

331**DA19**

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

6211-14-009

Note technique

Sélection du tracé de l'antenne Aéroport

Date	Révision	Description
2016-08-26	00	Information

	Nom	Signature	Date
Émis par :	Dominique Dubé		26 août 2016
Vérifié par	Gisèle Belem		26 août 2016
Approuvé par :	Marie-Christine Patoine		26 août 2016

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.

1. Étude de 3 tracés

Dans le cadre de l'étude d'impact réalisée pour le projet du REM, trois variantes ont été considérées pour le tracé de l'antenne Aéroport, et sont illustrées à la figure suivante. Les variantes 1A et 2A sont celles décrites dans l'addenda 2 de l'étude d'impact. La variante 2B a été développée au cours d'une étude d'optimisation du tracé. Cette dernière option est décrite à l'addenda 3.

Le croquis suivant montre les tracés étudiés pour l'antenne Aéroport.



Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont résumées au tableau qui suit. Ces informations ont été utilisées comme données de base pour comparer les trois variantes.

DESCRIPTION DES OPTIONS DE CORRIDOR	1A	2A	2B
Distance de l'aéroport à la Gare Centrale (km)	24	21	21
Longueur à construire (km)	5,2	4,4	4,4
Portion en surface (km)	0,0	0,0	0,0
Portion en viaduc aérien (km)	2,2	0,0 km	2,3
Portion en tunnel (km)	3,0	4,4 km	2,2
Desserte de la station Des Sources	oui	non	non
Accès à la station de l'Aéroport	Accès par le Sud	Accès par le Nord	Accès par le Nord
Desserte du Technoparc Saint-Laurent	Via réseau d'autobus dédié à partir de la station des Sources	Station souterraine en plein cœur du Technoparc	Station aérienne en plein cœur du Technoparc

Pour CDPQ Infra

Réseau électrique métropolitain (REM) - Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport

Le choix de la variante 2B résulte d'une analyse comparative de variantes basées sur les critères de développement durable tels que la viabilité économique, l'acceptabilité sociale, la faisabilité technique ainsi que la viabilité environnementale de l'option.

De plus, une analyse de l'intégration des nouvelles infrastructures dans le voisinage de l'aéroport a été effectuée par NAV Canada pour fin de validation et se résume selon le tableau suivant :

DOMAINES	1A	2A	2B
COÛTS	⦿	⦿	⦿
ACCEPTABILITÉ SOCIALE	⦿	⦿	⦿
FAISABILITÉ TECHNIQUE ¹	⦿	⦿	⦿
VIABILITÉ ENVIRONNEMENTALE	⦿	⦿	⦿
BILAN			Meilleure

LÉGENDE	
Favorable	⦿
Neutre	⦿
Défavorable	⦿

Par ailleurs et pour la variante 2B, le tracé aérien proposé à travers le parc des Sources serait en viaduc sur piliers de façon à réduire l'impact sur les milieux humides localisés de part et d'autre du tracé. Avec cette configuration, la connectivité des milieux naturels après construction serait maintenue et le viaduc ne créerait pas d'effet de lisière important.

2. Discussions avec le MDDELCC

Des discussions ont eu lieu avec le MDDELCC au cours des dernières semaines relativement à la sélection du tracé de l'antenne. Voici ici-bas un tableau résumant la teneur de ces discussions ainsi que les décisions qui ont été prises à ces occasions.

Date	Sujets abordés	Décisions prises
5 août 2016	Présentation des préoccupations du MDDELCC face au tracé proposé pour l'antenne Aéroport. Le MDDELCC juge que le tracé 2B interfère avec le projet de développement du Technoparc (éco-campus Hubert Reeves) et des projets de compensation approuvés qui lui sont associés.	Une rencontre est demandée par le MDDELCC pour présenter le détail du tracé proposé.
10 août 2016	Présentation du tracé détaillé et présentation par Arrondissement St-Laurent du projet de développement et de conservation du Technoparc.	Le MDDELCC demande qu'un nouveau tracé soit élaboré afin de prendre en compte le projet de développement et de conservation du Technoparc.
23 août 2016	Présentation d'une alternative de tracé et profil de l'antenne Aéroport passant en tunnel dans le roc sous le projet de développement et de conservation du Technoparc.	Nouveau tracé répond aux principales préoccupations des parties prenantes et sera documenté en termes d'impacts.