



Le 1er septembre 2016

Caroline Cloutier  
 Coordonnatrice de commission  
 Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
 Édifice Lomer-Gouin  
 575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10  
 Québec (Québec) G1R 6A6

**Sujet: Réponses demandées et dépôt de documents suite aux séances des 30 et 31 août 2016**

Madame Cloutier,

Vous trouverez ci-bas la liste des documents demandés par la Commission et présentés par le promoteur lors de la séance de l'audience publique du 31 août 2016 à 19h. De plus, cette lettre présente les éléments suivants en deuxième partie :

- Ventilation pour les « antennes Ouest » pour les tableaux d'achalandage présentés dans la capsule Achalandage
- Note sur la technologie des longs rails soudés
- Détail des critères d'analyse de l'évaluation des alternatives du tracé de l'aéroport (tableau du document DA19)
- Considération des impacts indirects potentiels sur les sociétés de transport et l'industrie du taxi dans l'évaluation des retombées économiques du projet (modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec)

Documents	Statut
<b>Documents présentés par le promoteur (31 août, 19h)</b>	
Capsule sur les retombées économiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déposée par voie électronique (1<sup>er</sup> septembre)</li> <li>• 10 copies imprimées envoyées à la Commission</li> </ul>

Documents	Statut
Capsule sur le partage de la plus-value foncière	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déposée par voie électronique (1<sup>er</sup> septembre)</li> <li>• 10 copies imprimées envoyées à la Commission</li> </ul>
<b>Documents demandés par la Commission (30 août, 19h et 31 août, 13h et 19h)</b>	
Ventilation pour les « antennes Ouest » pour les tableaux d'achalandage présentés dans la capsule Achalandage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capsule « Achalandage » révisée déposée par voie électronique (1<sup>er</sup> septembre)</li> <li>• 10 copies imprimées de la note envoyées à la Commission</li> </ul>
Note sur la technologie des longs rails soudés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déposée par voie électronique (1<sup>er</sup> septembre)</li> <li>• 10 copies imprimées de la note envoyées à la Commission</li> </ul>
Détail des critères d'analyse de l'évaluation des alternatives du tracé de l'aéroport (tableau du document DA19)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déposée par voie électronique (1<sup>er</sup> septembre)</li> <li>• 10 copies imprimées de la note envoyées à la Commission</li> </ul>
Considération des impacts indirects potentiels sur les sociétés de transport et l'industrie du taxi dans l'évaluation des retombées économiques du projet (modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sera déposé dès que possible</li> </ul>

Bien à vous,



Virginie Cousineau  
Directrice, Affaires publiques  
CDPQ Infra

## **Note de CDPQ Infra – réponses aux demandes de la Commission 1<sup>er</sup> septembre 2016**

---

### **Ventilation pour les « antennes Ouest » pour les tableaux d'achalandage présentés dans la capsule Achalandage**

La capsule Achalandage révisée présente la ventilation demandée. La capsule comprend également de l'information supplémentaires sur les km / voiture épargnés, les bus / km épargnés et la réduction annuelle de voitures / km en raison du rabattement aux stationnements incitatifs du REM.

### **Note sur la technologie des longs rails soudés**

CDPQ Infra prévoit le remplacement des rails jointés actuellement en place sur la ligne Deux-Montagnes par un système de rail soudé. Les ponts existants de cette ligne feront l'objet des ajustements techniques appropriés afin de permettre cette conversion.

Dans ce contexte, bien que plusieurs solutions d'ingénierie soient envisageables, la mise en place de voies sur ballast reposant sur de nouveaux tabliers d'acier pourrait être celle favorisée à l'étape de réalisation du projet. Cette approche permet au système de voie de demeurer indépendant de la structure du pont et d'éviter d'éventuels problèmes liés aux phénomènes de vibration, de contraction ou de dilatation des matériaux.

### **Détail des critères d'analyse de l'évaluation des alternatives du tracé de l'aéroport (tableau du document DA19)**

La sélection de la variante privilégiée pour le tracé de l'antenne Aéroport résulte d'une analyse comparative des variantes de tracé, basée sur les critères de développement durable définis par les paramètres suivants :

- La viabilité économique établie en fonction de:
  - L'ordre de grandeur des investissements requis
  - L'ordre de grandeur des coûts d'exploitation

- Le temps de parcours entre la station de l'Aéroport et le centre-ville, qui se traduira par des bénéfices économiques directs et indirects
- L'acceptabilité sociale établie en tenant compte des interférences avec :
  - Les projets actuels et futurs connus de développement de l'aéroport
  - Les projets actuels et futurs connus de développement du Technoparc
  - Les projets actuels et futurs de développement de l'arrondissement Saint-Laurent
  - Les besoins de desserte en transport en commun pour les pôles d'emploi importants que constituent entre autres le Technoparc et l'Aéroport de Montréal
- La faisabilité technique spécifique à cette antenne considérant:
  - Les méthodes de construction assurant l'intégrité des infrastructures existantes d'ADM
  - Les contraintes de pentes, rayon et géotechnique permettant une opération sécuritaire du SLR
  - Le maintien des opérations sécuritaires de l'aéroport en conformité avec les exigences de NAV Canada
- La viabilité environnementale considérant les impacts appréhendés:
  - Sur l'ambiance sonore
  - Sur le niveau de vibration au sol
  - Sur l'interférence visuelle
  - Sur les milieux humides
  - Sur les habitats fauniques, la faune et la flore
  - Sur les sites d'intérêt écologique présents dans le voisinage

**Considération des impacts indirects potentiels sur les sociétés de transport et l'industrie du taxi dans l'évaluation des retombées économiques du projet (modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec)**

L'évaluation des retombées économiques, telle qu'effectuée par l'Institut de la statistique du Québec par le biais du modèle intersectoriel, ne considère pas les impacts potentiels indirects sur les emplois des sociétés de transport ou de l'industrie du taxi.