

331

DA104

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

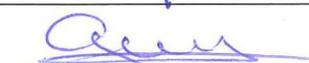
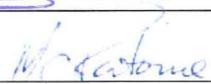
6211-14-009

Note technique

Minimisation des impacts environnementaux du REM

362496-HA-00-0000-215-EI-004

Date	Révision	Description
2016-12-15	00	Information

	Nom	Signature	Date
Émis par :	Dominique Dubé		2016-12-15
Vérifié par	Gisèle Belem		2016-12-15
Approuvé par :	Marie-Christine Patoine OIQ no 44218		

Ce document a été préparé pour le projet identifié ci-haut ou pour une partie du projet et celui-ci ne doit pas être invoqué ou utilisé pour tout autre projet sans qu'une vérification indépendante n'ait été menée quant à sa pertinence et, après avoir obtenu, au préalable, l'autorisation écrite de Hatch Infrastructure. Hatch Infrastructure n'accepte aucune responsabilité quant à l'utilisation de ce document pour des fins autres que celles pour lesquelles il a été commandé. Toute personne utilisant ou se basant sur le contenu de ce document pour toute autre fin convenue, et par une telle utilisation confirme son accord pour indemniser Hatch Infrastructure pour toute perte ou dommage en résultant. Hatch Infrastructure n'accepte aucune responsabilité pour ce document vis-à-vis toute autre partie que la personne qui l'a commandée. Dans la mesure où ce rapport est basé sur des informations fournies par d'autres parties, Hatch Infrastructure décline toute responsabilité pour toute perte ou dommage subi par le client, que ce soit contractuel ou délictuel, découlant des conclusions sur la base des données fournies par des parties autres que Hatch Infrastructure et utilisé par Hatch Infrastructure dans la préparation de ce rapport.

362496-HA-00-0000-215-EI-004, Rév. 00,

Ver: 04.03

Table des matières

1. Introduction.....	1
2. Description des optimisations	1
2.1 Optimisations relatives aux stations	1
2.1.1 Stations additionnelles.....	1
2.1.2 Stations optimisées.....	2
2.2 Options relatives aux ouvrages d'art	6
2.2.1 Ouvrage d'art – rue Guy	6
2.3 Option relative au tracé.....	6
2.3.1 Variante de tracé interstation Des Sources/Pointe-Claire	6
3. Synthèse des impacts évités du fait des optimisations proposées.....	7

Liste des figures

Figure 2-1 : Milieu humide évité par la relocalisation de la station Pointe-Claire	2
Figure 2-2 : Configuration proposée de la station Kirkland.....	3
Figure 2-3 : Milieux humides évités en déplaçant la station Kirkland	3
Figure 2-4 : Nouvelle configuration de la station Sainte-Anne-de-Bellevue	5
Figure 2-5 : Milieux humides présents sur le site de la station Sainte-Anne-de-Bellevue	5
Figure 2-6 : Tracé de contournement de l'hôtel Holiday Inn.....	6

Liste des tableaux

Tableau 3-1 : Variations nettes des surfaces impactées sur les éléments du milieu naturel et préoccupations prises en considération sur le plan du transport et du paysage.....	8
---	---

1. Introduction

La présente note a pour but de présenter les différentes optimisations actuellement à l'étude dans le cadre du projet du REM. Cette mise à jour est présentée à titre indicatif afin de situer les analystes du MDDELCC et du BAPE par rapport à l'évolution du projet décrit dans l'Étude d'impact.

Du point de vue du transport, certaines optimisations contribueront à l'amélioration de l'accessibilité du service du REM par l'intermodalité qui sera offerte du fait de la connexion avec des stations de métro. Les optimisations à l'étude ont, pour la grande majorité, été élaborées avec l'intention de minimiser les impacts environnementaux sur les composantes du milieu naturel et d'améliorer la connectivité du REM avec le réseau de transport en commun existant. Les informations détaillées ci-dessous concernant les superficies relatives aux milieux humides, boisés et aires protégées ou d'intérêt écologique proviennent des plus récentes données sur l'aire d'étude, documentées dans les rapports d'inventaires biologiques déposés au MDDELCC en novembre 2016.

2. Description des optimisations

2.1 Optimisations relatives aux stations

2.1.1 Stations additionnelles

2.1.1.1 Station McGill

La station McGill a été retenue pour offrir une correspondance avec la station McGill de la ligne verte du métro de Montréal et desservir le secteur de l'Université McGill et pôles d'affaires adjacents. Cette station est située dans l'arrondissement Ville-Marie, sous l'avenue McGill College et s'inscrit dans le tunnel Mont-Royal entre les rues de Maisonneuve et Sainte-Catherine. L'ensemble des infrastructures reliées à la station seront souterraines, et les quais d'embarquement seront situés à une profondeur d'environ 14 m. L'accès à la station est prévu depuis la Place Montréal Trust, le Centre Eaton et la station de métro McGill.

2.1.1.2 Station Édouard-Montpetit

La station Édouard-Montpetit a été retenue pour offrir une correspondance entre le REM et la station de métro Édouard-Montpetit de la ligne bleue du métro de Montréal. L'accès à la station sera situé à proximité du campus de l'Université de Montréal, et son édicule remplacera l'un des édicules existants de la STM pour en faire un édicule conjoint d'accès au REM et au métro. La station du REM sera située à une profondeur d'environ 70 m dans le tunnel du Mont-Royal sous l'avenue Vincent-D'Indy. Cette station favorisera, en plus de l'intermodalité avec le métro, l'accessibilité au REM à un important bassin de population provenant ou se rendant aux universités et hôpitaux du secteur.

Réseau électrique métropolitain (REM)

2.1.1.3 Station Bassin Peel

La station Bassin Peel sera située dans l'arrondissement Sud-Ouest permettant la desserte des secteurs Pointe-Saint-Charles et Griffintown. La station sera souterraine et située directement sous le Bassin Peel, à une profondeur d'environ 30 m. Les accès à la station seront localisés de part et d'autre du bassin Peel, l'un sur la rue de la Commune et l'autre sur la rue Mill. Leur emprise totale au sol est estimée à 0,2 hectare. Cette station permettra de desservir un secteur en plein développement tel que planifié par le PPU Griffintown, et assurerait un achalandage accru au REM.

2.1.2 Stations optimisées

2.1.2.1 Station Pointe-Claire

Cette optimisation consiste à déplacer la station Pointe-Claire ainsi que l'ensemble de ses équipements à l'est de l'avenue Fairview. L'objectif est de mieux intégrer le REM à un projet de développement immobilier prévu dans ce secteur. Le terminus d'autobus sera couvert et surplombé d'un stationnement étagé. La station sera par conséquent positionnée de façon à éviter complètement l'empiètement de 0,04 hectare sur un milieu humide d'une superficie totale de 15,7 hectares. Ce dernier positionnement permettrait également d'éviter complètement la perte d'habitats utilisés par la couleuvre brune, une espèce faunique « susceptible » en vertu de la LEMV. Il en est de même pour l'évitement d'une perte de cinq occurrences d'espèces floristiques à statut précaire, relatives à deux espèces : le noyer cendré, désigné « susceptible » en vertu de la LEMV et la sanguinaire du Canada, espèce « vulnérable à la récolte ». La superficie totale de la station Pointe-Claire et de ses installations ne devrait pas varier de façon significative.



Figure 2-1 : Milieu humide évité par la relocalisation de la station Pointe-Claire

Réseau électrique métropolitain (REM)

2.1.2.2 Station Kirkland

Cette optimisation vise le déplacement de la station Kirkland, du boulevard Saint-Charles à la rue Jean-Yves. Elle serait localisée sur le terrain du centre commercial existant Centre RioCan Kirkland, soit au nord de l'autoroute 40 au niveau de la rue Jean-Yves sur le territoire de la ville de Kirkland. La station comprendrait un terminus d'autobus couvert et surplombé d'un stationnement étagé. Cette optimisation vise à mieux intégrer la station Kirkland au secteur visé par un redéveloppement. Elle permet également d'éviter l'empiètement de 7,2 hectares sur des milieux humides présents sur le site du boulevard Saint-Charles, ainsi que la perte de quatre occurrences de la Véronique mouron-d'eau, une espèce floristique désignée « vulnérable » en vertu de la LEMV et réduirait l'emprise totale du projet de 8,3 hectares.

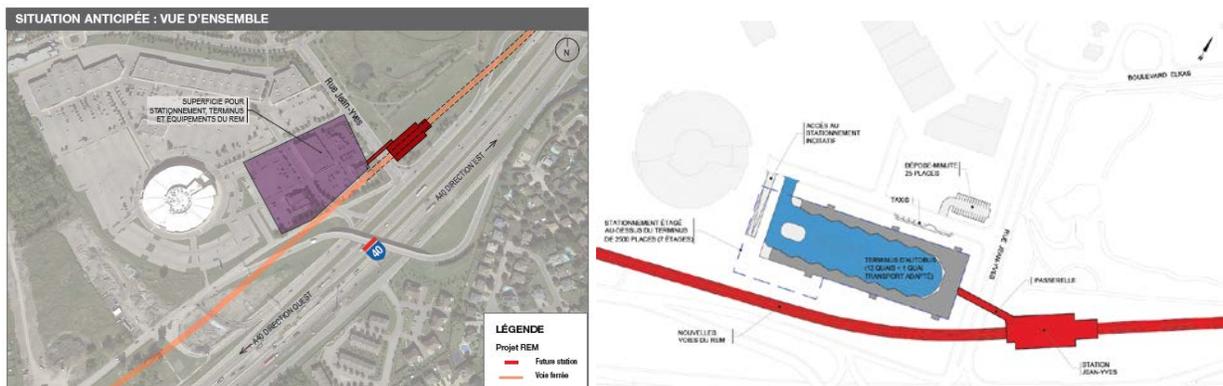


Figure 2-2 : Configuration proposée de la station Kirkland

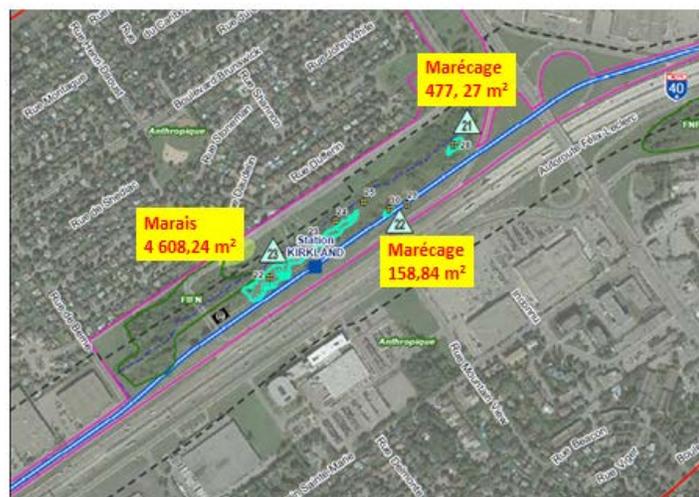


Figure 2-3 : Milieux humides évités en déplaçant la station Kirkland

Réseau électrique métropolitain (REM)

Les caractéristiques de la station Jean-Yves seraient les suivantes :

- La station s'organiserait en trois niveaux : le niveau des quais, le niveau intermédiaire permettant d'accéder au stationnement et au terminus par une passerelle piétonnière passant au-dessus de la rue Jean-Yves, et le niveau d'accès au sol.
- Le terminus, le stationnement incitatif et le débarcadère seraient situés à l'ouest de la rue Jean-Yves.
- Le stationnement étagé de 2 500 places serait situé au-dessus du terminus d'autobus. Sept étages de stationnement seraient requis pour atteindre le nombre de places souhaité.
- Le terminus d'autobus comprendrait : 12 quais d'autobus, 1 quai pour autobus de transport adapté et 6 aires de régulation (dont 1 avec une prévision pour une borne de recharge électrique).
- Le débarcadère comprendrait 25 places pour voitures, 5 places de taxis, 1 place pour taxi collectif et 1 place pour taxi de transport adapté. Le débarcadère serait situé au nord de la voie d'accès du Colisée (cinéma du Centre RioCan Kirkland). Les espaces pour taxis seraient situés le long du terminus d'autobus sur la voie d'accès du Colisée.

2.1.2.3 Station Sainte-Anne-de-Bellevue

Les équipements initialement prévus à la station Sainte-Anne-de-Bellevue, soit un stationnement incitatif de 2000 places et un terminus d'autobus d'une dizaine de quais, seront déplacés à la station Kirkland. Seul un stationnement de 200 places y sera aménagé, avec 5 quais d'autobus.

Cette optimisation permet d'éviter un milieu humide de 1,8 hectare. La superficie totale de la station Sainte-Anne-de-Bellevue passerait de 9,2 à 2,8 hectares. Cette diminution de superficie permettrait également d'éviter la perte de trois occurrences d'espèces floristiques à statut précaire, relatives à deux espèces : le noyer cendré et le trille blanc (espèce vulnérable à la récolte).

Réseau électrique métropolitain (REM)

PLAN D'IMPLANTATION - IDENTIFICATION DES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

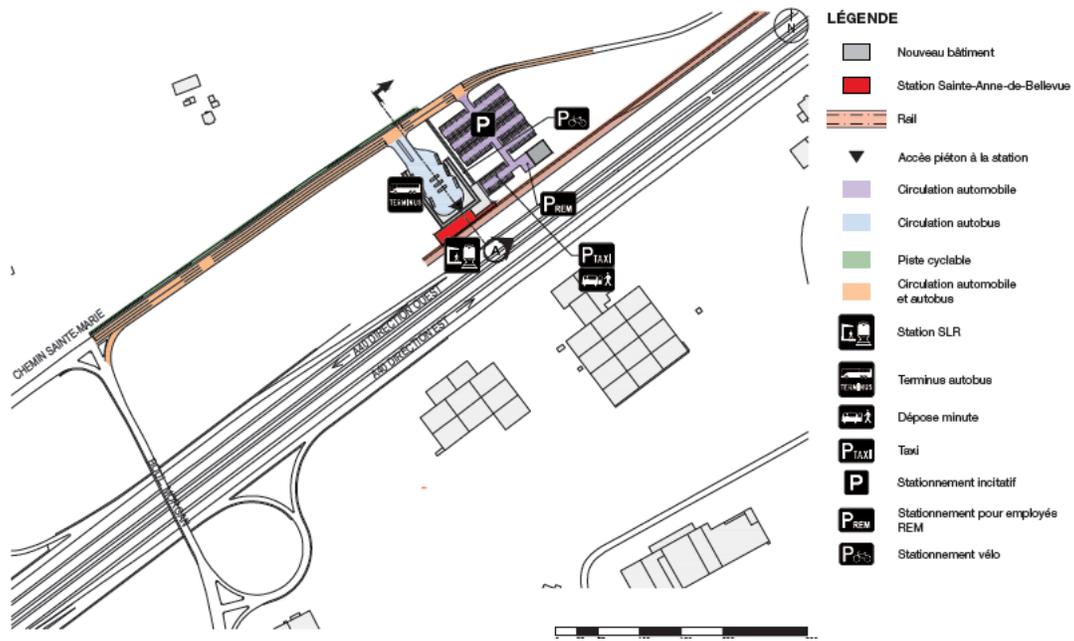


Figure 2-4 : Nouvelle configuration de la station Sainte-Anne-de-Bellevue



Figure 2-5 : Milieux humides présents sur le site de la station Sainte-Anne-de-Bellevue

2.2 Options relatives aux ouvrages d'art

2.2.1 *Ouvrage d'art – rue Guy*

Cette option consiste en un pont d'étagement supportant le trafic routier, piétonnier et cycliste au-dessus du REM, dans l'axe de la rue Guy sur le territoire de la ville de Deux-Montagnes. Cette option, si elle est retenue, viendrait remplacer la passerelle piétonnière et cycliste prévue au projet de référence au niveau de la rue Henri-Dunant. Cette option aurait pour effet d'améliorer la circulation routière suite à la fermeture de la rue Henri-Dunant et aux aménagements routiers autour de la station Grand-Moulin, qui pourraient avoir pour effet d'accroître la circulation locale.

2.3 Option relative au tracé

2.3.1 *Variante de tracé interstation Des Sources/Pointe-Claire*

Cette option sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, au niveau de l'échangeur entre l'autoroute 40 et le boulevard Saint-Jean, consiste à déplacer le tracé du REM plus à l'ouest, afin de passer derrière l'hôtel Holiday Inn plutôt que devant. La Figure 2-6 suivante montre le tracé du projet de référence, en vert, ainsi que celui de l'option, en orange. Aucune modification des superficies d'emprise au sol n'est prévue pour cette option. Cette modification de tracé a pour effet d'améliorer l'intégration paysagère du REM à la trame urbaine et de maintenir le champ visuel de l'immeuble contourné.



Figure 2-6 : Tracé de contournement de l'hôtel Holiday Inn

3. Synthèse des impacts évités du fait des optimisations proposées

Les optimisations présentées précédemment ont pour objectif de réduire les impacts sur le milieu naturel, notamment les composantes sensibles de l'environnement biophysique affectées et d'améliorer l'intégration du REM avec les réseaux de transport existants, soit le métro, le réseau routier et le réseau de transport par autobus. Les modifications répondent par ailleurs à des préoccupations d'intégration paysagère spécifiques. Le Tableau 3-1 résume les variations nettes des surfaces impactées sur les éléments du milieu naturel et les préoccupations prises en considération sur le plan du transport et du paysage.

Tableau 3-1 : Variations nettes des surfaces impactées sur les éléments du milieu naturel et préoccupations prises en considération sur le plan du transport et du paysage

Composante du projet modifiée	Options	Superficie affectée (ha)					Intégration au réseau routier, de transport en commun et au paysage			
		Superficie au sol des infrastructures permanentes	Milieux humides	Habitat du poisson	Sites protégés	Boisés	Métro	Réseau routier et cyclable	Autobus	Paysage
Stations additionnelles	McGill	0	0	0	0	0	√			
	Édouard-Montpetit	0	0	0	0	0	√			
	Bassin Peel	0	0	0	0,2	0			√	
Stations optimisées	Pointe-Claire	négligeable	-0,4	0	0	0			√	
	Kirkland (rue Jean-Yves)	Environ 3,5	0	0	0	0				
	SADB	-6,4	-1,8	0	-4,6	0				
	Kirkland (boul. Saint-Charles)	-5,4	-7,2	0	0	-0,2				
Ouvrage d'art	Rue Guy	négligeable	0	0	0	0		√		
Tracé	Interstation Des Sources - Pointe-Claire	0	0	0	0	0				√
Bilan global		-8,3	-9,4	0	-4,4	-0,2				