

PAR COURRIEL

Québec, le 9 janvier 2020

Objet : Demande d'accès n° 2019-10-093 – Lettre de réponse suivant un avis au tiers

Madame,

Comme nous vous en informions le 2 décembre dernier, le Ministère devait transmettre un avis à un tiers avant de vous remettre un document concernant les adresses 1100-1150, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (lot 1 851 408).

Le tiers ayant consenti à ce que nous vous transmettions ce document, nous le joignons à la présente. Il s'agit de :

- Nouvelles liaisons ferroviaires desservant l'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal – Avis de projet du 9 septembre 2005, 14 pages.

Conformément à l'article 51 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1), vous pouvez demander la révision de cette décision auprès de la Commission d'accès à l'information. Vous trouverez, en pièce jointe, une note explicative concernant l'exercice de ce recours ainsi qu'une copie des articles précités de la Loi.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec M. Sergimar Martins De Araujo, analyste responsable de votre dossier, à l'adresse courriel sergimar.martinsdearaujo@environnement.gouv.qc.ca, en mentionnant le numéro de votre dossier en objet.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,

(Original signé)

Julie Samuël

p. j. 2

**NOUVELLES LIAISONS FERROVIAIRES DESSERVANT
L'AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-
TRUDEAU DE MONTRÉAL**

AVIS DE PROJET



À l'usage du ministère de l'Environnement	Date de réception
	Numéro de dossier

1. Initiateur du projet

Nom :	Aéroports de Montréal
Adresse :	1100, boul. René-Lévesque Ouest

	Bureau 2100

	Montréal (Québec) H3B 4X8
Téléphone :	(514) 394-7200
Télécopieur :	(514) 394-7356
Courriel :	
Responsable du projet :	M. Henri-Paul Martel, v.-p. Ingénierie et construction

2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

Nom :	
Adresse :	

Téléphone :	()
Télécopieur :	()
Courriel :	
Responsable du projet :	

3. Titre du projet

Nouvelles liaisons ferroviaires desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Accueillant plus de 10 millions de passagers par année, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (Aéroport Montréal-Trudeau) est l'un des plus importants générateurs de déplacements sur l'île de Montréal. Importante porte d'entrée au Canada, il est nécessaire de le doter d'infrastructures de transport terrestre permettant un accès fluide et fiable. Une vaste consultation révélait, en juillet 2003, qu'il était souhaitable, afin de solutionner les problèmes d'accès à l'Aéroport Montréal-Trudeau, de le munir d'un système intermodal permettant un accès simple, rapide, sécuritaire et sans souci. D'ores et déjà, le projet de réaménagement de l'échangeur routier Dorval/Côte-de-Liesse s'inscrit dans cette logique.

Le présent projet consiste à compléter l'offre de transport terrestre par l'instauration de dessertes ferroviaires reliant l'Aéroport Montréal-Trudeau, d'une part à la gare centrale de Montréal et, d'autre part, au réseau inter-cité de l'est du Canada de Via Rail. Les objectifs de ce projet sont :

- de relier l'Aéroport Montréal-Trudeau aux réseaux ferroviaires nationaux;
- de permettre une compatibilité avec le service ferroviaire inter-cité;
- de relier directement l'Aéroport Montréal-Trudeau au terminus de la gare Centrale et au réseau de métro (station Bonaventure);
- d'assurer un service de navette ferroviaire ponctuel et régulier aux vingt (20) minutes;
- d'offrir un temps de parcours de vingt (20) minutes ou moins;
- de limiter les ruptures de charge pour la manutention des bagages entre le train et l'avion.

Un lien ferroviaire direct entre l'aéroport et le centre-ville assurera la ponctualité et la fiabilité pour ce parcours, réduira la pression sur les infrastructures routières et sur la demande en espaces de stationnement, tout en diminuant sensiblement les émissions atmosphériques. À long terme, les

études réalisées estiment de l'ordre de 14% la part de marché du service ferroviaire sur le corridor inter-cité de l'est de l'Ontario et de l'ordre de 17% la part de marché pour la navette vers le centre-ville.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la Municipalité Régionale de Comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Le projet se situe dans la ville de Montréal dans les arrondissements Ville-Marie, Sud-Ouest, Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest, Lachine et Dorval/Île Dorval (voir annexe 1). Afin de minimiser les impacts, le nouveau corridor ferroviaire s'inscrit dans la proximité des infrastructures routières et/ou ferroviaires existantes.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

La majeure partie des terrains requis est dans les emprises ferroviaires du CN et du CP, et sur les terrains de l'Aéroport Montréal-Trudeau, du MTQ, du CN et du CP. La majorité des propriétés à acquérir est située au nord des emprises ferroviaires entre l'Aéroport Montréal-Trudeau à l'ouest et la cour de triage Taschereau à l'est ainsi que sur le site de l'ancienne cour de triage Trucot (MTQ).

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Réalisés sur environ 20 km, les principaux éléments du projet sont :

- la construction d'une gare ferroviaire de trois quais pour passagers pouvant accueillir

simultanément les trains inter-cités et urbains à l'Aéroport Montréal-Trudeau (voir annexe 2) ainsi que des modifications à la gare Centrale de Montréal (ex. : construction d'accès verticaux);

- deux (2) nouvelles voies ferrées sur environ 70% du parcours nécessitant, çà et là, des talus, des murs de soutènement et/ou des tranchées. L'ajout des voies vise à faire une ségrégation des trains de passagers des trains de marchandises, assurant ainsi une plus grande fluidité et sécurité;
- l'élargissement ou l'addition de 28 ponts d'étagement pour franchir voies routières et ferrées;
- la transformation de deux (2) passages à niveau en autant de ponts d'étagement comprenant la reconfiguration des rues touchées;
- un nouveau pont ferroviaire pour enjamber le canal Lachine;
- une structure ferroviaire élevée entre les entrées de la cour intermodale Lachine du CP et la 55^{ème} avenue;
- la reconfiguration de certaines rues traversées;
- la construction de deux (2) postes de relèvement des eaux pluviales ainsi que d'un (1) poste de relèvement des eaux sanitaires;
- la canalisation du ruisseau Bouchard sur 300 mètres.

Le projet ne comporte qu'une phase de réalisation et ne devrait pas provoquer de rupture de service ferroviaire. La fermeture momentanée de certaines voies routières sera requise.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

D'est en ouest, le tracé retenu du projet emprunte d'abord l'emprise ferroviaire du CN entre la gare Centrale de Montréal et l'échangeur Turcot. Cette emprise repose principalement sur un talus

élevé et est bordée de zones commerciales, industrielles et résidentielles. Le canal Lachine est enjambé à deux (2) reprises et constitue le principal espace récréatif croisé. Peu d'espaces naturels ou verts sont présents dans cette portion bien que les travaux pourraient affecter les activités d'une école.

De l'échangeur Turcot à l'échangeur Saint-Pierre, le tracé emprunte le terrain de l'ancienne cour de triage Turcot, au nord de l'autoroute 20. Ce terrain est actuelle en friche et est inoccupé (friche industrielle).

De l'échangeur Saint-Pierre à l'entrée « est » de la cour de triage Taschereau du CN, le tracé emprunte à nouveau l'emprise du CN qui est en dépression. Cette portion du tracé est bordée de secteurs industriels et de talus boisés. Rappelons toutefois qu'aucune intervention n'y est prévue.

De l'entrée « est » de la cour de triage Taschereau à l'entrée « est » de la cour de triage intermodale Lachine du CP, une nouvelle emprise est créée au niveau du sol entre les emprise ferroviaires du CN (au sud) et du CP (au nord). Cette emprise traverse une série de talus ferroviaires et de boisé en plus de croiser l'autoroute 13. Aucun bâtiment n'est à proximité.

De l'entrée « est » de la cour de triage intermodale Lachine du CP à l'échangeur routier Dorval/Côte-de-Liesse, la nouvelle emprise ferroviaire traverse l'emprise du CP sur une structure élevée pour ensuite la longer par le nord jusqu'à l'échangeur routier, au niveau du sol. Le tracé traverse quelques talus boisés, se superpose au ruisseau Bouchard sur 300 mètres et longe plusieurs bâtiments industriels.

La tracé traverse ensuite l'échangeur Dorval/Côte-de-Liesse du sud au nord pour rejoindre le territoire aéroportuaire. Cet échangeur comporte de nombreuses bretelles permettant la circulation entre l'aéroport, le territoire de la Cité de Dorval, les autoroutes 20 et 520. Il est à noter que la configuration du nouvel échangeur présentement en préparation prend en considération le passage de la présente emprise ferroviaire. L'emprise sera en dépression sur

l'ensemble de ce secteur.

Sur le territoire aéroportuaire, le site du projet est constitué principalement d'accès routiers et de stationnements pour les employés et clients de l'aéroport. Un édifice à bureaux et quelques édifices de services de soutien à l'aviation sont adjacents. Ici encore, l'ensemble des nouvelles installations seront en dépression.

Enfin, le tracé quitte le territoire aéroportuaire à la hauteur de la rue Albert-de-Niverville, traverse en tunnel la rue Cardinal et l'emprise du CP pour finalement se greffer aux voies ferrées existantes à la hauteur de la rue Thorncrest. Ce secteur est donc constitué essentiellement de voies routières et ferroviaires.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Dans sa forme actuelle, le projet nous permet d'appréhender quelques impacts pour le milieu naturel, à savoir :

- la canalisation du ruisseau Bouchard sur 300 mètres;
- la coupe de boisés aux abords des cours de triage du CN et du CP;
- le comblement des fossés Smith et Bellefeuille sur le territoire aéroportuaire.

Pour ce qui est du milieu humain, divers impacts positifs et négatifs sont appréhendés. Au nombre des impacts positifs, notons :

- l'élimination de deux (2) passages à niveau;
- la sécurité accrue par la ségrégation des trains de marchandises des trains passagers sur la majeure partie du tracé;
- un meilleur niveau de service offert aux usagers;

- la diminution du nombre de véhicules routiers sur et à proximité du territoire de l'Aéroport Montréal-Trudeau;
- une meilleure intégration avec le transport en commun.

Pour ce qui est des impacts négatifs, citons :

- l'acquisition de plusieurs terrains et la reconfiguration de certaines voies routières;
- l'addition d'un pont ferroviaire dans le secteur patrimonial du canal Lachine, à proximité du marché Atwater;
- la hausse du nombre de passages de trains sur le tracé d'environ 70 trains/jour à 130 trains/jour.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

D'une durée de 7 ans, le projet débutera en 2006 pour se terminer en 2012, les travaux de construction comme tel étant prévus de la fin 2007 à la mi-2012.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Le projet de nouvelles dessertes ferroviaires est harmonisé au projet d'*Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau*. Le projet prend aussi en considération les intentions du MTQ pour le réaménagement de l'échangeur Turcot. Il est également à noter que le plan directeur de l'Aéroport International Pierre-Eliot-Trudeau prend en considération l'intégration des dessertes ferroviaires.

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

À l'image de l'approche préconisée par le MTQ lors de la planification du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau, Aéroports de Montréal compte faire réaliser une enquête de perception afin d'identifier la solution permettant de répondre le mieux aux attentes des usagers et des résidents du milieu.

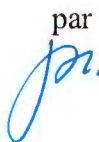
13. Remarques

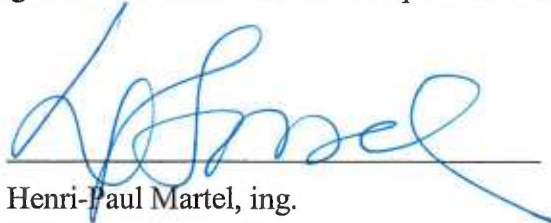
Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Aucune remarque.

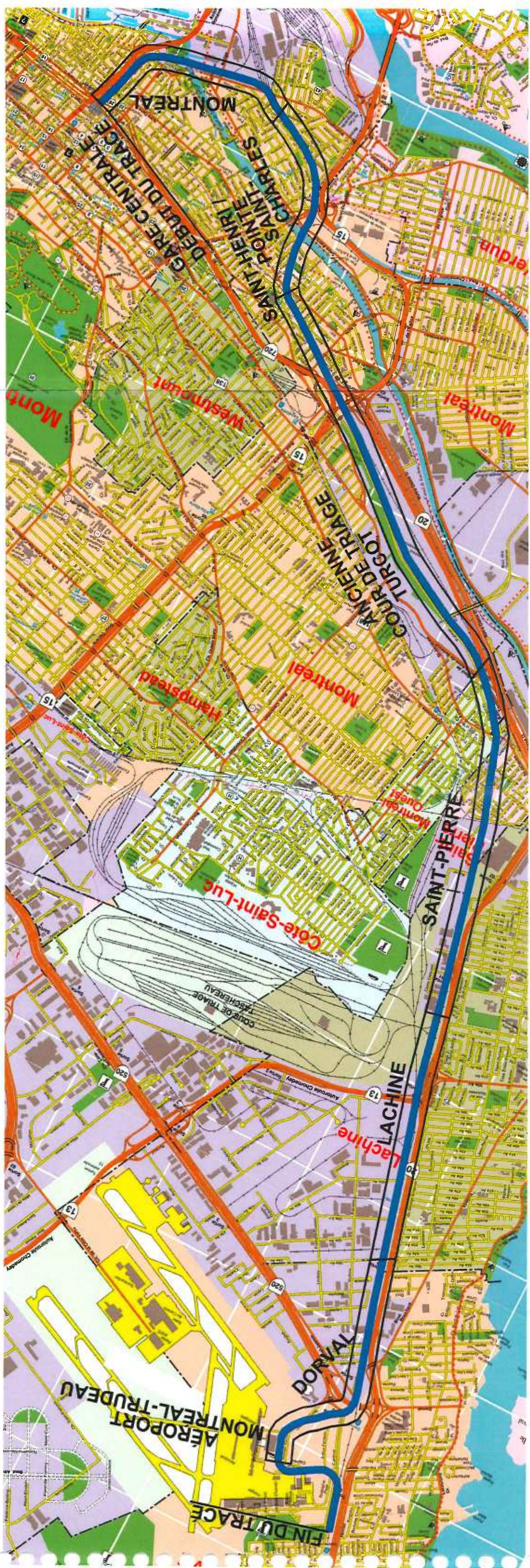
Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le

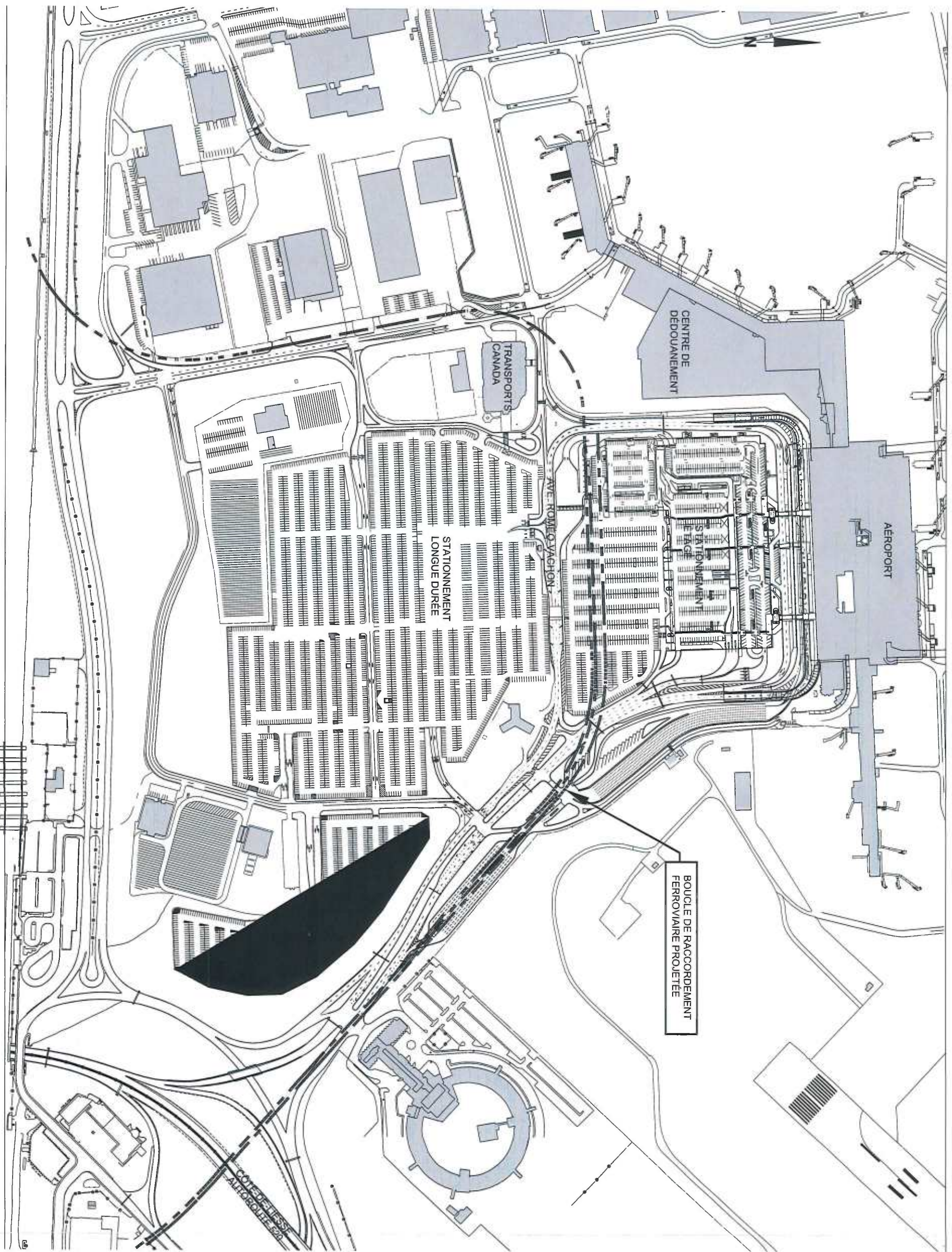
par



Henri-Paul Martel, ing.
Vice-président, Ingénierie et construction
Aéroports de Montréal

ANNEXE 1



ANNEXE 2

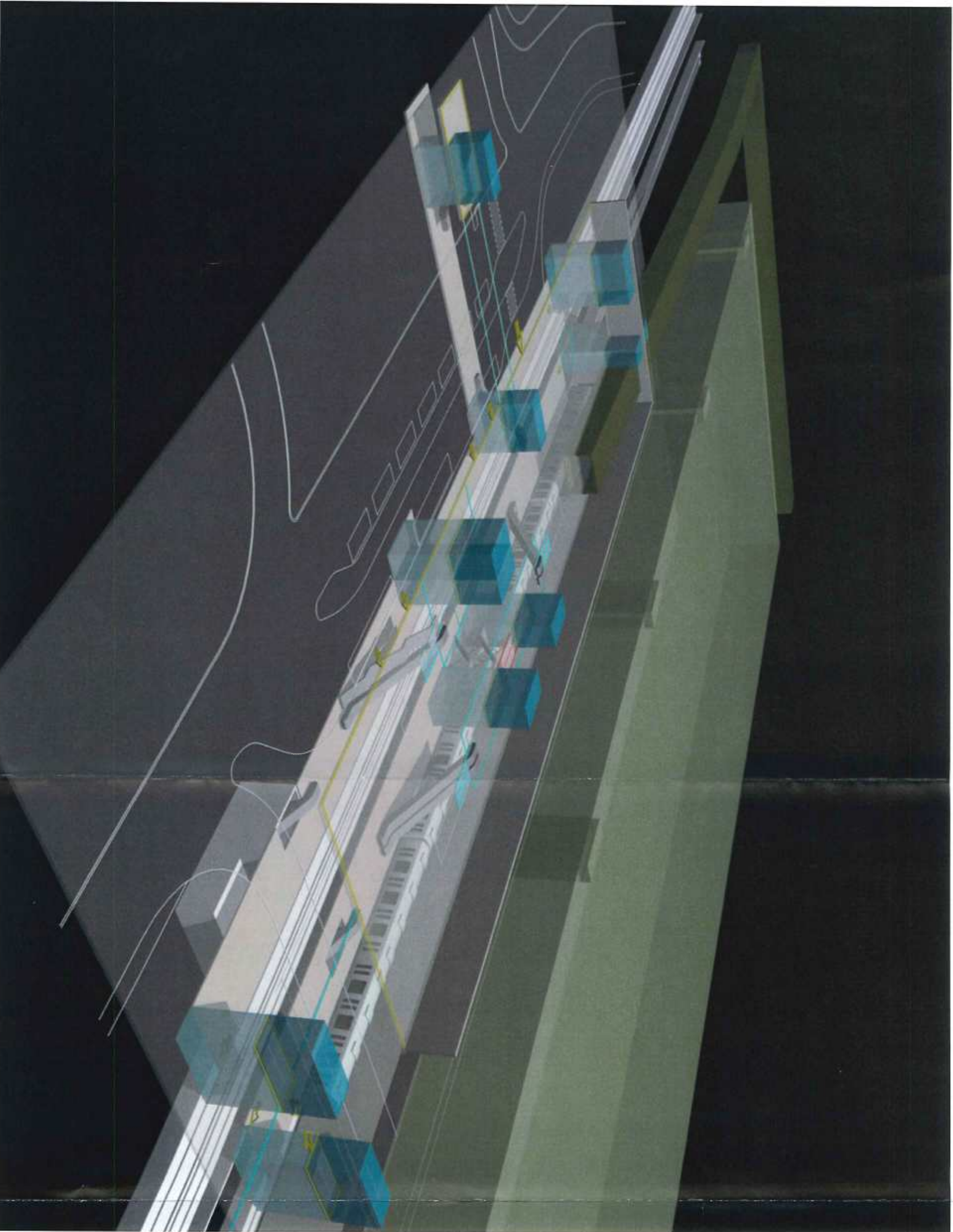


PLAN DE MISE EN SITUATION EXISTANTE

échelle: AUCUNE

CIMA ET SES PARTENAIRES
 SNC-LAVALLIN
 DUBOIS GILBARD ARCHITECTES
 UMA AECOM

L02321A
 15 août 2005
A-01



**ÉTUDE DE FAISABILITÉ
BOUCLE DE RACCORDEMENT / ADM**

ISOMÉTRIE 3D

échelle: AUCUNE

CIMA ET SES PARTENAIRES

 SNC-LAVALIN | DUBOIS GIRARD | UMA | AECOM

L02321A
15 août 2005
A-08