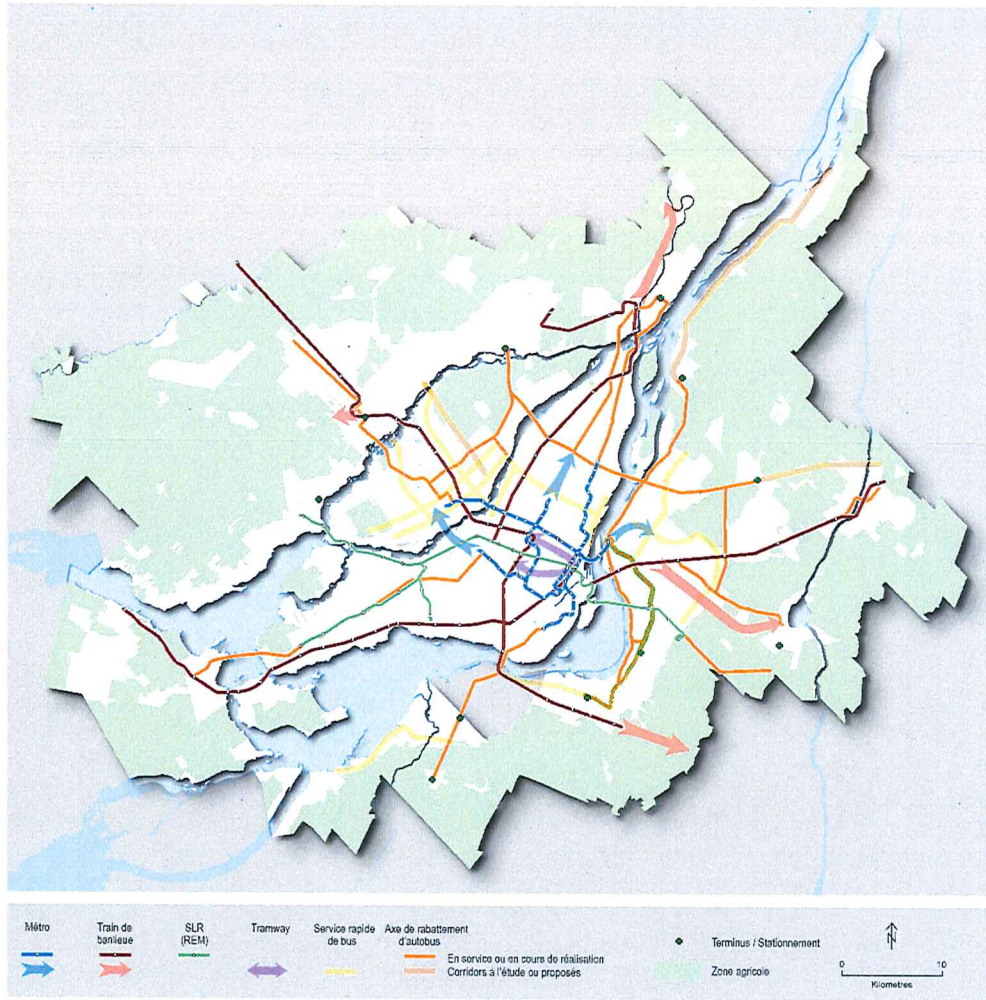
CARTE 11 – Contraintes anthropiques





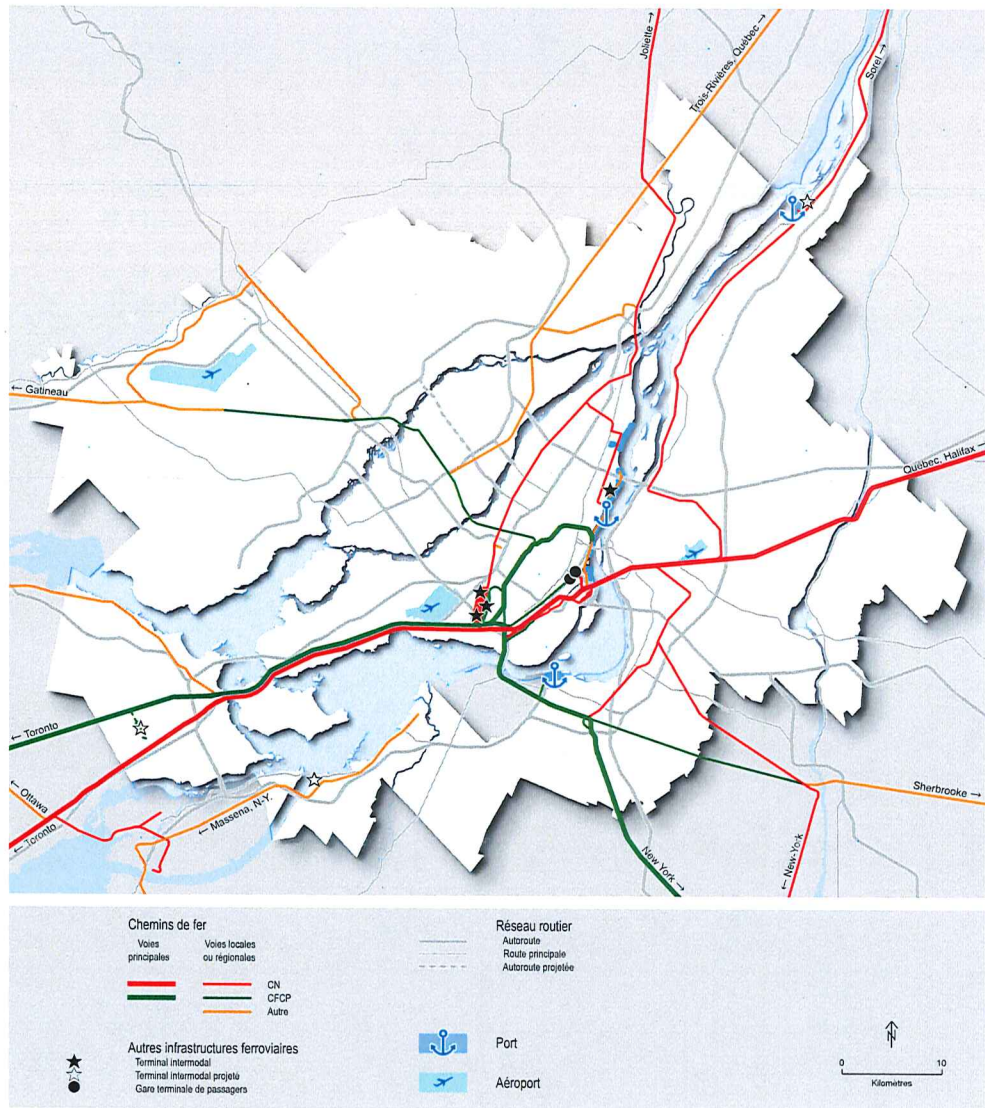
ANNEXE D

CARTE 15 – Réseau de transport en commun métropolitain structurant



ANNEXE E

CARTE 16 - chemins de fer, ports et aéroports





Communauté métropolitaine
de Montréal

EXTRAIT du procès-verbal de l'assemblée extraordinaire du Conseil de la
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 22 mai 2018 à 11 h 00

SONT PRÉSENTS

Mme Valérie Plante, présidente
M. Marc Demers, vice-président

Mme Doreen Assaad
Mme Marlene Cordato
M. François Croteau
M. Martin Damphousse
Mme Chantal Deschamps
M. Benoit Dorais
Mme Marianne Giguère
M. François Limoges

M. Normand Marinacci
M. Jean Martel
M. Beny Masella
Mme Lise Michaud
M. Sylvain Ouellet
M. Edgar Rouleau
M. Guillaume Tremblay
Mme Maja Vodanovic

CC18-021

**ADOPTION RÈGLEMENT NUMÉRO 2018-73 MODIFIANT LE RÈGLEMENT
NUMÉRO 2011-51 SUR LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET
DE DÉVELOPPEMENT À L'ÉGARD DU RÉSEAU EXPRESS
MÉTROPOLITAIN**

La présidente invite les membres du Conseil à s'exprimer sur le projet de règlement ayant fait l'objet du rapport du comité exécutif sous la résolution numéro CE18-093 adoptée à sa séance du 8 mai 2018.

À la suite d'une intervention, une correction est apportée à l'annexe B du règlement afin d'indiquer le statut de la gare de Charlemagne comme étant une « gare projetée ».

PROPOSÉ PAR : Mme Doreen Assaad

APPUYÉ PAR : Mme Chantal Deschamps

Il est résolu

Qu'à la demande du sous-ministre du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, le Conseil adopte le règlement numéro 2018-73 modifiant le règlement numéro 2011-51 sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, joint à la présente résolution pour en faire partie intégrante, afin d'inclure le tracé et les points d'accès du Réseau express métropolitain au réseau de transport en commun métropolitain structurant ainsi qu'ajuster en conséquence les critères d'aménagement ;

Que le Conseil demande au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, en cohérence avec la Politique de mobilité durable 2030 du Québec et le Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du Réseau express métropolitain, une contribution financière de 2,7 millions de dollars au programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD afin d'appuyer la planification des aires TOD liées au Réseau express métropolitain ;

.../2

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.



Communauté métropolitaine
de Montréal

EXTRAIT du procès-verbal de l'assemblée extraordinaire du Conseil de la
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 22 mai 2018 à 11 h 00

CC18-021
suite

Que la Communauté se dote d'un cadre de référence pour assurer la
cohabitation harmonieuse des usages aux abords du Réseau express
métropolitain.

M. Martel, appuyé par Mme Giguère, demande le vote.

M. Martel inscrit sa dissidence.

Mme Vodanovic inscrit son abstention.

*La résolution est adoptée par une majorité de 16 voix pour et 1 voix
contre la motion, soit une majorité supérieure au deux tiers des voix
exprimées.*

Certifié conforme


Secrétaire

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.



Québec, le 5 juillet 2018

Madame Valérie Plante
Présidente
Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

Madame la Présidente,

Le 22 mai 2018, la Communauté métropolitaine de Montréal a adopté le règlement numéro 2018-73 modifiant le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce règlement vise à rendre conforme le projet de Réseau express métropolitain (REM) de CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, au PMAD, et ce, conformément à l'article 150 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

À la lumière de notre analyse et après avoir pris avis des ministères et organismes gouvernementaux concernés par l'aménagement du territoire, j'ai le plaisir de vous aviser que le règlement numéro 2018-73 permet d'assurer la conformité de l'intervention projetée au PMAD. Par conséquent et en vertu de la LAU, il entrera en vigueur le jour où le présent avis vous sera signifié.

Certains ministères et organismes ayant participé à la réalisation du présent avis émettent, par ailleurs, des commentaires et des recommandations en lien avec le projet de REM que la Communauté est invitée à prendre en considération dans une démarche subséquente.

... verso

Ainsi, la Société d'habitation du Québec (SHQ) mentionne l'importance de favoriser et de soutenir une urbanisation visant la diversité des types de logements et des services collectifs dans une optique de mixité sociale. Considérant que le projet de REM devrait accroître l'attractivité des aires TOD (*Transit Oriented Development*) associées, il est recommandé à la CMM de mettre en place, dans la foulée du Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, une stratégie type de protection et d'inclusion du logement social et abordable dans les quartiers adjacents aux stations du REM. Mentionnons que la Politique de mobilité durable – 2030, Transporter le Québec vers la modernité, dévoilée le 17 avril 2018, prévoit d'ailleurs la mise sur pied d'un programme de soutien au développement durable des collectivités dans le but d'inciter les promoteurs à développer des projets qui amènent notamment des bénéfices sociaux.

Compte tenu des investissements consentis dans le cadre du projet de REM, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports considère que la Communauté pourrait évaluer la possibilité de hausser à 60 % son objectif d'orienter la croissance des ménages dans les quartiers de type TOD, comme cela avait été envisagé au PMAD. Soulignons que la Politique de mobilité durable établit comme priorité d'intervention les mesures visant à favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports. Le Ministère entend donc soutenir la Communauté en ce sens.

Certains ministères ont également formulé des commentaires relativement aux bonnes pratiques à adopter dans le cadre de la planification et de la réalisation des travaux. Les informations pertinentes seront communiquées au mandataire du projet.

À cet égard, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques rappelle l'importance d'identifier et de protéger les milieux hydriques et humides d'intérêt, de gérer de façon durable les eaux de ruissellement et d'identifier, puis de protéger les espèces végétales à statut particulier.

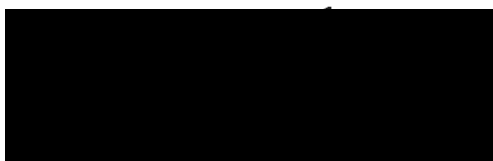
De plus, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) rappelle l'importance de mettre en place des mesures visant à réduire les impacts que pourraient avoir les travaux du REM sur les habitats d'espèces menacées, vulnérables ou sans statut qui pourraient se trouver sur le site ou à proximité de la station terminale à Brossard. Le MFFP indique également l'importance de maintenir ou de recréer la connectivité et les fonctions écologiques des milieux lors du reboisement.

Enfin, je souhaite réitérer la disponibilité du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire pour collaborer avec la Communauté à l'élaboration d'un cadre de référence visant à assurer une cohabitation harmonieuse des usages aux abords du REM.

Pour toute information supplémentaire, la Communauté est invitée à communiquer avec madame Lucie Tremblay, directrice à la Direction du Plan et de l'aménagement du Ministère au 514 873-7781, poste 33295.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre,



Marc Lacroix

c. c. M. Martin Coiteux, ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, ministre de la Sécurité publique et ministre responsable de la région de Montréal

Montréal, le 20 octobre 2017

Monsieur Denis Coderre
Président
Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

OBJET : Avis d'intervention
Projet Réseau électrique métropolitain (REM)

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* traitant des interventions gouvernementales, il nous fait plaisir, par la présente, de vous transmettre un avis d'intervention pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Totalisant 67 km de corridor et comptant 27 stations connectées au réseau du métro de Montréal, des trains de banlieue ainsi que des réseaux d'autobus, le REM aura un impact des plus positifs sur la mobilité ainsi que sur l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les bénéfices du REM sur la mobilité ainsi que l'aménagement du territoire ont en effet été documentés, notamment par la Commission d'aménagement de la CMM qui a déposé, le 24 novembre 2016, son rapport portant sur *l'Évaluation des impacts du projet de Réseau électrique métropolitain en matière d'aménagement et de développement du territoire du Grand Montréal*. Ce rapport analyse les différentes composantes du REM et leur conformité au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Il en conclut que le REM « est compatible avec la planification métropolitaine du fait que c'est un réseau de transport collectif inscrits au PMAD et qu'il contribue à plusieurs des objectifs du PMAD ». Nous sommes persuadés que ces conclusions guideront le traitement du présent avis d'intervention.

Afin faciliter le travail de vos services, nous joignons à la présente une fiche technique décrivant les principales composantes du projet du REM en lien avec les objectifs et orientations du PMAD. Les responsables de vos services peuvent en tout temps communiquer avec madame Virginie Cousineau, Directrice, Affaires publiques, pour obtenir des précisions additionnelles sur le projet dans le cadre de leur analyse. Nous vous prions de mettre en copie madame Lucie Tremblay, Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, lors de vos échanges avec CDPQ Infra.

En terminant, nous nous permettons de rappeler que la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*, sanctionnée le 27 septembre dernier, établit le délai de traitement du présent avis d'intervention à 60 jours.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
ODPQ Infra

p.j. : Avis d'intervention



Communauté métropolitaine
de Montréal

cc : Michèle -
- Virginie

Le 24 octobre 2017

Monsieur Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint
CDPQ Infra
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

1002, rue Sherbrooke Ouest
Bureau 2400
Montréal (Québec)
H3A 3L6

514-350-2550
514-350-2599

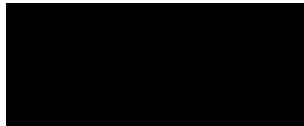
Monsieur,

Au nom du président de la Communauté métropolitaine de Montréal, M. Denis Coderre, j'accuse réception de votre lettre du 20 octobre dernier, transmise et reçue par courriel le même jour, nous faisant parvenir l'avis d'intervention de CDPQ Infra concernant le Projet de réseau électrique métropolitain et pour lequel vous demandez un avis de conformité à l'égard du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Le délai pour produire cet avis est de 60 jours.

Soyez assuré que votre correspondance ainsi que les documents annexés feront l'objet du suivi approprié par la Communauté.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire de la Communauté,



Tim Seah, avocat

/hl



Communauté métropolitaine
de Montréal

Le 15 décembre 2017

PAR COURRIEL ET PAR MESSAGER
khoule@cdpqinfra.com

1002, rue Sherbrooke Ouest
Bureau 2400
Montréal (Québec)
H3A 3L6

📞 514-350-2550
📠 514-350-2599

Monsieur Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint
CDPQ Infra
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec) H2Z 2B3

Monsieur,

Par votre lettre du 20 octobre dernier vous nous avez transmis l'avis d'intervention de CDPQ Infra concernant le Projet de réseau électrique métropolitain pour lequel vous avez requis un avis de conformité au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté.

À cet égard, je vous transmets ci-joint une copie certifiée conforme de la résolution numéro CE17-212 adoptée par le comité exécutif de la Communauté à sa séance du 14 décembre 2017.

Cette résolution a également été transmise au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, M. Martin Coiteux ainsi qu'au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, M. André Fortin.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire de la Communauté,



Tim Seah, avocat

/hl

p. j. 1



EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 14 décembre 2017 à 11 h 20

SONT PRÉSENTS

Mme Valérie Plante, présidente, mairesse de la Ville de
Montréal ;
Mme Sylvie Parent, vice-présidente, mairesse de la Ville de
Longueuil ;
M. Martin Damphousse, maire de la Ville de Varennes ;
M. Marc Demers, maire de la Ville de Laval ;
Mme Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny ;
M. Sylvain Ouellet, vice-président du comité exécutif de la Ville
de Montréal ;

N'A PU ÊTRE PRÉSENT

M. Benoit Dorais, président du comité exécutif de la Ville de
Montréal.

CE17-212

AVIS DE CONFORMITÉ DU PROJET DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE
MÉTROPOLITAIN DE CDPQ INFRA

Attendu que la Communauté a reçu de CDPQ Infra une demande d'avis
de conformité au Plan métropolitain d'aménagement et de
développement pour l'intervention gouvernementale concernant le
projet de Réseau électrique métropolitain (RÉM) et qu'elle doit
transmettre son avis d'ici le 19 décembre 2017 ;

Attendu que la Commission de l'aménagement a évalué les impacts du
projet de RÉM et que dans le cadre de cette analyse elle a consulté les
82 municipalités de la Communauté ;

Attendu que le rapport d'analyse adopté par la Commission indique que
les municipalités consultées, de même que la Communauté, accueillent
favorablement le projet de RÉM ;

Attendu que le rapport d'analyse fait aussi état que le projet est
compatible avec la planification métropolitaine et qu'il contribuera à
plusieurs des objectifs du Plan mais que certains aspects du projet de
RÉM ne sont pas conformes au Plan ;

Attendu que la Communauté a approuvé le rapport de la Commission et
sa transmission au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du
Québec dans le cadre de sa consultation publique sur le projet de RÉM.

.../2



EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 14 décembre 2017 à 11 h 20

CE17-212
suite

Il est résolu

D'informer CDPQ Infra, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire que le projet de Réseau électrique métropolitain (RÉM) est compatible avec la planification métropolitaine et qu'il contribuera à plusieurs des objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement mais qu'il n'est pas conforme à certains aspects du Plan métropolitain d'aménagement et de développement en vigueur puisque le projet tel que soumis :

- Ne fait pas partie du réseau de transport en commun métropolitain structurant pour lequel des critères d'aménagement relatifs à une planification intégrée de l'aménagement et du transport (quartiers TOD) s'appliquent ;
- Nécessite l'aménagement d'une station (station terminale Rive-Sud) en territoire agricole, à l'extérieur du périmètre métropolitain, alors que le Plan vise une utilisation optimale de la zone agricole par une augmentation de la superficie des terres en culture ;
- Nécessite un déboisement d'environ 3 hectares dans un bois et corridor métropolitain pour l'aménagement de la station terminale Rive-Sud alors que le Plan vise la protection des bois et corridors forestiers métropolitains.

Certifié conforme

Secrétaire

Le 17 janvier 2018

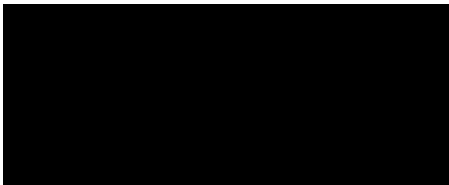
Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal, Qc, H3A 3L6

Objet : Avis d'intervention (REM)

Madame,

Par la présente, j'accuse réception de votre lettre incluant l'avis de résolution CE17-212 adopté le 14 décembre 2017.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint

Avis d'intervention

Projet du Réseau électrique métropolitain (REM)

Octobre 2017



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal

Communauté métropolitaine de Montréal

Mandataire de l'État

CDPQ INFRA

Nom du projet

Réseau électrique métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 27 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention Réseau électrique métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 14 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 15 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte le même alignement que le faisceau de voies ferrées du côté ouest de la structure aérienne existante et plonge en tranchée dans cette structure afin de passer en tunnel sous le bassin Peel et les voies du CN. Le tracé se poursuit en tunnel vers le sud et refait surface dans l'axe de la rue Marc-Cantin située dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

La station Bassin Peel est souterraine et localisée sous le bassin Peel, alors que les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée en hauteur afin de permettre le passage des autobus et des voitures sous la structure ferroviaire et ainsi optimiser l'emprise requise au sol. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM. Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney, traverse de nouveau l'autoroute 40, franchit par la suite l'autoroute 13, pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte quatre stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire, des Sources et A-13. Chacune de ces stations possède un stationnement incitatif et un terminus d'autobus de grandeur variable.

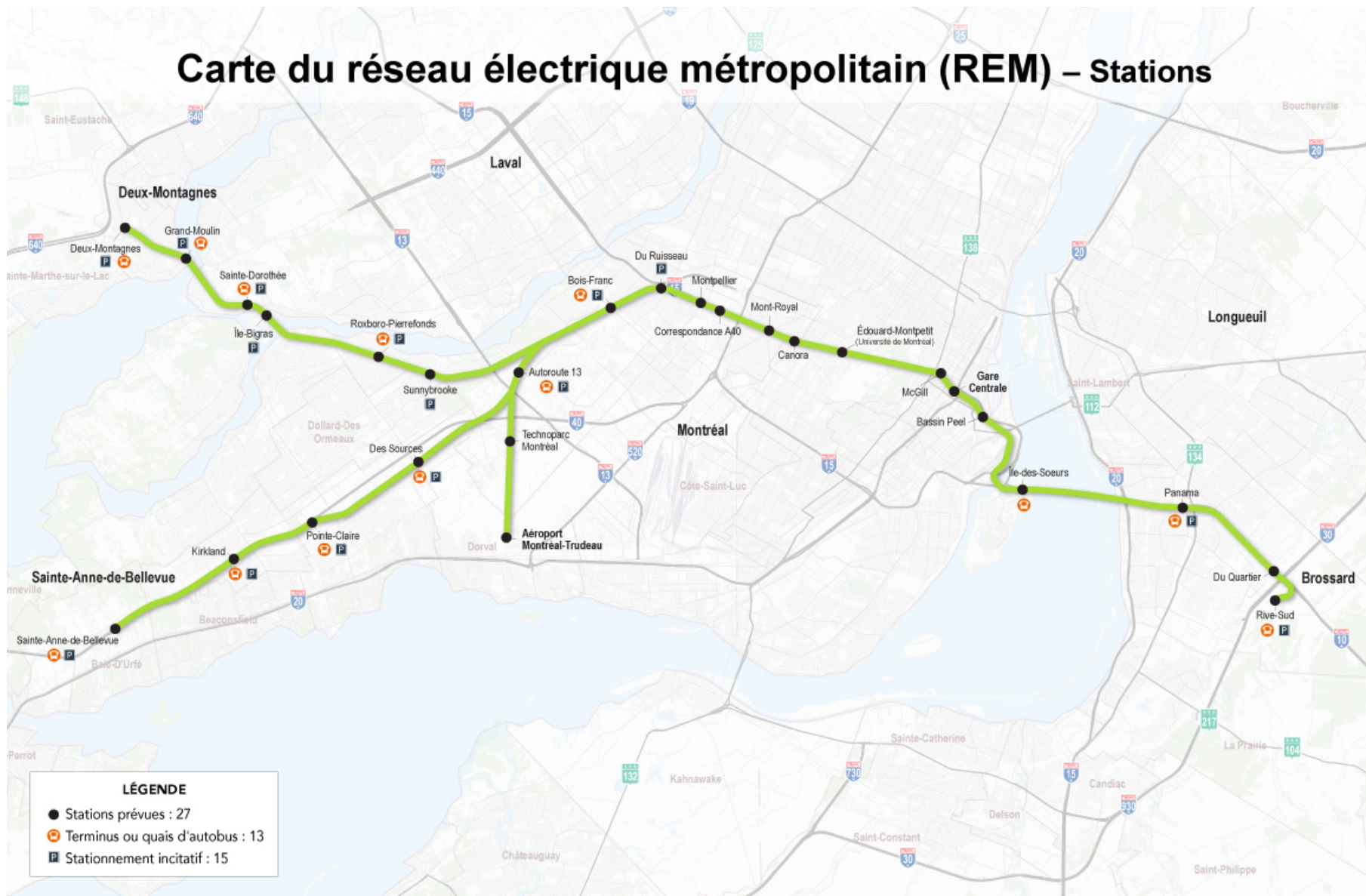
Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en structure aérienne pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal située à proximité de l'intersection du boulevard Alfred-Nobel et de la rue Alexander-Fleming.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Carte du réseau électrique métropolitain (REM) – Stations



Échéancier de l'intervention projetée

Le début de la phase de réalisation est prévu à la fin de l'année 2017 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,04 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,67 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE PMAD

Les résultats attendus par l'intervention projetée en regard des objectifs du PMAD

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Il desservira 10 villes et 8 arrondissements du territoire métropolitain. Ce réseau permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du PMAD, à savoir :

- Accroître l'étendue du territoire de la CMM desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Consolider une vingtaine d'aires TOD déjà identifiées au PMAD;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun de l'aéroport international Montréal-Trudeau ainsi que quatre grands pôles économiques (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Université de Montréal, marché central)
- Contribuer au développement de secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, etc.)

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Répondre à deux projets prioritaires de développement identifiés au PMAD, soit la desserte efficace de l'aéroport Montréal-Trudeau et l'implantation d'un SLR sur le nouveau pont Champlain
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores.
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport.

Avis d'intervention Réseau électrique métropolitain



CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. Cette analyse a permis d'identifier des parcours assurant un déplacement efficace et sécuritaire des cyclistes dans les corridors du REM. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Impact du projet sur le périmètre métropolitain et le territoire agricole

La localisation de la station terminale Rive-Sud vise à capter en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 les usagers régionaux se rendant aux stationnements incitatifs Chevrier et Panama afin notamment de désengorger les rues locales. Dans son Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil (2013), l'Agglomération reconnaît que « Les stationnements incitatifs, quoique bénéfiques à l'utilisation du transport collectif, engendrent également un achalandage qui perturbe la circulation et crée des débordements dans les rues résidentielles avoisinantes » (p.19). L'implantation de la station terminale Rive-Sud en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 permettra donc de décongestionner les rues locales de Brossard et ainsi de consolider le territoire urbain.

La station terminale Rive-Sud se situe en zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisant l'utilisation du terrain à une fin non agricole (Décret 456-2017). Afin de valoriser le territoire agricole situé aux abords de la station terminale Rive-Sud, CDPQ Infra a conclu en mars 2017 un partenariat avec l'Union des producteurs agricoles du Québec (UPA) et la CMM. Ce partenariat permettra la création d'une fiducie foncière agricole et, à terme, d'un parc agricole métropolitain pour valoriser les activités et le territoire agricole et ainsi contribuer à limiter l'étalement urbain autour de la future station terminale Rive-Sud. Cette initiative vise non seulement à protéger ce territoire, mais aussi à aider à limiter le phénomène de l'étalement urbain en dynamisant l'activité agricole dans ce secteur. En vertu de cette entente, la CMM travaillera de concert avec CDPQ Infra et l'UPA pour convenir d'un plan directeur visant la mise en place d'un parc agricole métropolitain en cohérence avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, dont son objectif est d'augmenter de 6% la superficie des terres cultivées.

Impact du projet sur les milieux humides et le couvert forestier

Bien que le REM soit majoritairement situé en espace urbanisé, sa construction a certains impacts sur les milieux humides. C'est pourquoi CDPQ Infra a déposé une stratégie complète visant à compenser dans un ratio de 2 pour 1 la perte de ces milieux humides. Cette stratégie est disponible sur le site Internet de CDPQ Infra.

De plus, une entente a été conclue avec le Jour de la Terre pour la plantation de 250 000 arbres dans la région métropolitaine. Cette plantation compensera la perte de boisée ainsi que les émissions de GES pendant la phase de construction.

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Avis d'intervention (Mise à jour)

Projet du Réseau express
métropolitain (REM)

Avril 2018



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal

Communauté métropolitaine de Montréal

Mandataire de l'État

CDPQ INFRA

Nom du projet

Réseau express métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 57 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 26 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 13 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 14 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte les voies ferrées de la structure ferroviaire et aérienne existante et suit le corridor existant du CN jusque dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

Les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée au sol sur un terrain vacant. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage. La localisation précise de la station Bassin Peel sera définie en collaboration avec la Ville de Montréal.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM. Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte trois stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire et des Sources. Ces stations possèdent des stationnements incitatifs et terminus d'autobus de grandeur variable.

Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en surface pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Avis d'intervention Réseau express métropolitain



Échéancier de l'intervention projetée

Le début de la phase de réalisation est prévu en avril 2018 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,3 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,95 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE PMAD

Les résultats attendus par l'intervention projetée en regard des objectifs du PMAD

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Il desservira 10 villes et 8 arrondissements du territoire métropolitain. Ce réseau permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du PMAD, à savoir :

- Accroître l'étendue du territoire de la CMM desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Consolider une vingtaine d'aires TOD déjà identifiées au PMAD;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun de l'aéroport international Montréal-Trudeau ainsi que quatre grands pôles économiques (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Université de Montréal, marché central)
- Contribuer au développement de secteurs à fort potentiel de développement économique (Technoparc Saint-Laurent, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, etc.)
- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;

Avis d'intervention

Réseau express métropolitain

- Répondre à deux projets prioritaires de développement identifiés au PMAD, soit la desserte efficace de l'aéroport Montréal-Trudeau et l'implantation d'un SLR sur le nouveau pont Champlain
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores.
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport.

Avis d'intervention Réseau express métropolitain



CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. Cette analyse a permis d'identifier des parcours assurant un déplacement efficace et sécuritaire des cyclistes dans les corridors du REM. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Impact du projet sur le périmètre métropolitain et le territoire agricole

La localisation de la station terminale Rive-Sud vise à capter en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 les usagers régionaux se rendant aux stationnements incitatifs Chevrier et Panama afin notamment de désengorger les rues locales. Dans son Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil (2013), l'Agglomération reconnaît que « Les stationnements incitatifs, quoique bénéfiques à l'utilisation du transport collectif, engendrent également un achalandage qui perturbe la circulation et crée des débordements dans les rues résidentielles avoisinantes » (p.19). L'implantation de la station terminale Rive-Sud en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 permettra donc de décongestionner les rues locales de Brossard et ainsi de consolider le territoire urbain.

La station terminale Rive-Sud se situe en zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisant l'utilisation du terrain à une fin non agricole (Décret 456-2017). Afin de valoriser le territoire agricole situé aux abords de la station terminale Rive-Sud, CDPQ Infra a conclu en mars 2017 un partenariat avec l'Union des producteurs agricoles du Québec (UPA) et la CMM. Ce partenariat permettra la création d'une fiducie foncière agricole et, à terme, d'un parc agricole métropolitain pour valoriser les activités et le territoire agricole et ainsi contribuer à limiter l'étalement urbain autour de la future station terminale Rive-Sud. Cette initiative vise non seulement à protéger ce territoire, mais aussi à aider à limiter le phénomène de l'étalement urbain en dynamisant l'activité agricole dans ce secteur. En vertu de cette entente, la CMM travaillera de concert avec CDPQ Infra et l'UPA pour convenir d'un plan directeur visant la mise en place d'un parc agricole métropolitain en cohérence avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, dont son objectif est d'augmenter de 6% la superficie des terres cultivées.

Impact du projet sur les milieux humides et le couvert forestier

Bien que le REM soit majoritairement situé en espace urbanisé, sa construction a certains impacts sur les milieux humides. C'est pourquoi CDPQ Infra a déposé une stratégie complète visant à compenser dans un ratio de 2 pour 1 la perte de ces milieux humides. Cette stratégie est disponible sur le site Internet de CDPQ Infra.

De plus, une entente a été conclue avec le Jour de la Terre pour la plantation de 250 000 arbres dans la région métropolitaine. Cette plantation compensera la perte de boisée ainsi que les émissions de GES pendant la phase de construction.

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca

Montréal, le 20 octobre 2017

Madame Caroline Saint-Hilaire
Présidente
Agglomération de Longueuil
Hôtel de ville de Longueuil
4250, chemin de la Savane
Longueuil (Québec) J3Y 9G4

OBJET : Avis d'intervention
Projet Réseau électrique métropolitain (REM)

Madame la Présidente,

Conformément à l'article 151 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* traitant des interventions gouvernementales, il nous fait plaisir, par la présente, de vous transmettre un avis d'intervention pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Ce projet vise la mise en œuvre d'un nouveau métro léger électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain, ainsi que de relier la Rive-Nord, Laval et l'Ouest-de-l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport Montréal-Trudeau. Totalisant 67 km de corridor et comptant 27 stations connectées au réseau du métro de Montréal, des trains de banlieue ainsi que des réseaux d'autobus, le REM aura un impact des plus positifs sur la mobilité ainsi que sur l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les bénéfices du REM sur la mobilité ainsi que l'aménagement du territoire ont en effet été documentés par l'Agglomération de Longueuil, notamment dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE). Dans une correspondance au BAPE datée du 29 septembre 2016, l'Agglomération soulignait que le REM rencontre les dispositions du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération grâce à l'amélioration de service et de la desserte en transport collectif dans l'axe du pont Champlain. Une entente de collaboration ainsi qu'une entente de services professionnels ont également été conclues avec la Ville de Brossard pour assurer une intégration harmonieuse du REM sur le territoire de l'Agglomération.

Afin faciliter le travail de vos services, nous joignons à la présente une fiche technique décrivant les principales composantes du projet du REM en lien avec les objectifs et orientations du schéma d'aménagement. Les responsables de vos services peuvent en tout temps communiquer avec madame Virginie Cousineau, Directrice, Affaires publiques, pour obtenir des précisions additionnelles sur le projet dans le cadre de leur analyse. Nous vous prions de mettre en copie madame Lucie Tremblay, Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, lors de vos échanges avec CDPQ Infra.

En terminant, nous nous permettons de rappeler que la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*, sanctionnée le 27 septembre dernier, établit le délai de traitement du présent avis d'intervention à 60 jours.

Nous vous remercions d'avance de votre collaboration et vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



JEAN-MARC ARBAUD
Directeur général adjoint
CDPQ Infra

p.j. : Avis d'intervention



Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil d'agglomération de la Ville de Longueuil tenue le 23 novembre 2017, à 16 h 03, dans la salle du conseil de l'hôtel de ville de Longueuil, 4250, chemin de la Savane, Longueuil, sous la présidence de M. Tommy Théberge.

CA-171123-8.8

AVIS DE NON-CONFORMITÉ AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL CONCERNANT L'AVIS D'INTERVENTION ÉMIS PAR LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC (CDPQ) INFRA POUR LE PROJET DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (SD-2017-3907)

Il est proposé d'aviser la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) Infra que le projet de Réseau électrique métropolitain décrit dans l'avis d'intervention transmis le 20 octobre 2017, est non conforme aux dispositions du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil pour les raisons suivantes :

- 1° la station Chevrier n'y est pas identifiée comme station à réaliser ou projetée;
- 2° la station Rive-Sud se trouve en zone agricole permanente;
- 3° les fonctions associées au Réseau électrique métropolitain (REM) prévues à la station Rive-Sud ne sont pas autorisées dans la grande affectation du sol *Agriculture intégrée à l'environnement* ;
- 4° le prolongement des réseaux ferroviaire, routier, d'égout et d'aqueduc, incluant leurs infrastructures respectives, est interdit à l'extérieur du périmètre d'urbanisation;
- 5° les coupes d'arbres autorisées dans les bois et corridors forestiers métropolitains ne permettent pas l'abattage d'arbres pour l'aménagement d'une voie d'accès publique. Si une telle coupe était autorisée, elle serait limitée à 10 % de la superficie de l'aire boisée d'origine, sans excéder 1,5 ha par terrain.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Copie certifiée conforme à l'original
Le 15 décembre 2017



Carole Leroux
Assistante-greffière de la Ville de Longueuil

Le 17 janvier 2018

Ville de Longueuil

4250 chemin de la Savane

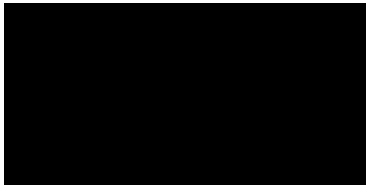
Longueuil, Qc, J3Y 9G4

Objet : Avis de résolution

Madame,

Par la présente, j'accuse réception de votre lettre incluant l'avis de résolution CA-171123-8.8 adopté le 23 novembre 2017.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint



RÈGLEMENT CA-2018-283 MODIFIANT LE RÈGLEMENT CA-2016-255 RÉVISANT LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL ET ASSURANT NOTAMMENT SA CONFORMITÉ AUX DISPOSITIONS DU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL AFIN D'Y INTÉGRER LES ÉLÉMENTS RELATIFS AU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

LE CONSEIL D'AGGLOMÉRATION DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. L'annexe du *Règlement CA-2016-255 révisant le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil et assurant notamment sa conformité aux dispositions du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal* est modifiée de la façon suivante :

1° par le remplacement, à la page i.4 de la partie intitulée « Sommaire », de « d'un SLR », par « du Réseau express métropolitain (REM) »;

2° par le remplacement, à la page i.6 de la partie intitulée « Sommaire », de « un SLR dans l'axe de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain reliant Brossard au TCV », par « le REM dans l'axe de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain reliant Brossard au centre-ville de Montréal »;

3° par le remplacement, à la page i.6 de la partie intitulée « Sommaire », de « SLR Panama et Quartier », par « Panama, Chevrier (potentielle) et Du Quartier du REM »;

4° par l'insertion, au tableau de la page TM.14 de la partie intitulée « Table des matières », après la 3^e ligne, de la suivante :

« **ARTM** Autorité régionale de transport métropolitain »;

5° par l'insertion, au tableau de la page TM.15 de la partie intitulée « Table des matières », après la 18^e ligne, de la suivante :

« **REM** Réseau express métropolitain »;

6° par le remplacement, au paragraphe 3.9 de la page 3.7 de « L'implantation d'un Système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'A-10 reliant directement l'agglomération au centre-ville de Montréal, » par « L'implantation du Réseau express métropolitain (REM) dans l'axe de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain reliant directement le territoire au centre-ville de Montréal et à l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, »;

7° par le remplacement, au paragraphe 3.11 de la page 3.7 de « de SLR », par « du REM »;

8° par le remplacement du paragraphe 3.27 de la page 3.12 par le suivant :

« 3.27 Il est à préciser que la nouvelle ligne de train de banlieue vers Richelieu ainsi que le prolongement du métro n'ont pas encore fait l'objet de décisions finales de la part des autorités compétentes. Leur concrétisation dépendra des choix que prendra le gouvernement du Québec à cet effet. De plus, le bureau de projet mis en place pour le prolongement du métro évalue plusieurs options quant au tracé définitif ou à la localisation des stations. La carte 9 pourrait donc être modifiée, le cas échéant, afin de tenir compte des choix des autorités compétentes suite à une modification préalable du PMAD. »;

9° par le remplacement, du troisième sous-paragraphe du paragraphe 3.31 de la page 3.13, par le suivant :

« ▪ les stations Panama, Chevrier (potentielle), Du Quartier et Rive-Sud du REM »;

10° par le remplacement de la note de bas de page numéro 2 de la page 3.13 par la suivante :

« 2 Des stationnements incitatifs sont également présents ou prévus à la station de métro, aux gares de train de banlieue ainsi qu'aux stations Panama et Rive-Sud du REM. Quant au stationnement Chevrier, ce dernier sera fermé une fois le REM en opération. »;

11° par le remplacement de la carte 9 par celle jointe à ce règlement comme annexe I;

12° par le remplacement, au paragraphe 3.34 de la page 3.13 de « Agence métropolitaine de transport (AMT) » par « Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) »;

13° par l'insertion, après le paragraphe 3.201 de la page 3.69, du suivant :

« 3.201.1 La station Rive-Sud du REM sera implantée en zone agricole dans le quadrant sud-ouest du carrefour de l'A-10 et de l'A-30. Cette station et ses infrastructures et équipements connexes (terminus d'autobus, stationnement incitatif, centre d'entretien, etc.) occuperont une superficie d'environ 30 ha. Seules les activités en lien avec cette infrastructure de transport en commun seront exceptionnellement autorisées dans cette portion de la zone agricole. »;

14° au paragraphe 3.465 de la page 3.130 :

a) par l'insertion, après « en faveur du SLR », par « (maintenant le REM) »;

b) par le remplacement de « et SLR », par « , SLR et REM »;

15° par le remplacement du 1^{er} sous-paragraphe du paragraphe 3.466 de la page 3.130 par le suivant :

« ▪ implantation du REM sur le nouveau pont Champlain et dans l'axe de l'A-10, notamment vers le centre-ville de Montréal et l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau; »;

16° par le remplacement du 1^{er} sous-paragraphe du paragraphe 3.467 de la page 3.130 par le suivant :

« ▪ La voie réservée pour autobus sur le pont Champlain a depuis longtemps atteint sa capacité, tout comme le TCV. **L'implantation du REM sur le nouveau pont Champlain et dans l'axe de l'A-10 entre l'agglomération (Brossard) et le centre-ville de Montréal**, via la gare centrale, augmentera la performance et la part modale du transport en commun de ce corridor névralgique, tout en améliorant de façon significative la sécurité et le confort des usages, et ce, en toute saison; »;

17° par l'insertion, après le paragraphe 3.475 de la page 3.132, du suivant :

« 3.475.1 L'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif à la station Rive-Sud du REM permettra de capter en amont de la zone urbanisée les automobilistes hors agglomération se dirigeant actuellement vers les stationnements incitatifs Chevrier et Panama. La mise en place de ce nouveau stationnement doit être l'occasion pour l'ARTM, en concertation avec le milieu concerné, de revoir l'offre et l'accessibilité suprarégionale à de telles infrastructures dans l'axe de l'A-10 afin, notamment, de réduire la congestion à la station Panama ainsi que les nuisances générées (circulation, stationnement, etc.) dans les milieux de vie limitrophes aux stations du REM. »;

18° par l'insertion, au paragraphe 3.481 de la page 3.133, après « du SLR », de « , du REM »;

19° par le remplacement du 2^e sous-paragraphe du paragraphe 3.501 de la page 3.137 par le suivant :

« ▪ les stations Panama, Chevrier (potentielle), Du Quartier et Rive-Sud (portion à l'intérieur du périmètre urbain seulement) du REM; »;

20° par le remplacement de la carte 31 par celle jointe à ce règlement comme annexe II;

21° par le remplacement, dans le tableau 32 inclus au paragraphe 3.514 de la page 3.145, de « SLR Panama, Chevrier et Quartier » par « Panama, Chevrier (potentielle), Du Quartier et Rive-Sud du REM »;

22° par le remplacement de la carte 36 par celle jointe à ce règlement comme annexe III;

23° par l'insertion, au 3^e sous-paragraphe du paragraphe 4.10 de la page 4.2, après « ou de salubrité publique », de « ou, sur les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)*, pour les fins de la construction ou de l'exploitation du REM »;

24° par l'insertion, au paragraphe 4.31 de la page 4.11, après la 9^e ligne des fonctions complémentaires autorisées, de la suivante :

«

<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure de transport en commun associée au REM 	<p><i>Permettre des activités, infrastructures et équipements connexes au REM : station, terminus d'autobus, stationnement incitatif, centre d'entretien et de remisage, etc.</i></p> <p><i>Sur les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17).</i></p>
---	---

»;

25° par l'insertion, au paragraphe 5.213 de la page 5.61, après « ou de salubrité publique », de « ou, sur les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)*, pour les fins de la construction ou de l'exploitation du REM »;

26° par l'ajout, au paragraphe 5.214 de la page 5.62, après le sous-paragraphe p), du suivant :

« q) la coupe requise pour la construction ou l'exploitation de la station Rive-Sud du REM et ses infrastructures et équipements connexes sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)*. »;

27° par l'ajout, après le paragraphe 5.220 de la page 5.63, du suivant :

« 5.220.1 Aucune superficie maximale n'est fixée pour une coupe requise pour la construction ou l'exploitation du REM sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)*. »;

28° par l'insertion, au 2^e sous-paragraphe du paragraphe 5.226 de la page 5.63, après « doit être maintenu », de « . Aucune emprise maximale n'est fixée pour une voie d'accès menant à la station Rive-Sud du REM ou pour toute voie de circulation nécessaire à l'exploitation de cette station aménagée sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)* »;

29° par le remplacement, au paragraphe 7.5 de la page 7.1, de « **implanter** un SLR dans l'axe de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain

reliant Brossard au TCV; », par « **implanter** le REM dans l'axe de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain reliant Brossard au centre-ville de Montréal; »;

30° par le remplacement, au paragraphe 7.5 de la page 7.2, de « SLR Panama et Quartier », par « Panama et Du Quartier du REM »;

31° par l'insertion, dans le tableau 52 de la page 7.10, après « Panama et », de « Du »;

32° par le remplacement de « AMT » par « ARMT », partout où il se trouve aux endroits suivants :

- a) au paragraphe 3.481 de la page 3.133;
- b) au paragraphe 3.485 de la page 3.134;
- c) au paragraphe 3.524 de la page 3.146;
- d) au paragraphe 6.2 de la page 6.1;
- e) au tableau 49 de la page 7.3;
- f) au tableau 52 des pages 7.9 et 7.10;

33° par le remplacement de « SLR » par « REM », partout où il se trouve aux endroits suivants :

- a) au paragraphe 3.456 de la page 3.127;
- b) au paragraphe 3.474 de la page 3.132;
- d) au paragraphe 3.587 de la page 3.162;
- e) au paragraphe 3.667 de la page 3.183;
- f) au paragraphe 3.684 de la page 3.185;
- g) au paragraphe 4.44 de la page 4.18;
- h) au paragraphe 5.8 de la page 5.9;
- i) au paragraphe 5.46 de la page 5.22;
- k) au tableau 46 du paragraphe 6.2 de la page 6.1;

34° par le remplacement de « d'un SLR » par « du REM », partout où il se trouve aux endroits suivants :

- a) au paragraphe 3.697 de la page 3.187;
- b) au tableau 52 de la page 7.9.

2. Ce règlement entre en vigueur conformément à la loi.

L'assistante-greffière,

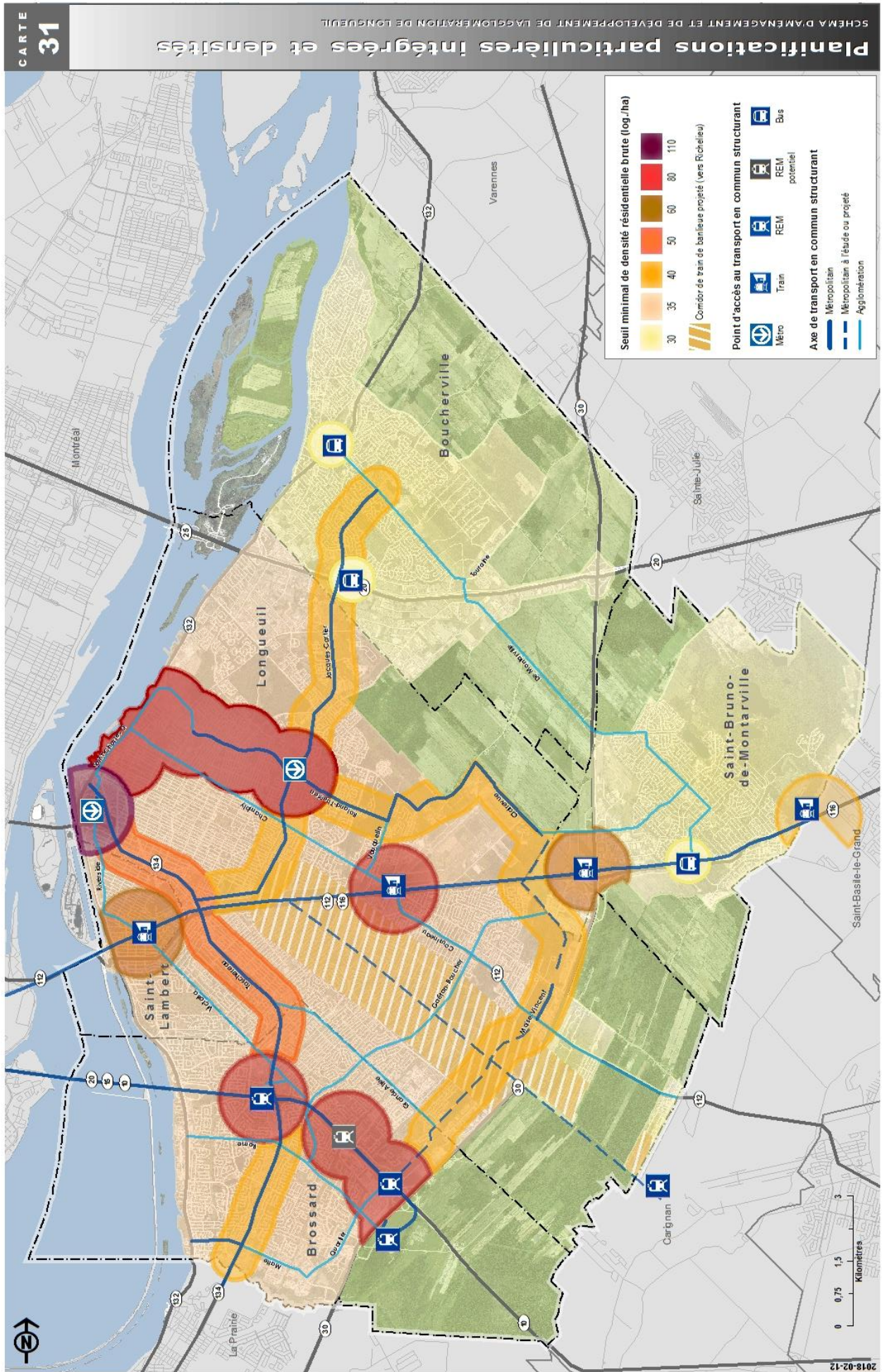
Le président,

Carole Leroux

Tommy Théberge

Avis de motion :	CA-180524-8.6
Adoption :	CA-180614-8.2
Entrée en vigueur	2018-09-13

ANNEXE II
(Article 1, par. 20°)



Avis d'intervention

Projet du Réseau électrique métropolitain (REM)

Octobre 2017



FICHE TECHNIQUE

1. IDENTIFICATION

Nom de l'organisme municipal
Agglomération de Longueuil

Mandataire de l'État
CDPQ INFRA

Nom du projet
Réseau électrique métropolitain (REM)

2. DESCRIPTION

Nature et objet de l'intervention projetée

Le projet du REM consiste à :

- construire un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50 % sont situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30 % dans les emprises routières existantes;
- implanter quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport;
- établir un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et offrant une haute fréquence de service, 20 heures par jour, 7 jours sur 7;
- construire 27 nouvelles stations universellement accessibles;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- permettre des connexions avec les réseaux d'autobus via 14 stations équipées de terminus ou quais d'autobus et 15 stationnements incitatifs;
- acquérir et mettre en opération 240 voitures de métro léger.

Justification de l'intervention projetée

En septembre 2015, le Gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra de grandes orientations pour la phase de planification de deux projets de transport collectif identifiés en priorité :

- Le système de transport collectif dans l'axe autoroute 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-Eliot-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. Ils visent également à répondre à la demande accrue pour des services de transport collectif.

Dans l'axe de la Rive-Sud, soit l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, le corridor de transport est saturé et fait l'objet d'une forte congestion routière aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif par autobus desservant ce corridor est aujourd'hui à pleine capacité, tout comme l'infrastructure d'accueil au centre-ville, soit le terminus centre-ville (TCV). La croissance de l'offre en transport collectif est depuis plusieurs années limitée par la saturation de capacité du terminus centre-ville et par la congestion de la circulation sur le réseau routier du centre-ville. Il en résulte des retards importants pour les usagers du transport collectif ainsi qu'une contrainte à l'augmentation de l'offre de service pour les autorités organisatrices de transport. La construction du nouveau pont Champlain, qui prévoit un tablier complet dédié au transport collectif, offre par ailleurs l'opportunité pour la région métropolitaine de se doter d'un système de transport collectif performant, fiable et à haut niveau de service.

L'axe de l'ouest, soit du centre-ville de Montréal vers l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport, se caractérise par des corridors routiers (autoroutes 20 et 40) surchargés qui enregistrent d'importants épisodes de congestion routière. Le réseau de transport collectif desservant cet axe a soit atteint sa limite de capacité selon le mode d'opération actuel (ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes), ou est limité dans sa croissance en raison de la saturation du corridor ferroviaire (ligne Vaudreuil-Hudson dans l'axe de l'autoroute 20). De plus, l'aéroport international Montréal-Trudeau ne dispose pas de lien direct et rapide pour accéder au centre-ville de Montréal.

Or, la croissance économique prévue de la région métropolitaine 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 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.

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

L'analyse technique des deux projets a été amorcée par CDPQ Infra fin 2015 et l'optimisation des variantes de tracé a permis de développer une solution intégrée permettant de connecter les deux systèmes de transport collectif. La combinaison des deux systèmes proposée par CDPQ Infra permet ainsi de créer un large réseau de transport collectif structurant pour la collectivité du Grand Montréal et connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) et permettant de desservir efficacement l'aéroport. La faisabilité de combiner les deux projets en un seul a été confirmée en avril 2016 et permet de créer le quatrième plus gros réseau de métro électrique automatisé au monde, le Réseau électrique métropolitain (REM).

Localisation de l'intervention projetée

Le projet s'étend sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et se déploie en quatre antennes :

Antenne Rive-Sud

Le tracé de l'Antenne Rive-Sud prend son origine aux quais de la future station Gare Centrale et se termine dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur A-10/A-30 sur la Rive-Sud.

Dès la sortie de la station Gare Centrale, le tracé emprunte le même alignement que le faisceau de voies ferrées du côté ouest de la structure aérienne existante et plonge en tranchée dans cette structure afin de passer en tunnel sous le bassin Peel et les voies du CN. Le tracé se poursuit en tunnel vers le sud et refait surface dans l'axe de la rue Marc-Cantin située dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Le tracé nécessite la construction d'un pont au-dessus du bras du fleuve Saint-Laurent allant vers l'Île-des-Sœurs. Par la suite, le tracé enjambe l'autoroute 10, direction de Montréal, et s'insère au centre des deux chaussées de l'autoroute pour emprunter la travée centrale du nouveau pont Champlain dédiée au transport collectif et dont les travaux sont présentement en cours de réalisation.

Sur la Rive-Sud, le tracé s'implante dans le terre-plein central de l'autoroute 10, au niveau du sol, jusqu'à l'autoroute 30. Une fois l'échangeur A-10/A-30 franchi, le tracé traverse les voies de circulation de l'autoroute 10, direction est, via un passage supérieur pour rejoindre la station terminale Rive-Sud située dans le quadrant sud de l'échangeur. Ce terrain fait partie de la zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisation son utilisation à une fin non agricole (Décret 456-2017).

La station Bassin Peel est souterraine et localisée sous le bassin Peel, alors que les stations Île-des-Sœurs, Panama et du Quartier sont aménagées au centre de l'autoroute 10. La station terminale Rive-Sud est aménagée en hauteur afin de permettre le passage des autobus et des voitures sous la structure ferroviaire et ainsi optimiser l'emprise requise au sol. Le site de la station terminale héberge également un centre d'entretien et un centre de remisage.

Antenne Deux-Montagnes

L'Antenne Deux-Montagnes correspond au corridor existant de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, actuellement exploitée par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Cette ligne de trains de banlieue comprend des tronçons en voies doubles, d'autres à voie simple avec des voies d'évitement, en plus de quinze passages à niveau routiers.

Pour la mise en service du REM, cette ligne de trains de banlieue sera transformée afin d'être aménagée en voies doubles sur toute sa longueur. L'ensemble des passages à niveau sera supprimé par l'étagement soit de la voie routière, soit de la voie ferroviaire.

L'Antenne Deux-Montagnes traverse les villes de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Laval, Montréal et Ville Mont-Royal. Les stationnements incitatifs existants sur la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes seront réaménagés. L'actuel centre d'entretien du matériel roulant du RTM situé à Saint-Eustache sera converti en centre d'entretien et centre de remisage pour le REM.

Les douze gares existantes de la ligne de train Deux-Montagnes (incluant la Gare Centrale) seront converties en stations du REM. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes tiendra compte du gabarit réduit des voitures du REM, ce qui nécessitera des ajustements de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, sera optimisée selon le positionnement des accès aux quais et terminus d'autobus ainsi qu'aux stationnements.

À ces douze stations, s'ajoutent une nouvelle station de correspondance avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, la station de Correspondance A-40 située au nord de cette autoroute, de même que deux nouvelles stations dans le tunnel Mont-Royal, soit les stations Édouard-Montpetit et McGill qui offrent des connexions au réseau du métro de Montréal. La station Gare Centrale permettra quant à elle une connexion à la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire.

Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

Le tracé de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue débute à l'est du boulevard Morgan et se termine à la jonction de l'ouest de l'Antenne Deux-Montagnes, le tout en structure aérienne. À l'est de la station Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé du REM emprunte le corridor de l'autoroute 40, au nord de la voie de service jusque dans le secteur du boulevard Saint-Jean à Pointe-Claire. À partir de cet endroit, le tracé bifurque vers le sud pour franchir l'autoroute 40, puis s'insère à l'intérieur de l'emprise ferroviaire Doney. Le tracé continu dans l'emprise ferroviaire Doney, traverse de nouveau l'autoroute 40, franchit par la suite l'autoroute 13, pour se connecter à l'Antenne Deux-Montagnes.

En plus de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue, on compte quatre stations sur cette Antenne : Kirkland, Pointe-Claire, des Sources et A-13. Chacune de ces stations possède un stationnement incitatif et un terminus d'autobus de grandeur variable.

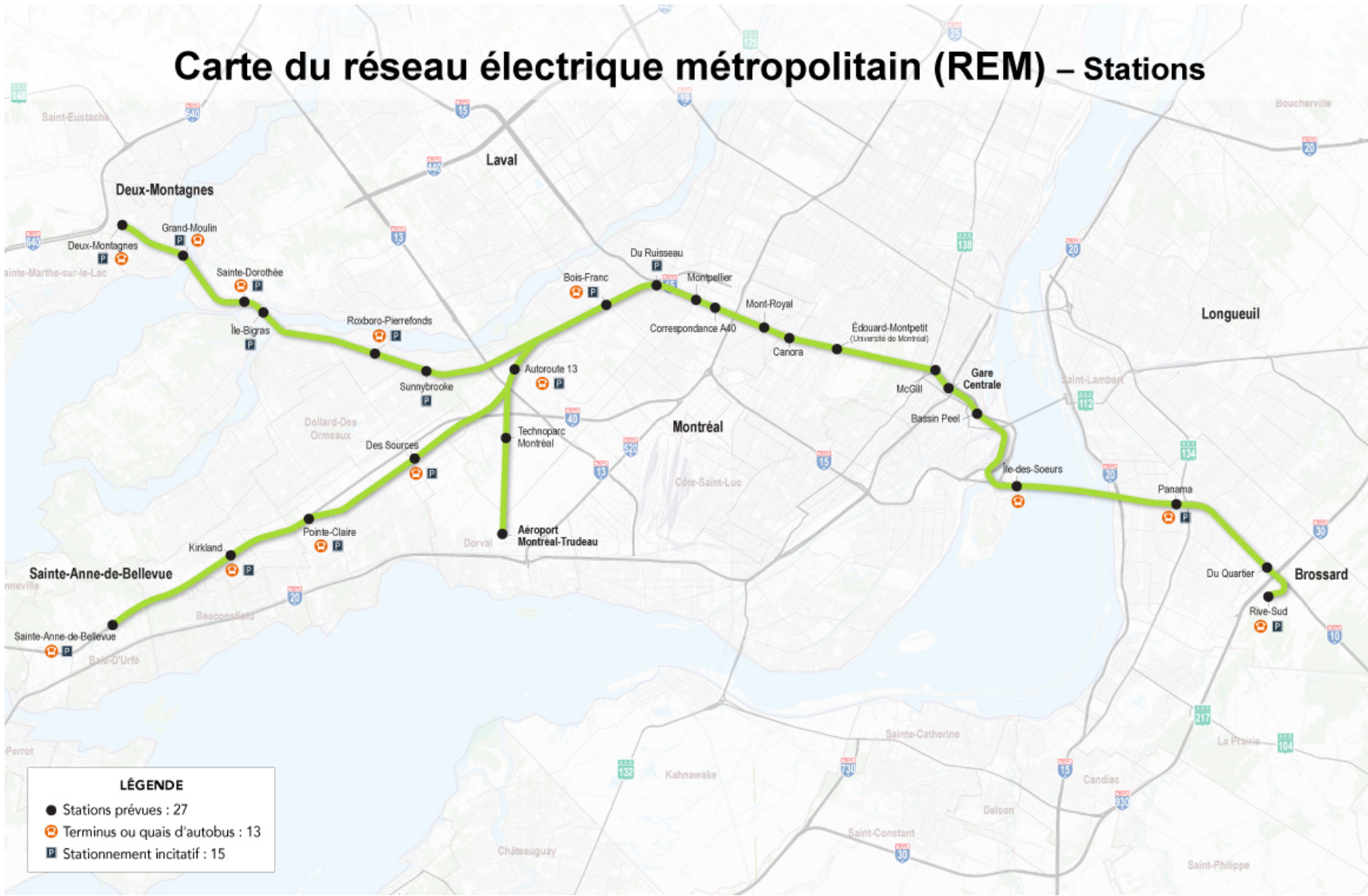
Antenne Aéroport

L'Antenne Aéroport repose entièrement sur des infrastructures nouvelles. Le tracé débute en tunnel à l'Aéroport Montréal-Trudeau et se poursuit vers le nord en tunnel sous l'aérogare et les pistes. À la sortie du territoire aéroportuaire, le tracé remonte en structure aérienne pour s'inscrire dans l'axe du boulevard Alfred-Nobel et finalement franchir l'autoroute 40 en structure aérienne pour se raccorder à niveau avec l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jonction de l'Aéroport Montréal-Trudeau).

En plus de la station de l'aéroport, qui sera réalisée par Aéroport de Montréal, on retrouve sur cette antenne la station Technoparc Montréal située à proximité de l'intersection du boulevard Alfred-Nobel et de la rue Alexander-Fleming.

Toutes les antennes sont reliées et intégrées en un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

Carte du réseau électrique métropolitain (REM) – Stations



Échéancier de l'intervention projetée

Le début de la phase de réalisation est prévu à la fin de l'année 2017 et les travaux de construction pour les quatre antennes devraient s'étendre sur une période de quatre à cinq ans selon la stratégie de réalisation qui sera retenue par le consortium qui sera sélectionné au terme de l'appel d'offres.

Investissements requis pour l'intervention projetée

Les coûts de construction du REM sont estimés à 6,04 G\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont confirmé leur participation financière au projet pour un investissement de 1,28 G\$ chacun. La Caisse de dépôt et de placement du Québec a pour sa part confirmé sa participation financière pour un investissement de 2,67 G\$

Étude d'impact environnemental

Une étude d'impact sur l'environnement a été publiée en juillet 2016. CDPQ Infra a effectué des mises à jour de cette étude dans le contexte de la procédure d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'ensemble de ces études sont disponibles sur le site de CDPQ Infra. Le décret environnemental du projet a été adopté le 3 mai 2017 (Décret 458-2017). Le décret visant à autoriser l'utilisation à une fin non agricole d'un terrain zoné agricole pour le projet a également été adopté le 3 mai 2017 pour le REM (Décret 456-2017).

3. LE REM ET LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Les résultats attendus par l'intervention projetée

Le REM offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7, avec une fréquence de service aux 2 minutes 30 sur le tronçon central en heure de pointe et aux 5 minutes en hors pointe. Sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, le projet REM est constitué de trois stations, à savoir Panama, Du Quartier et Rive-Sud. Cette antenne permet ainsi de répondre à plusieurs objectifs et orientations du schéma d'aménagement, à savoir :

- Accroître l'étendue du territoire de l'Agglomération desservi par un mode de transport collectif performant et structurant;
- Améliorer l'accès et l'offre de transport en commun;
- Permettre une densification résidentielle autour des stations;

Avis d'intervention

Réseau électrique métropolitain

- Contribuer au développement de grands pôles multifonctionnels (Panama et Du Quartier)
- Intégrer les réseaux de transport collectif et améliorer les connexions entre eux;
- Favoriser le transport actif et durable pour accéder aux stations;
- Améliorer la fluidité des déplacements et la sécurité routière;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores;
- Réduire les émissions de GES liées au trafic automobile.

Impact sur le réseau de transport en commun et sur les déplacements

Le REM sera connecté au réseau du métro, aux trains de banlieue ainsi qu'aux réseaux d'autobus. Pour mettre en œuvre cette intégration et offrir des correspondances efficaces aux usagers, des groupes de travail ont été créés avec le Réseau de transport métropolitain (RTM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ainsi que les sociétés de transport. La qualité des rabattements autobus et leur fluidité d'accès aux stations du REM revêt un caractère très important pour CDPQ Infra qui souhaite que le REM soit alimenté par les réseaux d'autobus. C'est pourquoi les groupes de travail mis en place avisent à planifier les réseaux de rabattement des circuits d'autobus pour accéder aux stations et à discuter des problèmes de congestion qui pourraient survenir.

Avis d'intervention Réseau électrique métropolitain



CDPQ Infra déploie également des efforts particuliers pour assurer l'accès sécuritaire aux gares pour les piétons et les cyclistes. Une analyse de l'ensemble des accès cyclistes aux gares a été réalisée afin d'identifier les accès sécuritaires. D'autre part, CDPQ Infra a prévu le raccordement de plusieurs pistes cyclables aux stations.

Enfin, CDPQ Infra a conclu des ententes de principes 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.

Impact du projet sur l'accessibilité universelle

Conformément à l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale permettant également l'accès aux personnes à mobilité réduite*, toutes les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques afin d'assurer l'accès universel. De plus, l'embarquement dans les rames se fait à niveau avec le quai pour favoriser l'accessibilité universelle. Ces équipements favoriseront l'intégration des personnes à mobilité réduite.

Impact du projet sur le territoire agricole

La localisation de la station terminale Rive-Sud vise à capter en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 les usagers régionaux se rendant aux stationnements incitatifs Chevrier et Panama afin notamment de désengorger les rues locales. Dans son Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil (2013), l'Agglomération reconnaît que « *Les stationnements incitatifs, quoique bénéfiques à l'utilisation du transport collectif, engendrent également un achalandage qui perturbe la circulation et crée des débordements dans les rues résidentielles avoisinantes* » (p.19). L'implantation de la station terminale Rive-Sud en amont de l'échangeur des autoroutes 10 et 30 permettra donc de décongestionner les rues locales de Brossard et ainsi de consolider le territoire urbain.

La station terminale Rive-Sud se situe en zone agricole et CDPQ Infra a obtenu un décret autorisant l'utilisation du terrain à une fin non agricole (Décret 456-2017). Afin de valoriser le territoire agricole situé aux abords de la station terminale Rive-Sud, CDPQ Infra a conclu en mars 2017 un partenariat avec l'Union des producteurs agricoles du Québec (UPA) et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ce partenariat permettra la création d'une fiducie foncière agricole et, à terme, d'un parc agricole métropolitain pour valoriser les activités et le territoire agricole et ainsi contribuer à limiter l'étalement urbain autour de la future station terminale Rive-Sud. Cette initiative vise non seulement à protéger ce territoire, mais aussi à aider à limiter le phénomène de l'étalement urbain en dynamisant l'activité agricole dans ce secteur. En vertu de cette entente, la CMM travaillera de concert avec CDPQ Infra et l'UPA pour convenir d'un plan directeur visant la mise en place d'un parc agricole métropolitain en cohérence avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, dont son objectif est d'augmenter de 6% la superficie des terres cultivées.

4. RÉPONDANT DE CDPQ INFRA

Madame Virginie Cousineau
Directrice, Affaires publiques
CDPQ Infra
Téléphone : 514-847-2129
Courriel : vcousineau@cdpqinfra.com

5. RÉPONDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Madame Lucie Tremblay
Directrice du Plan et de l'aménagement - Sous-ministériat adjoint à la région métropolitaine de Montréal
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Téléphone : 514 873-7781 poste 33295
Courriel : Lucie.Tremblay2@transport.gouv.qc.ca