



Service des infrastructures, de la voirie et des transports

Direction des transports

Division du développement des transports

801, rue Brennan, 6^e étage

Montréal (Québec) H3C 0G4

☎ 514 872-3130 📠 514 872-4494

Le 10 novembre 2016

Madame Linda Carrier

Coordonnatrice du secrétariat de la commission – Projet RÉM

Bureau d'audiences publiques en environnement

575, rue Jacques-Parizeau

Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Réponses aux questions du BAPE à la Ville de Montréal sur le projet de
réseau électrique métropolitain de transport collectif**

Madame Carrier,

Cette lettre fait suite aux questions soumises à la Ville de Montréal le 7 novembre 2016 par la commission du BAPE dans le cadre de l'analyse du projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif (REM).

QUESTION 1 : Le promoteur prévoit construire la gare A-13 et son stationnement incitatif à l'intersection des antennes Deux-Montagnes et Ouest. Considérant ces infrastructures et les aires de travaux afférentes (voir DA5, cartes G pour l'emprise des travaux), quels impacts anticipez-vous sur l'écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand et sur sa faune ?

Réponse :

Soulignons d'abord que l'écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand a fait l'objet d'un plan concept qui fut adopté par le comité exécutif de la Ville de Montréal en avril 2015. Ce plan concept ¹ qui a été élaboré avec de multiples intervenants du milieu propose d'améliorer la connectivité écologique entre les pôles de biodiversité et de créer des liens fauniques et récréatifs, notamment le long du ruisseau Brook et entre les parcs-nature du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay. La mise en place du réseau du REM et de ses infrastructures doit tenir compte des orientations de ce plan concept.

1

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLANCONC_EPTBR.PDF

Les principaux impacts de l'implantation des voies ferrées du REM et de la gare A13 sur l'écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand et sur ses composantes écologiques peuvent se résumer comme suit :

- a. Création d'une barrière empêchant le déplacement de la faune et des usagers des parcs-nature;
 - b. Entrave à la circulation des eaux du ruisseau Bertrand et du ruisseau Brook et atteinte à la qualité des eaux en aval des travaux;
 - c. Perturbation de l'habitat de certaines espèces sensibles (dont la couleuvre brune) à l'intérieur de l'emprise des travaux;
 - d. Perte de surfaces boisées au site prévu pour l'implantation de la gare A13.
-
- a) De manière générale, l'implantation du REM sur le territoire de l'agglomération entraînera un effet de barrière qui pourrait provoquer dans quelques secteurs des obstacles au déplacement de la faune, des cyclistes et des randonneurs. L'impact de cette coupure sur le territoire apparaît des plus préoccupants lorsque le tracé du REM traverse un écoterritoire comme celui de la coulée verte du Ruisseau Bertrand. Le tracé du REM prévoit le passage du SLR en bordure immédiate du parc-nature du Bois-de-Saraguay ainsi qu'au travers du parc-nature du Bois-de-Liesse. L'antenne Ouest du REM, qui empruntera l'emprise Doney, viendra accentuer l'effet de barrière dans le secteur. En conséquence, il faudra que CDPQ Infra prenne soin de maintenir les contacts de part et d'autre de l'emprise ferroviaire du REM lorsque le tracé interfère avec le déplacement de la faune et des usagers des parcs-nature ou lorsqu'il croise un cours d'eau.
 - b) Concernant l'impact sur le drainage de surface et la qualité des eaux, il est occasionné par les travaux de construction qui seront effectués sur le lit et dans la bande riveraine des ruisseaux Bertrand et Brook. L'étude d'impact déposée par CDPQ Infra a documenté ces impacts et des mesures de mitigation seront appliquées.
 - c) Le secteur de l'intersection des antennes Deux-Montagnes et Ouest du REM, aux abords du ruisseau Brook, est un site reconnu pour l'abondance de couleuvres, notamment la couleuvre brune qui est une espèce susceptible d'être désignée espèce menacée ou vulnérable. Un inventaire réalisé à cet endroit en 2011 et 2012 par un expert en herpétologie a révélé la présence en grand nombre de trois espèces de couleuvre : la couleuvre brune, la couleuvre à ventre rouge et la couleuvre rayée (CDPQ Infra fait état de ces présences de couleuvres dans son étude d'impact). La perte d'habitats de couleuvre dans le secteur en question est ainsi un impact significatif du projet du REM et CDPQ Infra devra limiter autant que possible l'envergure de son chantier, réduire les effets de ses travaux sur ces espèces sensibles et compenser adéquatement les pertes d'habitats inévitables.
 - d) Enfin, en examinant le contour de l'emprise des travaux qui est indiqué au document DA5 (cartes G et H), on en déduit que l'implantation de la gare A13 et de son stationnement incitatif (à l'ouest immédiat de l'autoroute) pourrait nécessiter la coupe de plusieurs arbres et une réduction des surfaces boisées à l'intérieur de l'écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand. Il s'agit là d'un impact du projet que CDPQ Infra devra chercher à minimiser. S'il y a lieu, des plantations devront être mises de l'avant afin de compenser la perte de couvert forestier. Mentionnons ici que CDPQ Infra devra aussi, dans la planification de la gare A13,

prendre en considération la présence d'un tronçon de cours d'eau (un bras du ruisseau Brook) reconnu par le ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques et inscrit au schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal.

QUESTION 2 :

a) En période d'exploitation, quels impacts du REM anticipez-vous sur l'écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand et sur sa faune ?

Réponse :

En période d'exploitation, l'impact du REM sur la faune se traduira surtout par la présence d'une emprise ferroviaire clôturée qui constituera une barrière au déplacement des animaux (voir la réponse à la question précédente). Des passages fauniques adéquats permettront de mitiger cet impact.

Un autre impact que pourra générer l'exploitation du REM est celui du dérangement de la faune locale par le passage du train. L'importance relative de cet impact (surtout causé par les émissions de bruit) est cependant amoindrie par le fait qu'il existe déjà un axe de transport ferroviaire dans ce secteur de l'agglomération (le train de Deux-Montagnes) et que l'emprise du REM touche un territoire déjà fortement urbanisé sur lequel la faune est en quelque sorte déjà acclimatée à diverses formes de dérangement anthropique.

b) Le promoteur prévoit notamment une fréquence augmentée des trains sur l'antenne Deux-Montagnes. Quels en seraient les effets sur l'intégrité de ce territoire et sur sa fragmentation ?

Réponse :

L'augmentation de la fréquence du passage des trains du REM dans l'axe de l'antenne Deux-Montagnes induira un certain rehaussement du dérangement de la faune (voir la réponse à la question précédente). On pourrait penser que ce dérangement serait davantage ressenti par la faune ailée en période de nidification. Ceci étant, l'impact de ce projet de transport collectif sur l'intégrité de l'écoterritoire et sur la fragmentation des milieux naturels est bien davantage lié à l'effet de barrière qu'entraîne l'implantation du corridor ferroviaire qu'à la fréquence de passage des trains sur les voies ferrées.

c) Des mesures pourraient-elles être mises en place afin de limiter les impacts supplémentaires potentiellement causés par le REM, en période d'exploitation, sur ce territoire ou même d'améliorer la situation actuelle ?

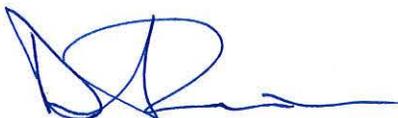
Réponse :

Comme on l'a déjà mentionné, le tracé du REM traverse ou longe à quelques endroits des zones sensibles et des aires protégées au sein de l'écoterritoire de la coulée verte du Ruisseau Bertrand. Une attention toute particulière devra être apportée par CDPQ Infra pour minimiser les impacts négatifs des travaux de construction sur les milieux naturels et la forêt urbaine. Un plan de mitigation des impacts du chantier sur les milieux naturels (incluant la qualité des eaux des ruisseaux Bertrand et Brook) et sur les

usagers des parcs-nature devra être appliqué par CDPQ Infra. Le promoteur devra aussi déposer un programme de compensation pour la perte de milieux humides et pour la coupe d'arbres sur le territoire de l'agglomération (notamment au site de la gare A13) de même qu'un programme de suivi environnemental de son projet.

En outre, des passages pour la faune terrestre et aquatique devront être aménagés de manière à permettre la circulation des animaux sous les voies ferrées. La Ville de Montréal, avec l'adoption du plan concept de l'écoterritoire, a clairement manifesté son intention d'assurer des liens écologiques et récréatifs dans ce secteur. Des passages (tant pour la faune que pour les piétons et les cyclistes) devront donc être aménagés à l'embranchement des antennes Deux-Montagnes et de l'Ouest de l'île, de même que plus à l'ouest, au croisement du tracé du REM avec le ruisseau Brook. CDPQ Infra devra aussi prévoir des aménagements adéquats pour atténuer l'impact du dédoublement des voies ferroviaires de l'antenne Deux-Montagnes au site de croisement du ruisseau Bertrand, à l'ouest de l'autoroute 13, dans le parc-nature du Bois-de-Liesse.

En espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Madame Carrier, mes salutations les plus cordiales.



David Therrien, ing. PMP
Chef d'équipe

- c. c. M. Claude Carette, directeur de service, Infrastructures, voirie et transports (SIVT)
- M. Benoît Champagne, directeur des transports, SIVT
- M. Luc Gagnon, directeur de service, Mise en valeur du territoire (SMVT)
- Mme Isabelle Morin, chef de division, Développement des transports (SIVT)
- M. Carole Paquette, directeur de service, grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal
- M. Pierre Legendre, conseiller en aménagement, Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal