
**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

**DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
DES PROJETS TERRESTRES**

**Rapport d'analyse environnementale
concernant la modification du décret numéro 458-2017
du 3 mai 2017 concernant le projet de
Réseau express métropolitain par CDPQ Infra inc.**

Dossier 3211-08-012

Le 23 mai 2018

*Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargé de projet : Monsieur Hubert Gagné

Coordonnatrice : Madame Valérie Saint-Amant

Supervision administrative : Monsieur Denis Talbot, directeur

Révision de textes et éditique : Madame Céline Robert, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la modification du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 concernant le projet de Réseau express métropolitain (REM, anciennement nommé Réseau électrique métropolitain) sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal par CDPQ Infra inc.

Le projet de REM est un projet de transport collectif de type système léger sur rail, électrique et entièrement automatisé. Il implique la construction de quatre antennes ferroviaires d'une longueur totale de 67 km. Les quatre antennes sont l'antenne Rive-Sud, l'antenne Aéroport, l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'antenne Deux-Montagnes. Au moment de sa mise en service prévue en 2021, le système comptera 26 stations, 8 terminus d'autobus et 12 stationnements incitatifs et offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7.

La demande de modification du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 a été déposée à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en avril 2018 afin de permettre de le rendre conforme au projet optimisé. En effet, le projet de REM a évolué depuis sa conception originale analysée dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale. Les principales modifications apportées au projet incluent la modification du tracé de l'antenne Rive-Sud dans les secteurs de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown, soit le remplacement du tunnel prévu sous le bassin Peel par un viaduc aérien circulant à l'intérieur de l'emprise ferroviaire du Canadien National entre Pointe-Saint-Charles et l'entrée à la gare Centrale, la relocalisation du centre d'atelier principal du REM à Saint-Eustache plutôt qu'à Pointe-Saint-Charles et la modification du tracé dans le secteur de la jonction de l'ouest et de l'autoroute 13. En outre, plusieurs modifications sont apportées aux stations de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, soit le retrait de la station Autoroute 13 et la relocalisation de la station Pointe-Claire légèrement à l'ouest de l'emplacement autorisé. L'initiateur a également demandé de maintenir deux options pour l'emplacement de la station de Kirkland, soit l'option au site du boulevard Saint-Charles, présentée initialement dans son étude d'impact, et l'option au site de la rue Jean-Yves autorisée par le décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017. Quelle que soit la station sélectionnée, l'initiateur compte également optimiser l'offre de places de stationnement en fonction des résultats des études d'achalandage, de l'offre de transport collectif de rabattement et des résultats des études de circulation. Ces renseignements seront déposés lors de la demande d'autorisation ministérielle concernant la construction de cette station. Ces études démontreront la justification de l'offre de stationnement incitatif à l'ouverture de l'antenne et son adéquation avec la station.

Peu d'impacts environnementaux ont été identifiés à la suite de l'analyse des divers changements apportés au projet. Les plus importants concernent le climat sonore en phase d'exploitation dans les secteurs Pointe-Saint-Charles et Griffintown, la perte d'habitat de la couleuvre brune, espèce faunique à statut particulier, et la réduction potentielle du nombre de cases de stationnement sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue. Pour le climat sonore en phase d'exploitation, l'initiateur réalisera une étude de modélisation sonore pour le nouveau tronçon aérien reliant Pointe-Saint-Charles à Griffintown. Si l'étude de modélisation démontre des impacts significatifs mesurés pour les récepteurs sensibles selon l'approche utilisée pour l'évaluation des impacts sonores du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports,

l'initiateur s'est engagé à appliquer des mesures d'atténuation. Concernant les couleuvres brunes, l'initiateur devra mettre en place des mesures d'atténuation et de suivi particulières dans les habitats propices à cette espèce. Il devra aussi compenser les pertes d'habitat de la couleuvre brune puisque la relocalisation la station Pointe-Claire à l'ouest de l'avenue Fairview a pour effet de détruire un habitat de qualité pour cette espèce. L'emplacement final de la station Kirkland et l'offre de stationnement incitatif ne sont pas encore établis. L'initiateur devra démontrer et justifier son choix d'emplacement et d'offre en fonction des résultats d'études d'achalandage et de circulation et de l'optimisation du rabattement du transport collectif.

La demande de modification du décret vise également à ajuster les conditions du décret initial en fonction des optimisations proposées. À ce sujet, l'équipe d'analyse est favorable à retirer le dernier paragraphe de la condition 3 concernant le transfert des sols arables déblayés compte tenu de l'importante contamination par les espèces végétales exotiques envahissantes. L'entière de la condition 8 concernant la dispersion atmosphérique en phase de construction dans le secteur Pointe-Saint-Charles peut être abrogée puisque cette condition devient caduque avec le retrait du tunnel. Également, la condition 9 sera modifiée pour permettre à l'initiateur de présenter une analyse démontrant que les travaux n'affecteront plus l'écoulement des eaux souterraines contaminées et le projet de captation des eaux souterraines contaminées de la Ville de Montréal. Le cas échéant, il serait soustrait des exigences de la condition 9. Enfin, le libellé de la condition 11 est modifié pour intégrer les exigences relatives à la compensation des pertes d'habitat de la couleuvre brune.

À la suite de cette analyse, il est recommandé que le dispositif du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 soit modifié afin d'autoriser les divers changements apportés au projet.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet.....	1
1.1 Projet optimisé.....	1
1.1.1 Modifications au tracé dans le secteur de Pointe-Saint-Charles et déplacement du centre d’entretien principal du REM à Saint-Eustache	2
1.1.2 Modifications aux stations.....	2
1.1.3 Autres modifications	3
2. Consultation des communautés autochtones	3
3. Analyse environnementale	3
3.1 Analyse de la justification des modifications au projet	4
3.2 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	4
3.2.1 Station Kirkland	4
3.2.2 Climat sonore.....	6
3.2.3 Émissions atmosphériques : condition 8.....	9
3.2.4 Eaux contaminés : condition 9.....	9
3.2.5 Couleuvre brune	6
3.3 Autres considérations	9
3.3.1 Sols contaminés	9
3.3.2 Milieu agricole : condition 3.....	10
3.3.3 Archéologie	10
3.3.4 Paysage	11
Conclusion.....	11
Références.....	13
Annexes	15

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS	17
ANNEXE 2 : FIGURE 1 : CARTE DU REM OPTIMISÉ.....	19
ANNEXE 3 : DÉCRET NUMÉRO 458-2017 DU 3 MAI 2017	21

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de modification du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 concernant le projet de Réseau express métropolitain (REM, anciennement nommé Réseau électrique métropolitain) sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal par CDPQ Infra inc.

La demande de modification du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 a été déposée à la ministre du Développement durable, de l'environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en avril 2018 afin de permettre de le rendre conforme au projet optimisé. En effet, le projet de REM a évolué depuis sa conception originale analysée dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale. Les modifications au projet et à ses impacts sont présentées dans le document d'appui à la demande de modification du décret.

Les sections qui suivent présentent les principaux changements au projet ainsi que l'analyse des impacts environnementaux qui en découlent.

Sur la base de l'information fournie par CDPQ Infra inc., l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être des changements proposés, l'acceptabilité environnementale de ceux-ci, et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

1. LE PROJET

Le projet de REM est un projet de transport collectif de type système léger sur rail, électrique et entièrement automatisé. Il implique la construction de quatre antennes ferroviaires implantées dans des corridors à voies doubles d'une longueur totale de 67 km. Les quatre antennes sont l'antenne Rive-Sud, l'antenne Aéroport, l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'antenne Deux-Montagnes. Elles seront toutes reliées à la gare Centrale au centre-ville de Montréal. Au moment de sa mise en service prévue en 2021, le système comptera 26 stations, 8 terminus d'autobus et 12 stationnements incitatifs et offrira un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7. Il sera composé de voies terrestres, souterraines et aériennes situées à l'intérieur d'une emprise ferroviaire entièrement dédiée et protégée contre les intrusions. Environ la moitié des voies ferroviaires du REM sera située dans des emprises ferroviaires existantes et près de 30 % dans des emprises routières existantes.

1.1 Projet optimisé

Les principales modifications apportées au projet de REM incluent la modification du tracé dans le secteur de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown, le remplacement du tunnel prévu sous le bassin Peel par un viaduc aérien circulant à l'intérieur de l'emprise ferroviaire du Canadien National (CN) entre Pointe-Saint-Charles et l'entrée à la gare Centrale, le déplacement du centre d'atelier principal du REM sur le site de l'atelier actuel du Réseau de transport métropolitain (RTM) à Saint-Eustache plutôt qu'à Pointe-Saint-Charles et la modification du

tracé dans le secteur de la jonction de l'ouest (voir figure 1 à l'annexe 2). À cet endroit, les voies de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue passent désormais sous l'autoroute 13 plutôt qu'au-dessus et empruntent le corridor ferroviaire Doney sur toute sa longueur. De plus, la station Autoroute 13 est retirée du projet et la station Pointe-Claire est légèrement déplacée à l'ouest de l'emplacement autorisé. Quant à l'emplacement de la station Kirkland, les deux options, soit celle du boulevard Saint-Charles et celle de la rue Jean-Yves, sont possibles. L'emplacement final devra être justifié lors de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

1.1.1 Modifications au tracé dans le secteur de Pointe-Saint-Charles et déplacement du centre d'entretien principal du REM à Saint-Eustache

En remplacement du tunnel initialement prévu entre la Pointe-Saint-Charles et le centre-ville de Montréal, la structure aérienne dans les secteurs de la rue Marc-Cantin sera prolongée pour atteindre une longueur d'environ 3 km le long du corridor du CN. Plus précisément, le REM circulera en aérien dans l'emprise ferroviaire du CN, puis passera au-dessus du canal Lachine (par un nouveau pont qui sera construit à côté de celui existant qui n'est pas assez large pour accueillir les nouvelles voies du REM) avant de se raccorder au viaduc ferroviaire existant au niveau de la rue de la Commune. Enfin, le REM ira rejoindre la structure aérienne au sud de la gare Centrale (viaduc du Sud) pour y entrer.

À la suite de cette modification de tracé, la fermeture de la rue Ottawa n'est plus requise, de même que la construction du tunnel d'accès vers le site d'entretien de Pointe-Saint-Charles. Ce dernier ne sera pas utilisé pour le projet et le centre d'entretien principal du REM est relocalisé à Saint-Eustache. Pour ce faire, des travaux de conversion et de réaménagement des infrastructures du site existant de Saint-Eustache sont prévus pour héberger les ateliers principaux du REM où s'effectuera la maintenance du matériel roulant. Concernant les infrastructures dont a encore besoin le RTM pour ses trains, l'initiateur a prévu réaliser une relocalisation temporaire sur le même site pour utilisation transitoire. Selon CDPQ Infra inc, aucune nuisance supplémentaire reliée au déplacement du centre d'entretien principal à Saint-Eustache n'est appréhendée.

1.1.2 Modifications aux stations

Des modifications ont été apportées à 6 des 27 stations initiales du REM, soit :

Sur l'antenne Rive-Sud :

- l'aménagement de la station Rive-Sud au niveau du sol plutôt qu'en aérien;
- le stationnement souterrain de la station Panama est remplacé par un stationnement de surface (le nombre de cases sera maximisé en fonction de l'espace disponible);
- la station Bassin Peel est relocalisée, sur un site à déterminer en collaboration avec la Ville de Montréal.

Sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue :

- la station Autoroute 13 est retirée de la portée du projet;
- la station Pointe-Claire est relocalisée au site identifié au projet de référence original, soit à l'ouest de l'emplacement autorisé (voir section 3.2.3);

- l'emplacement de la station Kirkland n'est pas encore établi, les deux options, soit celle du boulevard Saint-Charles et celle de la rue Jean-Yves, sont possibles (voir section 3.2.1).

1.1.3 Autres modifications

D'autres modifications mineures sont aussi décrites dans le document d'appui à la demande de modification du décret. Pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, le viaduc aérien aura un dégagement vertical minimal de 5,3 m au lieu des 9 m prévus, ce qui permet de réduire la hauteur des piles. Le dégagement minimum a été réduit à la suite d'une analyse plus poussée des besoins spécifiques du tracé.

Le tracé du REM dans le secteur de la jonction de l'ouest (où l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue se sépare de l'antenne Deux-Montagnes) est modifié pour rester au sol dans le corridor ferroviaire existant. Ainsi, le nouveau pont ferroviaire prévu au-dessus de l'autoroute 13 n'est plus requis. Enfin, le passage au-dessus de l'autoroute 40 à Pointe-Claire est déplacé un peu plus à l'est.

2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Aucune consultation gouvernementale des communautés autochtones n'a été effectuée dans le cadre de ce projet étant donné la nature des modifications demandées au décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale des modifications au projet de REM. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

L'information ayant servi de base à l'analyse provient principalement du document d'appui à la demande de modification du décret, des réponses aux questions et commentaires, d'autres documents ainsi que d'échanges avec différents professionnels lors de la consultation intra et interministérielle.

Les changements proposés par CDPQ Infra inc. à son projet n'ont majoritairement pas d'impact environnemental négatif significatif. Dans plusieurs des cas, ils permettent même de diminuer l'ampleur des impacts. Ce rapport se concentrera sur les impacts négatifs qui seront ajoutés ou intensifiés par les modifications au projet, soit les enjeux qui ont été retenus et qui sont présentés ci-dessous.

3.1 Analyse de la justification des modifications au projet

Afin de justifier ces changements au projet, l'initiateur mentionne que pendant tout le processus d'approvisionnement, qui s'est échelonné sur plus d'un an, il a poursuivi les échanges avec les villes et parties prenantes touchées par le projet afin d'en parfaire certains éléments. En parallèle, les consortiums en lice pour la construction du REM ont proposé des optimisations, permettant d'éviter des contraintes techniques importantes, de réduire certains risques sur l'échéancier tout en réduisant les coûts de construction. Ces optimisations s'expliquent par le processus d'ingénierie en continu, une approche visant à améliorer le projet grâce à la collaboration des parties prenantes. Selon l'initiateur, les optimisations n'auraient pas d'impact sur la qualité et le niveau de service (aucun impact sur les temps de parcours et impact marginal du retrait de la station Autoroute 13 sur l'achalandage total du REM).

Concernant le remplacement du tunnel entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown par un tracé aérien, l'initiateur explique que cette modification au projet permettra l'élimination de la majorité des contraintes liées à la gestion des sols et des eaux contaminées à Pointe-Saint-Charles et des sources de bruit et de la pollution atmosphérique associées à la manutention des déblais.

3.2 Analyse par rapport aux enjeux retenus

3.2.1 Station Kirkland

Deux emplacements ont été présentés dans le cadre de l'analyse environnementale du projet du REM pour desservir le secteur de Kirkland. Les deux emplacements, l'un situé au droit du boulevard Saint-Charles et l'autre au droit de la rue Jean-Yves aux abords du centre commercial RioCan Kirkland, portaient le nom de station Kirkland.

L'emplacement proposé dans l'addenda 2 (CDPQ Infra inc., Addenda 2, mai 2016 : volume de l'étude d'impact présentant l'antenne Saint-Anne-de-Bellevue) était situé au droit du boulevard Saint-Charles et comprenait un stationnement incitatif de 500 places ainsi qu'un débarcadère d'autobus. Des milieux humides ainsi que des occurrences d'une espèce floristique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable (Véronique mouron-d'eau) ont été identifiés à cet emplacement.

Lors du dépôt d'une note technique d'optimisation du projet (CDPQ Infra inc, 15 décembre 2016), l'initiateur a proposé un second emplacement pour la desserte de la municipalité de Kirkland. Ce nouvel emplacement situé au droit de la rue Jean-Yves et utilisant une partie de l'espace de stationnement du centre commercial permettait d'augmenter substantiellement l'offre de stationnement incitatif (2 500 places), d'aménager un terminus de 12 quais d'autobus en plus de limiter au minimum les empiètements en milieu naturel. La présentation de ce nouvel emplacement complétait l'optimisation de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue ayant fait l'objet d'une réduction majeure (notamment de l'offre de places de stationnement incitatif), afin de limiter au minimum les impacts sur les milieux naturels (boisés, milieux humides, habitats fauniques, espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être). La station Kirkland au droit de la rue Jean-Yves avait dès lors une importance stratégique en tant que pôle de rabattement des usagers automobilistes pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce sont les optimisations des stations Kirkland (au droit de

la rue Jean-Yves) et Sainte-Anne-de-Bellevue qui ont été autorisées par le décret numéro 458-2013 du 3 mai 2017.

Le document d'appui à la demande de modification du décret (CDPQ Infra inc., 28 mars 2018) indique que l'emplacement privilégié serait plutôt au droit du boulevard Saint-Charles, comme le prévoyait le projet original (CDPQ Infra inc., Addenda 2, mai 2016).

Après discussion, l'initiateur demande plutôt de garder les deux options d'emplacement possibles et d'optimiser l'offre de stationnement incitatif. Les choix d'emplacement et d'offre de stationnement incitatif seront en fonction des résultats d'études d'achalandage spécifique aux besoins de ce secteur du réseau, de l'optimisation du rabattement du transport collectif et des résultats des études de circulation (courriel du 15 mai 2018).

L'initiateur s'engage à favoriser le rabattement des transports collectifs pour alimenter le REM. La qualité des rabattements autobus et la fluidité d'accès aux stations revêtent un caractère très important pour CDPQ Infra inc. qui souhaite que le REM soit majoritairement alimenté par les réseaux d'autobus. Les travaux de planification des rabattements d'autobus avec l'Autorité régionale de transport métropolitain se poursuivent. Les services de rabattement seront ainsi planifiés de manière à répondre aux besoins des usagers en matière de mobilité.

Selon l'équipe d'analyse, l'emplacement de la station Kirkland au droit de la rue Jean-Yves apparaît préférable. Ce site permet de limiter au minimum les impacts sur le milieu naturel en utilisant principalement un site déjà remblayé. Il permet également d'assurer le rabattement automobile (et des réseaux d'autobus provenant de l'ouest et de l'extérieur de l'île de Montréal) plus près de l'extrémité de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, permettant ainsi aux usagers du réseau routier désirant accéder au REM d'y demeurer le moins longtemps possible. De plus, ce site permet plus facilement d'augmenter l'offre de stationnement incitatif en fonction de l'évolution de l'achalandage.

Si les études d'achalandage et de circulation démontrent que le site préférable est au droit du boulevard Saint-Charles, l'offre de stationnement incitatif y sera assurément limitée par rapport à l'emplacement au droit de la rue Jean-Yves. Selon l'équipe d'analyse, la réduction de l'offre de stationnement incitatif affaiblit la justification de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue. Il est possible que des usagers automobilistes manifestent de la déception, voire de l'opposition à cette modification. Néanmoins, si les études d'achalandage et de circulation démontrent clairement les avantages de cet emplacement et que l'exercice de planification régionale de rabattement du transport par autobus vers les stations du REM de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue permet d'assurer une desserte efficace et rapide, un réel transfert modal pourrait advenir dans l'ouest de l'île de Montréal et les municipalités adjacentes.

L'initiateur s'est engagé à déposer, dans le cadre de la demande visant l'obtention d'une autorisation prévue à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, les études d'achalandage, de rabattement des circuits d'autobus

et de circulation permettant de justifier l'emplacement retenu ainsi que l'offre de stationnement incitatif.

3.2.2 Climat sonore en phase d'exploitation

L'étude de climat sonore déposée en novembre 2016 pour le projet de REM n'incluait pas le nouveau tronçon aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown. De plus, ce nouveau tronçon traverse des secteurs résidentiels et contient des courbes qui, selon la littérature, sont susceptibles de générer des niveaux sonores plus importants. Par ailleurs, le document d'appui à la demande de modification du décret ne précise pas les récepteurs sensibles présents et susceptibles d'être affectés. Il est donc impossible pour l'équipe d'analyse de statuer sur l'acceptabilité des niveaux de bruit anticipés dans ce secteur, sans étude de climat sonore.

Dans son document d'appui à la demande de modification du décret, l'initiateur mentionne que le nouveau tracé entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown devrait amener une modification de l'ambiance sonore dans Griffintown pour les quelques récepteurs situés à proximité du tracé et aux Studios Mels, sans aller plus loin dans son analyse de l'impact. Concernant les nouvelles courbes prononcées ajoutées au tracé, il ajoute qu'elles n'amèneraient pas de modification au climat sonore comme elles demeurent au-dessus du rayon minimum de courbure et éloignées des récepteurs sensibles. Cependant, aucune donnée et aucun calcul ne permet d'appuyer cette affirmation. Par ailleurs, l'initiateur s'engage à réaliser une modélisation acoustique détaillée des impacts sur le climat sonore du projet optimisé complet en considérant les caractéristiques acoustiques et opérationnelles des équipements fixes et mobiles qui seront effectivement retenus. Sur la base de ces résultats, il implantera des mesures d'atténuation pour tout récepteur sensible subissant un impact significatif suivant l'approche utilisée pour l'évaluation des impacts sonores du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). Les résultats de cette étude, pour les secteurs de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown, seront déposés au plus tard avec la demande d'autorisation relative à la construction du tronçon aérien dans ce secteur.

Compte tenu de l'engagement de l'initiateur à réaliser une modélisation acoustique détaillée des impacts sur le climat sonore du projet optimisé complet et à appliquer des mesures d'atténuation sonore, le cas échéant, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact de la modification de tracé dans les secteurs de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown sur le climat sonore en phase d'exploitation est acceptable.

3.2.3 Couleuvre brune

Les modifications au projet amènent de nouveaux impacts sur une espèce faunique à statut particulier, soit la couleuvre brune. Ces impacts sont concentrés dans trois secteurs.

Nouveau tracé aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown

Le nouveau tracé aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown s'inscrit dans l'emprise du CN. Aucun inventaire de couleuvre brune n'a été réalisé dans cette emprise, mais la présence de l'espèce est probable. À terme, les pertes d'habitat pour cette espèce ne devraient pas être

significatives étant donné la conception aérienne des voies et de leurs constructions superposées aux voies du CN.

Toutefois, selon le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), des mesures d'atténuation durant le chantier de construction pourraient être nécessaires en fonction des méthodes et des périodes de travail. Ces renseignements sur les travaux seront connus plus précisément et transmis dans le cadre des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les mesures d'atténuation envisageables seraient similaires à celles prévues pour le tronçon du Bois-de-Liesse de l'antenne Deux-Montagnes.

Dans son document de réponses, l'initiateur s'est engagé à mettre en place des mesures de travail équivalentes à celles prévues pour le tronçon du Bois-de-Liesse pour le nouveau tronçon aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown lorsque les conditions d'habitat sont propices à la couleuvre brune. Pour le MFFP, cet engagement est satisfaisant.

Compte tenu de cet engagement de l'initiateur à mettre en place des mesures d'atténuation spécifiques à la couleuvre brune durant le chantier de construction, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact sur la couleuvre brune de la modification de tracé entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown est acceptable.

Station Pointe-Claire

Pendant l'analyse environnementale du projet de REM, effectuée à la fin de l'année 2016 et le début de l'année 2017, une note technique datée du 15 décembre 2016 a été déposée par l'initiateur. Cette note technique de justification des emplacements retenus pour les stations du REM a présenté une version optimisée de la station Pointe-Claire. Le nouveau site était situé à l'est de l'avenue Fairview, alors que l'emplacement retenu à l'étude d'impact était plutôt à l'ouest. L'emplacement optimisé permettait d'éviter totalement les impacts sur une population documentée et viable de couleuvre brune, laquelle est une espèce faunique à statut particulier. Ainsi, la localisation de la station Pointe-Claire dans le stationnement du centre Fairview Pointe-Claire était optimale au point de vue faunique, sans aucun empiètement sur le terrain boisé à l'ouest de l'avenue et constituait l'emplacement de moindre impact.

Le document d'appui à la demande de modification du décret vient annuler cette optimisation. En effet, l'initiateur semble finalement choisir de construire cette gare au site initial, situé dans le milieu en friche et dans un habitat de la couleuvre brune. Les explications fournies par CDPQ Infra inc. pour rejeter l'alternative sont succinctes, ne permettent pas d'évaluer le choix de la variante de moindre impact et de justifier le choix de l'alternative ouest, notamment en regard des impacts importants sur la couleuvre brune. Ainsi, dans l'application de la séquence éviter-minimiser-compenser, l'évitement des impacts sur la couleuvre brune est incomplet. L'initiateur précise tout de même qu'un exercice de minimisation des impacts sur le milieu naturel (milieu humide et faune) a été effectué. Advenant que cette localisation soit la seule option possible, des mesures d'atténuation devront être mises en place et des mesures de compensation devront être discutées concernant la couleuvre brune.

Or, selon le MFFP, les solutions de compensation sont limitées et la population de couleuvre brune que l'on retrouve dans ce secteur de Pointe-Claire est très bien documentée. Elle est viable, autosuffisante et bien adaptée à son habitat. Les résultats d'inventaire et d'observation des dernières années montrent que la population est abondante et se maintient dans le temps. L'habitat diversifié est de très bonne qualité (abri, nourriture, hibernacle, exposition). Cette population est enclavée et relativement isolée des autres populations les plus proches. En ce sens, elle constitue une unité de conservation importante pour le maintien de cette espèce à statut particulier. L'implantation de la station est maintenant prévue directement dans le milieu en friche qui est la composante dominante de l'habitat de la couleuvre brune du secteur. Les pertes engendrées par la station pourraient avoir un effet négatif important sur la population de couleuvre brune, notamment affecter sa capacité de maintien à long terme. L'ajout de la station du REM dans le quadrilatère de milieu naturel augmente la pression sur la meilleure portion d'habitat de la couleuvre brune et réduit la marge de manœuvre future pour conserver un habitat suffisant.

Ainsi, le MFFP est d'avis qu'une modification de la condition 11 du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 doit être faite afin d'y inclure un élément de compensation pour les pertes d'habitat de la couleuvre brune. La condition ne prévoit actuellement que des suivis, exigés essentiellement dans le secteur de l'autoroute 13 et celui du Bois-de-Liesse. Ces secteurs ne connaîtront aucune perte significative d'habitat de couleuvre brune au terme de la construction du projet (long terme) et c'est pourquoi aucune compensation n'a été exigée dans la condition de décret. Cependant, la modification de la localisation de la station Pointe-Claire vient modifier les conclusions de l'analyse environnementale de l'impact du projet sur la couleuvre brune. L'aspect de compensation devrait donc être inclus dans la condition 11 du décret, si l'alternative ouest est retenue.

L'initiateur s'est engagé à mettre en place, pour la station Pointe-Claire, les mêmes mesures d'atténuation et de protection de la couleuvre brune que celles prévues pour les autres secteurs du REM où son habitat a été recensé. Ces mesures comprennent le repérage des individus présents, la capture et la relocalisation dans un site prédéterminé et autorisé par les experts du gouvernement, la sécurisation du site de construction pour prévenir l'entrée d'individus durant les travaux et l'entretien ciblé du site de construction pour prévenir l'accumulation de matériaux pouvant être utilisés par la couleuvre (par exemple, pour des hibernacles). Cependant, les pertes d'habitat causées par la construction de la station Pointe-Claire pourraient mener à un déclin et une disparition à moyen terme de cette population. Les mesures d'atténuation proposées n'auraient aucune incidence sur cet impact majeur.

L'équipe d'analyse est d'avis que l'initiateur devra, s'il choisit bel et bien de situer la station Pointe-Clair à l'ouest de l'avenue Fairview dans le milieu en friche, compenser les pertes d'habitat de la couleuvre brune. Ainsi, une modification de la condition 11 du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 doit être faite afin d'y ajouter un volet de compensation des pertes d'habitat de la couleuvre brune.

Nouveau tracé au sol dans le secteur de l'autoroute 13

L'ancienne emprise Doney du CN où passera le REM dans la partie est de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, près de l'autoroute 13, est également utilisée par la couleuvre brune.

Dans son document de réponses, l'initiateur s'est engagé à mettre en place les mesures d'atténuation et les suivis qu'il avait prévu mettre en place à l'est de l'autoroute 13 dans les milieux naturels à l'ouest de l'autoroute 13. Pour le MFFP, cet engagement est satisfaisant.

Compte tenu de cet engagement de l'initiateur à mettre en place des mesures d'atténuation et de suivis spécifiques à la couleuvre brune, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact sur la couleuvre brune de la modification de tracé dans le secteur de l'autoroute 13 est acceptable.

3.3 Autres considérations

3.3.1 Émissions atmosphériques : condition 8

Dans son document d'appui à la demande de modification du décret, l'initiateur mentionne que la modification du tracé dans le secteur de Pointe-Saint-Charles, soit de construire en aérien plutôt qu'en souterrain, amène une réduction importante des émissions atmosphériques prévues associées à l'excavation et la manutention de grandes quantités de déblais.

Les experts du MDDELCC sont d'avis qu'en raison de l'abandon du projet de construction d'un tunnel dans le secteur de Pointe-Saint-Charles et son remplacement par un tracé en aérien générant beaucoup moins d'émissions atmosphériques (poussières et dioxyde d'azote), la condition 8 du décret ne devrait plus s'appliquer dans le cadre du projet de REM optimisé. Toutefois, les mesures d'atténuation prévues pour limiter les émissions atmosphériques sur le chantier de construction du projet optimisé dans le secteur de Pointe-Saint-Charles devront être consignées dans le plan de gestion des émissions atmosphériques prévu à la condition 7 du décret. L'initiateur s'est engagé en ce sens dans son document de réponses.

Compte tenu de l'engagement de l'initiateur à inclure le secteur modifié aux travaux visés par le plan de gestion atmosphérique prévue à la condition 7 du décret, l'équipe d'analyse est d'avis que la condition 8 du décret peut être retirée.

3.3.2 Eaux contaminées : condition 9

Dans son document d'appui à la demande de modification du décret, l'initiateur mentionne que la modification du tracé dans le secteur de Pointe-Saint-Charles, surtout le retrait de la section en tunnel, permet l'élimination de l'impact prévu sur le panache d'écoulement des hydrocarbures en phase libre et l'interférence appréhendée avec le projet de captage et de traitement des eaux souterraines contaminées de la ville de Montréal. L'initiateur propose de retirer la condition 9 du décret relative aux eaux souterraines du secteur de Pointe-Saint-Charles et de se soustraire à l'obligation de présenter une évaluation hydrogéologique finale des impacts sur l'écoulement des eaux souterraines.

Compte tenu des modifications au projet dans le secteur de Pointe-Saint-Charles, l'équipe d'analyse est d'avis que l'initiateur doit démontrer, par une analyse effectuée par un ingénieur, que les méthodes de travail n'affecteront pas l'écoulement des eaux souterraines contaminées et le système de captage et de traitement des eaux souterraines contaminées prévu par la Ville de Montréal. Cette démonstration doit être déposée dans le cadre de la première demande visant l'obtention d'une autorisation prévue à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour tous travaux prévus dans le secteur visé. Si l'initiateur ne peut faire ladite démonstration, les exigences prévues à la condition 9 seront maintenues.

3.3.3 Milieu agricole : condition 3

Le dernier paragraphe de la condition 3 du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 exige que le respect de l'engagement de l'initiateur à transférer les sols arables déblayés en zone agricole soit démontré et détaillé dans un document synthèse et que ce document synthèse soit déposé auprès du MDDELCC au plus tard six mois après la mise en œuvre de l'engagement. Cet engagement de l'initiateur concerne les sols arables au site de la station terminale Rive-Sud. Cependant, le document d'appui à la demande de modification du décret mentionne que les inventaires floristiques sur le site ont montré que la totalité du terrain existant est envahie par des espèces exotiques envahissantes (EEE). Les sols arables seront par conséquent contaminés et impropres à la réutilisation sur d'autres terrains agricoles. Pour cette raison, l'initiateur aimerait revenir sur son engagement. Il propose ainsi de retirer le dernier paragraphe de la condition 3 du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017. Consulté sur cette requête, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation est d'avis que cette modification n'est pas susceptible d'entraîner un impact supplémentaire du projet de REM sur le territoire ou les activités agricoles.

Compte tenu des EEE présentes en grand nombre sur le site de la future station terminale Rive-Sud et de la contamination des sols arables, l'équipe d'analyse est d'avis que la proposition d'enlever le dernier paragraphe de la condition 3 du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 est acceptable.

3.3.4 Sols contaminés

Dans le cadre de sa demande de modification du décret, l'initiateur a déposé ses façons de faire et principes prévus au sujet de la caractérisation et de la gestion des sols contaminés. Ceux-ci seront donc intégrés au décret modifiant le décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017.

3.3.5 Archéologie

Dans son document d'appui à la demande de modification du décret, l'initiateur précise que des sites à potentiel archéologique sont encore à repérer le long du nouveau tracé aérien entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown. Pour ce faire, une étude de potentiel archéologique du nouveau tracé est en cours de réalisation. De plus, les experts du ministère de la Culture et des Communications (MCC) ont été et seront consultés dans le cadre de cette étude. Ils ont été impliqués en amont afin que l'enjeu archéologique soit répondu à leur satisfaction. Ces considérations sont traitées en parallèle de la procédure directement par le MCC.

3.3.6 Paysage

Dans son document d'appui à la demande de modification du décret, l'initiateur précise que les changements au tracé entre Pointe-Saint-Charles et Griffintown (viaduc aérien plutôt que tunnel) amèneront une modification du paysage à partir du fleuve vers Montréal. Dans son document de réponses, il ajoute que cette modification ne provoquerait pas d'impact significatif. Selon lui, le REM circulera le long de la rue Wellington sur le talus où circulent actuellement les trains de Via Rail et du CN.

Concernant la vue du centre-ville de Montréal vers le fleuve, l'initiateur est d'avis qu'aucun impact visuel significatif n'est appréhendé. Les points de vue sur le fleuve à partir du centre-ville ne devraient pas être affectés par le REM puisque l'élévation de ces points de vue est généralement plus haute que la nouvelle structure du REM.

Pour justifier ces évaluations, des simulations visuelles seront ultérieurement déposées par l'initiateur. Ces simulations seront revues par le Comité aviseur sur l'intégration urbaine et architecturale du REM. À noter que la Ville de Montréal a été consultée en amont sur cette optimisation du tracé. Compte tenu de la subjectivité associée à l'analyse d'un impact visuel, le Ministère est d'avis que le Comité aviseur sur l'intégration urbaine saura gérer ce type d'impact avec les outils appropriés.

3.3.7 Milieux hydriques et humides

Selon le document d'appui à la demande de modification du décret, le déplacement des stations Pointe-Claire et Kirkland (à l'emplacement du boulevard Saint-Charles) amènera un empiètement additionnel du projet en milieux naturels, dont certains milieux humides. À l'opposé, le retrait de la station Autoroute 13 permet de diminuer les pertes de milieux naturels provoquées par le projet de REM.

La modification dans les superficies affectées devra être calculée et sera ajoutée au bilan des pertes du projet qui devront être compensées en fonction des engagements de l'initiateur et des conditions du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017.

Concernant le nouveau pont à construire au-dessus du canal Lachine à la suite de la modification du tracé dans ce secteur, l'initiateur précise qu'aucun empiètement permanent n'est prévu. Il n'y aura donc pas d'impact dans l'habitat du poisson.

CONCLUSION

L'analyse de la demande de modification du décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 présentée par CDPQ Infra inc. amène l'équipe d'analyse à conclure que les divers changements apportés au projet autorisé par le gouvernement présentent peu d'impact sur l'environnement. Les plus importants concernent le climat sonore en phase d'exploitation dans les secteurs Pointe-Saint-Charles et Griffintown, la perte d'habitat de la couleuvre brune et la réduction du nombre de cases de stationnement sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue. Pour le climat sonore en phase d'exploitation, l'initiateur réalisera une étude de modélisation sonore

pour le nouveau tronçon aérien reliant Pointe-Saint-Charles à Griffintown. Si l'étude de modélisation démontre des impacts significatifs mesurés pour les récepteurs sensibles selon l'approche utilisée pour l'évaluation des impacts sonores du MTMDET, l'initiateur s'est engagé à appliquer des mesures d'atténuation. Concernant la couleuvre brune, l'initiateur devra mettre en place des mesures d'atténuation et de suivi particulières dans les habitats propices à cette espèce. Il devra aussi compenser les pertes d'habitat de la couleuvre brune puisqu'il choisit de situer la station Pointe-Claire à l'ouest de l'avenue Fairview. L'emplacement final de la station Kirkland et l'offre de stationnement incitatif ne sont pas encore établis. L'initiateur devra démontrer et justifier son choix d'emplacement et d'offre en fonction des résultats d'études d'achalandage et de circulation et de l'optimisation du rabattement du transport collectif.

Par ailleurs, l'équipe d'analyse est favorable à retirer le dernier paragraphe de la condition 3 concernant le transfert des sols arables déblayés compte tenu de l'importante contamination par les espèces végétales exotiques envahissantes. L'entièreté de la condition 8 concernant la dispersion atmosphérique en phase de construction dans le secteur Pointe-Saint-Charles peut être abrogée puisque cette condition devient caduque avec le retrait du tunnel. Également, la condition 9 sera modifiée pour permettre à l'initiateur de présenter une analyse démontrant que les travaux n'affecteront plus l'écoulement des eaux souterraines contaminées et le projet de captation des eaux souterraines contaminées de la Ville de Montréal. Le cas échéant, il serait soustrait des exigences de la condition 9. Enfin, le libellé de la condition 11 est modifié pour intégrer les exigences relatives à la compensation des pertes d'habitat de la couleuvre brune.

Il est, par conséquent, recommandé que le gouvernement modifie le décret numéro 458-2017 du 3 mai 2017 autorisant le projet du REM sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal par CDPQ Infra inc.

Original signé par :

Hubert Gagné, M.Sc.Géogr.

Chargé de projets

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

Valérie Saint-Amant, M. Sc. Environnement

Coordonnatrice des projets de transport

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

RÉFÉRENCES

CDPQ INFRA INC. Réseau électrique métropolitain – *Étude d'impact sur l'environnement – Addenda no 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 (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;

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. Réseau express métropolitain – *Projet REM optimisé*, par Cima+ Hatch Coentreprise, 28 mars 2018, totalisant environ 44 pages incluant 1 annexe;

CDPQ INFRA. *Réponses de CDPQ Infra aux questions du MDDELCC* formulées le 26 mars 2018, 29 mars 2018, 9 pages;

CDPQ INFRA. *Réponses additionnelles de CDPQ Infra aux questions du MDDELCC* formulées le 4 avril 2018, 4 avril 2018, 5 pages;

Lettre de M. Jean-Marc Arbaud, de CDPQ Infra inc., à M^{me} Isabelle Melançon, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 4 avril 2018, concernant le dépôt de la demande de modification du décret 458-2017 délivré à CDPQ Infra inc., totalisant environ 55 pages incluant 1 annexe;

Courriel de M. Jean-Marc Arbaud, de CDPQ Infra, à M^{me} Marie-Josée Lizotte, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 15 mai 2018 à 11 h 54, concernant la modification de décret et la station Kirkland.

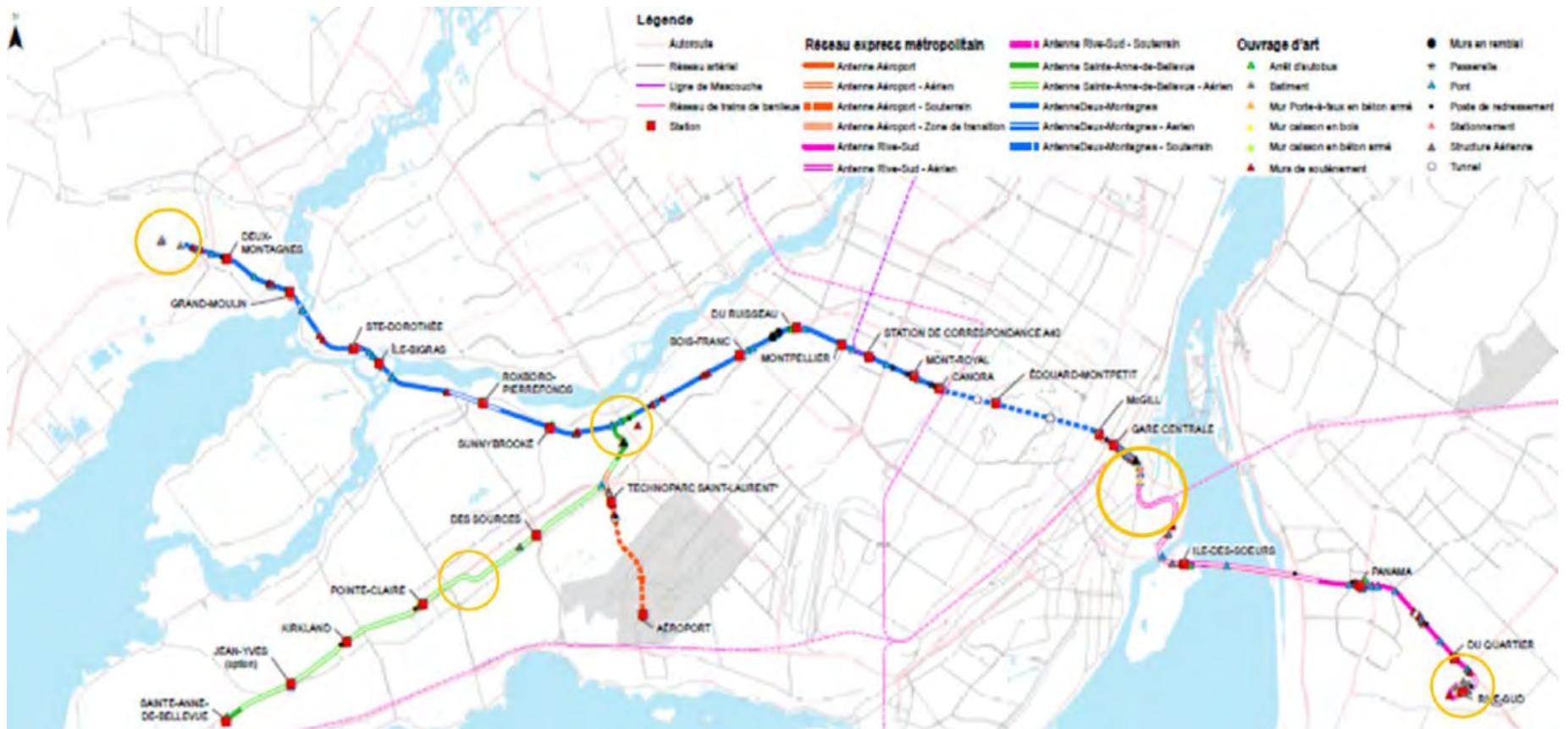
ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du Ministère ainsi que les ministères suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du Territoire;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec;
- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux.

ANNEXE 2 : FIGURE 1 : CARTE DU REM OPTIMISÉ



Source : *Projet de REM optimisé, mars 2018. Note : mauvaise qualité de l'image à la source. Cercles jaunes : secteurs modifiés du projet.*

ANNEXE 3 : DÉCRET NUMÉRO 458-2017 DU 3 MAI 2017