

**331**

**DA20**

Projet de réseau électrique métropolitain de  
transport collectif

6211-14-009



**CDPQ Infra inc.**

## **Réseau électrique métropolitain**

**Étude d'impact sur l'environnement – Note technique - Raffinement de l'alignement du tracé dans le secteur Griffintown permettant la préservation complète des bâtiments patrimoniaux à Montréal.**

déposée au ministre du Développement durable,  
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

**Août 2016**





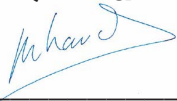
## Réseau électrique métropolitain

### Étude d'impact sur l'environnement – Note technique - Raffinement de l'alignement du tracé dans le secteur Griffintown permettant la préservation complète des bâtiments patrimoniaux à Montréal.

déposée au ministre du Développement durable,  
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Approuvé par :

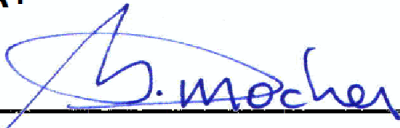
**CDPQ Infra inc.**



---

Jean Marc Arbaud  
Directeur général adjoint

**CIMA+**



---

Martin Durocher  
Directeur Environnement

Dossier : 3211-08-012  
N/D : 210-1002-10-22-00A (R00)  
Date : 2016-08-26

**CDPQ Infra inc.**

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

## 1 NOTE TECHNIQUE

Dans le cadre du projet REM, différents tracés ont été étudiés pour le passage du REM dans le secteur Griffintown (antenne Rive-Sud). Les combinaisons de tracé analysées jusqu'à ce jour, en plan et profil, ont toutes impliqué des impacts sur le cadre bâti environnant. Les bâtiments touchés dans les précédentes variantes de tracé étaient soit le « Rodier », le « Paco Corp/Drummond McCall » dans le triangle formé des rues Wellington-Ann-Brennan et/ou le « New City Gas ».

Tel qu'annoncé en conférence de presse du 24 août 2016 par la CDPQinfra (voir communiqué à l'Annexe A), à la suite de l'acquisition par CDPQinfra de la structure aérienne qui mène à la Gare Centrale (viaduc du sud) ainsi qu'au choix de méthodes de constructions particulières, une optimisation du tracé a été rendue possible de manière à préserver l'ensemble des bâtiments d'intérêt patrimonial du secteur.

La fiche technique de cette optimisation récente du tracé est présentée à l'annexe B. Une Figure du tracé retenu pour le secteur Griffintown ainsi que ses principaux attributs est présentée à l'Annexe C.

# ANNEXE A

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

# COMMUNIQUÉ

---

**POUR DIFFUSION IMMÉDIATE**

## CDPQ Infra et le CN concluent une entente déterminante pour le projet de Réseau électrique métropolitain (REM)

- Acquisition de la structure aérienne qui mène à la Gare Centrale (Viaduc du Sud) et des infrastructures et terrains adjacents
- Entente à long terme pour l'utilisation de la Gare Centrale par le REM
- Préservation intégrale de l'édifice Rodier et fermeture évitée des rues Saint-Paul, William et Dalhousie en raison de l'utilisation des structures existantes

**Montréal, le 24 août 2016** – Dans le cadre de la mise à jour de son projet de Réseau électrique métropolitain (REM), CDPQ Infra a annoncé aujourd'hui la conclusion d'une entente avec le CN. Cette entente marque une étape déterminante dans la réalisation du projet de REM en tant que système unifié et intégré, avec la Gare Centrale comme pôle intermodal de quatre antennes métropolitaines.

En vertu de cette entente, CDPQ Infra acquerra, auprès du CN, la structure aérienne menant à la Gare Centrale (Viaduc du Sud), laquelle doit permettre au REM d'accéder directement à la gare. L'entente inclut également l'utilisation de la Gare Centrale par le REM et son passage sous les voies du CN dans le secteur Pointe-Saint-Charles.

En plus de rendre possible l'intégration de différents réseaux de transport collectif à travers la Gare Centrale, l'entente permet à CDPQ Infra de réduire considérablement les impacts du projet de REM sur le tissu urbain. Ainsi, les édifices à caractère patrimonial, dont l'édifice Rodier, et différents bâtiments résidentiels et commerciaux seront entièrement préservés. L'utilisation des structures existantes permet aussi d'éviter la construction d'une voie parallèle et la fermeture des rues Saint-Paul, William et Dalhousie, avec les inconvénients qu'elle aurait entraînés pour les citoyens.

« Cette entente vient cristalliser la vision que nous avons pour le REM, soit un système unifié et intégré au tissu urbain. Nous sommes vraiment reconnaissants de la collaboration obtenue du CN qui nous a pleinement soutenus dans notre recherche de solutions, notamment pour faciliter les accès du REM à la Gare Centrale, pivot du réseau. Cela témoigne de l'engagement et du

sérieux de ce partenaire qui, comme nous, vise à améliorer la fluidité et l'efficacité des déplacements dans la grande région de Montréal », a indiqué Macky Tall, président et directeur général de CDPQ Infra.

« Compte tenu du rôle clé du transport ferroviaire dans la lutte aux changements climatiques, le CN est fier de pouvoir faciliter la mise en place de ce projet d'envergure pour le bénéfice et le développement de la grande région métropolitaine », a indiqué Janet Drysdale, vice-présidente, Développement corporatif au CN. L'entente entre CDPQ Infra et le CN prévoit l'acquisition des terrains, des bâtiments, des structures, des ponts ainsi que de l'infrastructure ferroviaire entre les rues Bridge et Saint-Antoine dans un quartier central de Montréal.

Les trois opérateurs de services passagers (AMT – Ligne Mont-Saint-Hilaire, Amtrak et VIA Rail) qui utilisent actuellement le Viaduc du Sud ne seront pas affectés par son acquisition par CDPQ Infra. Le projet de REM requerra par ailleurs que des travaux de construction soient menés et, potentiellement, que des modifications soient apportées à la structure. Ces travaux seront réalisés sans interférer avec les services passagers existants.

#### **À PROPOS DE LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC**

La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) est un investisseur institutionnel de long terme qui gère des fonds provenant principalement de régimes de retraite et d'assurances publics et parapublics. Son actif net s'élève à 254,9 G\$ au 30 juin 2016. Un des plus importants gestionnaires de fonds institutionnels au Canada, la Caisse investit dans les grands marchés financiers, ainsi qu'en placements privés, en infrastructures et en immobilier à l'échelle mondiale. Pour obtenir plus de renseignements sur la Caisse, visitez le site [cdpq.com](http://cdpq.com), suivez-nous sur Twitter [@LaCDPQ](https://twitter.com/LaCDPQ) ou consultez nos pages [Facebook](#) ou [LinkedIn](#).

#### **À PROPOS DU CN**

Le CN transporte annuellement des marchandises d'une valeur de plus de 250 G\$ CA pour un large éventail de secteurs, tels les ressources naturelles, les produits manufacturés et les biens de consommation, sur un réseau ferroviaire de quelque 20 000 milles de parcours couvrant le Canada et le centre des États-Unis. Le CN – la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales ferroviaires actives – dessert les villes et ports de Vancouver et Prince Rupert, en Colombie-Britannique, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans, et Mobile, en Alabama, ainsi que les régions métropolitaines de Toronto, Edmonton, Winnipeg, Calgary, Chicago, Memphis, Detroit, Duluth-Superior, au Minnesota et au Wisconsin, et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Pour de plus amples renseignements sur le CN, visitez le site Web de la Compagnie à l'adresse [www.cn.ca](http://www.cn.ca).

- 30 -

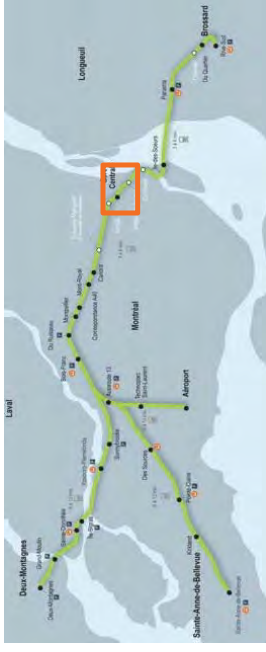
#### **Pour de plus amples informations :**

JEAN-VINCENT LACROIX  
Directeur, Relations médias  
Tél. : 514 847-2896

# ANNEXE B

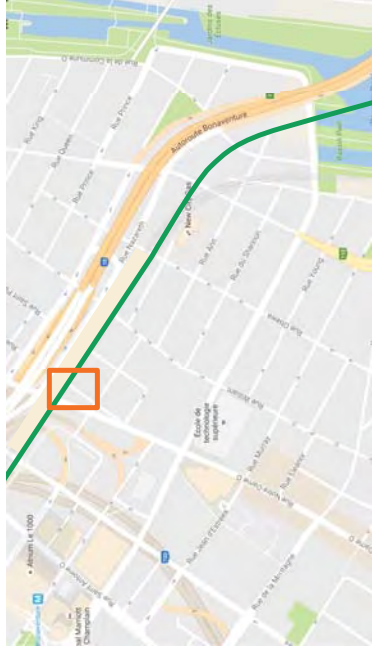
## FICHE TECHNIQUE





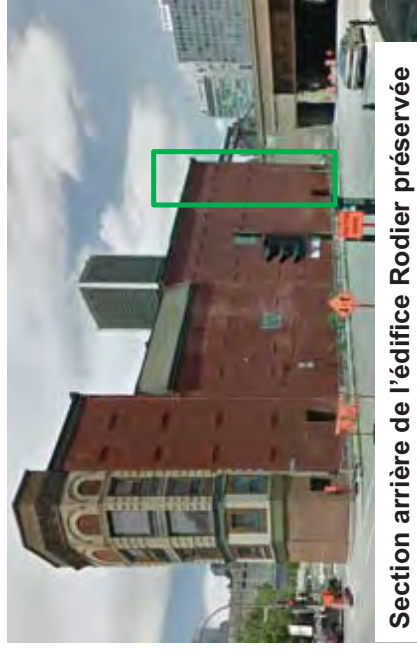
## Objectif

Éviter et minimiser les impacts sur les édifices patrimoniaux dans le quartier Griffintown tout en assurant la connexion entre le REM et la Gare Centrale. Cet accès à la Gare Centrale, par l'utilisation des voies ferroviaires surélevées du Canadien National (CN), permet la connexion des différentes antennes au sein d'un même réseau intégré.



## Impact identifié

Le scénario analysé pour la construction des ouvrages d'art entre les rues Notre-Dame Ouest et Saint-Paul Ouest pouvait initialement entraîner la démolition partielle de la section arrière de l'édifice Rodier et d'autres édifices à caractère patrimonial.



Section arrière de l'édifice Rodier préservée

## Optimisation

Une nouvelle entente avec le CN permet de mieux arrimer le tracé du REM aux voies aériennes du CN (Viaduc du Sud) arrivant à la Gare Centrale.

L'acquisition du Viaduc du Sud, en amont de la Gare Centrale, par CDPQ Infra permet d'y intégrer le tracé plus rapidement et directement.

Cette optimisation du tracé dans ce secteur permet de préserver la section arrière de l'édifice Rodier. Ce tracé permet aussi de préserver le New City Gas ainsi que certains édifices situés dans le quadrilatère formé par les rues Wellington-Ann-Brennan, qui incluait notamment l'édifice Drummond-McCall.

## ANNEXE C

### TRACÉ DU SECTEUR GRIFFINTOWN



**PROJET REM – ANTENNE RIVE-SUD**  
 Tracé retenu – Secteur Griffintown

