
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

AVIS DE PROJET

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23*). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies papier et en une copie électronique. Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est inscrit au registre prévu à l'article 118.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il est aussi transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Depuis l'entrée en vigueur des articles 115.5 à 115.12 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le 4 novembre 2011, le demandeur de toute autorisation accordée en vertu de cette loi doit, comme condition de délivrance, produire la « Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) » accompagnée des autres documents exigés par le ministre. Vous trouverez le guide explicatif ainsi que les formulaires associés à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm>

Le formulaire « avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. **Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances.** Le détail des tarifs est disponible à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/tarification.htm>. Il est à noter que le Ministère ne pourra traiter la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet, accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales et des documents associés à la déclaration du demandeur, est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction générale de l'évaluation environnementale

* En raison d'une révision de la numérotation des règlements effectuée à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (chapitre R-2.2.0.0.2), le numéro du règlement Q-2, r. 23 remplace désormais l'ancien numéro Q-2, r. 9.

Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Télécopieur : 418 644-8222
Internet : www.mddelcc.gouv.qc.ca/

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004 et renouvelée en 2009, le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (téléphone : 418 649-6444; acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca) afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet, son envergure et son emplacement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs pourrait avoir à consulter un ou des groupes autochtones concernés au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur pourrait être transmis à une ou des communautés autochtones afin de les informer d'un projet potentiel et de les consulter à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des autochtones.

Sigles utilisés

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorités organisatrices de transport
CIT	Conseil intermunicipaux de transport
GES	Gaz à effet de serre
OD	Origines-destinations
IC	Infrastructure Canada
MTQ	Ministère des Transports du Québec
RTL	Réseau de transport de Longueuil
STM	Société de transport de Montréal
SLR	Système léger sur rail
TC	Transport Canada
TCV	Terminus centre-ville

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Date de réception
	Numéro de dossier

1. Initiateur du projet

Nom :	Agence métropolitaine de transport
Adresse civique :	700 de la Gauchetière Ouest, 26 ^e étage ----- Montréal (Québec) H3B 5M2
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone :	514-287-2464
Télécopieur :	514-287-2460
Courriel :	mveilleux@amt.qc.ca
Responsable du projet :	Michel Veilleux, vice-président Planification et Innovations
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	

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

Nom :	CIMA+
Adresse :	740, rue Notre-Dame Ouest, bur.900 ----- Montréal (Québec) H3C 3X6
Téléphone :	514-337-2462
Télécopieur :	514-281-1632
Courriel :	andre.thibeault@cima.ca
Responsable du projet :	André Thibeault, Directeur d'études

3. Titre du projet

Système de transport collectif entre la Rive-Sud et le Centre-Ville de Montréal

4. Objectifs et justification du projet

Depuis 1978, une voie réservée aux autobus de nature temporaire est en service sur le pont Champlain. Cette voie réservée est opérée à contresens de la direction de pointe et est balisée par des cônes orange qui doivent être installés et retirés manuellement en début et à la fin de chacune des deux périodes de pointe et, ce, du lundi au vendredi. Le caractère temporaire de l'équipement lui confère des limites opérationnelles qui se traduisent par des interruptions de service lors d'intempéries causées par des vents ou autres aléas climatiques.

Bien que cette infrastructure soit considérée de nature temporaire, celle-ci persiste depuis 35 ans et joue un rôle central dans la mobilité entre la Rive-Sud et le Centre-Ville de Montréal. En 2011, près de 20 000 déplacements dans plus de 450 autobus en direction de Montréal étaient enregistrés dans le corridor à l'étude en période de pointe du matin (de 6 h à 9 h), une augmentation de 49 % depuis 1997 (13 400 déplacements). Près de 50 % de ces usagers se déplaçaient dans l'heure de pointe (environ 7 h 15 à 8 h 15). Selon les enquêtes OD de 2003 et 2008, l'achalandage annuel en transport en commun a crû de 4,75 % par an pendant ces cinq années¹.

En plus de l'AMT, il y a actuellement 7 AOT (dont le RTL et des CIT de la couronne Sud) qui exploitent environ 60 lignes d'autobus reliant la Rive-Sud au Centre-Ville de Montréal et qui utilisent la voie réservée sur le pont Champlain. La STM opère de plus deux lignes entre l'Île-des-Sœurs et l'île de Montréal.

Le gouvernement du Québec a formé, en avril 2011, le Bureau des partenaires pour les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain (« Bureau des partenaires ») relevant du gouvernement du Québec. Sous l'égide du Bureau des partenaires, l'AMT a fait réaliser des études préparatoires pour le système de transport collectif dans le corridor de l'autoroute 10, approximativement entre l'autoroute 30 sur la Rive-Sud et le secteur Gare centrale/station de métro Bonaventure au centre-ville de Montréal. Suivant ces études, le ministre des Transports, monsieur Sylvain Gaudreault, annonçait publiquement, le 19 avril 2013, que le choix du gouvernement du Québec quant au mode de transport collectif privilégié sur le Nouveau pont sur le Saint-Laurent était le système léger sur rail. Par la même occasion, le ministre des Transports annonçait la création d'un bureau de projet (« Bureau de projet ») afin de concrétiser la mise en place du SLR.

¹ Il existe deux sources de données concernant l'achalandage dans l'axe du pont Champlain, soit les données de comptage et celles des enquêtes régionales Origine-Destination. Il est possible que les volumes diffèrent quelque peu selon la source de donnée utilisée, chacune comportant des limites et des biais pouvant faire varier légèrement les valeurs obtenues. Dans le cadre des études relatives au système de transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de Montréal, les données de comptages ont été utilisées afin de décrire la situation actuelle alors que les données de l'Enquête Origine-Destination 2008 ont servi à évaluer la demande future.

En février 2014, le gouvernement du Québec adoptait une Directive sur la gestion des grands projets d'infrastructure publique. En vertu de cette Directive, le Bureau de projet SLR se doit de réévaluer toutes les solutions en transport collectif permettant de répondre aux besoins de déplacements dans l'axe. Ainsi, deux options seront étudiées : le système léger sur rail (SLR), comprenant le tram-train et le métro léger, et le système rapide par bus (SRB).

Le SRB est un système de transport collectif en site propre partagé et se caractérise par un véhicule routier de type autobus. Ce système peut être guidé ou non et sa motorisation peut varier (diesel, électrique ou hybride). Le SRB offre des vitesses de 15 à 25 km moins élevées que le SLR, notamment dû à la proximité possible des stations, et présente des capacités horaires d'environ 400 à 2 400 usagers/heure/direction. En comparaison au mode autobus traditionnel, le SRB offre un niveau de service supérieur et tend à se rapprocher des performances du tramway.

De son côté, le SLR est un système de transport collectif guidé de façon permanente par au moins un rail, exploité dans un environnement urbain, de banlieue ou régional avec des véhicules (électrique). Ce dernier est opéré en site propre intégral protégé ou non du trafic routier et/ou piéton. Cette large définition inclut l'ensemble des modes possibles allant d'un tramway classique (site propre non protégé) à un métro (site propre intégralement protégé).

Chacun de ces modes sera défini dans ses composantes et ensuite comparé selon des indicateurs tels que la sécurité, la capacité, l'intégration urbaine, le niveau de confort, l'impact sur l'environnement, le coût-bénéfice, etc. Aussi, le présent document présente le projet dans ses grandes composantes et cible surtout le corridor devant être développé.

Considérant que les composantes du service actuel de transport collectif présentent des signes évidents de saturation, les éléments justifiant le projet sont les suivants :

1. La situation actuelle démontre que la capacité maximale à laquelle peut répondre le système de bus qui relie la Rive-Sud au centre-ville de Montréal est déjà atteinte.
2. La congestion de la circulation automobile à Montréal, sur la Rive-Sud et dans la couronne Sud en période de pointe est toujours plus importante.
3. L'étude de la demande démontre qu'il y a une demande en transport collectif qui est importante et qui va s'accroître au fil du temps.
4. La problématique dans cet axe provient de l'écart qui devient de plus en plus important entre l'offre en transport collectif et la demande, ce qui ne permet pas de limiter la progression de la congestion automobile.
5. Il faut considérer que la demande potentielle est estimée à 32 000 passagers en période de pointe du matin en 2021 et que si le Projet n'est pas en service à cette date, l'offre sera toujours d'environ 22 000 passagers (enquête OD) pour la pointe, soit une différence de 10 000 passagers qui devront assurer leurs déplacements par d'autres moyens.
6. De plus, outre sa limite en capacité, le système de bus ne permet pas facilement d'offrir une accessibilité universelle et n'atteint pas un haut niveau de performance au chapitre de la disponibilité.

Le projet de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal poursuit les objectifs suivants :

1. Améliorer la performance du service de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville en vue de maintenir la clientèle existante et d'en attirer une nouvelle;
2. Bonifier le confort et la convivialité du service de transport collectif;
3. Garantir l'accessibilité universelle aux véhicules et aux équipements;
4. Minimiser les impacts sur l'environnement et sur son milieu d'insertion;
5. Assurer une intégration urbaine réussie et favoriser un arrimage entre les projets de développement urbain et le transport collectif.

5. Localisation du projet

Bien que le tracé privilégié pour l'implantation du Projet ne soit pas définitif, il est possible de circonscrire géographiquement le corridor à l'étude. Celui-ci a une longueur d'environ 15 km. Il comprend le tronçon de l'autoroute 10 entre l'autoroute 30 et la route 132 sur la Rive-Sud, le Nouveau pont sur le Saint-Laurent qui remplacera l'actuel pont Champlain, l'autoroute Bonaventure ou l'axe de la rue Wellington entre l'île des Sœurs et le centre-ville de Montréal, et le tronçon urbain entre la sortie de l'autoroute Bonaventure et le Terminus centre-ville (TCV) ou l'axe de la rue de la Cathédrale jusqu'à la rue de la Gauchetière Ouest.

Le projet s'inscrit dans les territoires municipaux de la Ville de Brossard, compris dans l'agglomération de Longueuil, ainsi que dans les arrondissements de Verdun, Sud-Ouest et Ville-Marie de la Ville de Montréal.

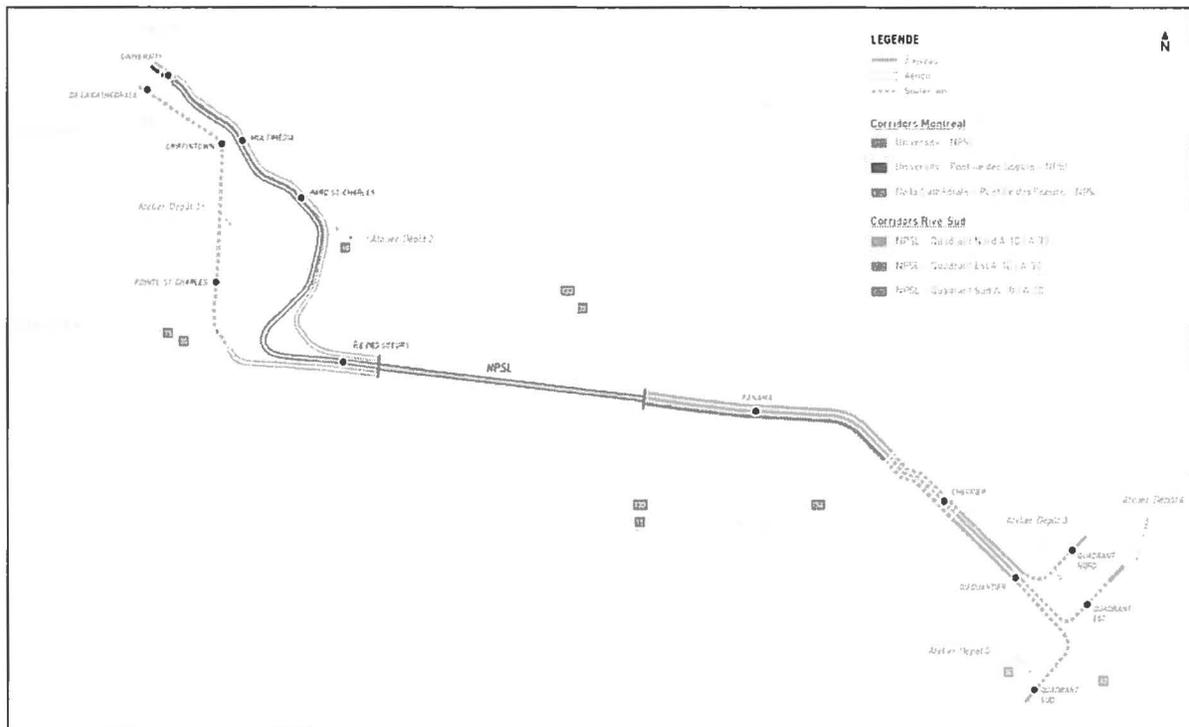


Figure 1 : Emplacement du tracé SLR et options de tracés à l'étude

6. Propriété des terrains

Tel que représenté à la Figure 1, une bonne partie du Projet sera située dans l'emprise de l'autoroute 10 sous la juridiction du Ministère des Transports du Québec (MTQ) et sur le tablier du Nouveau pont sur le Saint-Laurent (NPSL) dont le projet est sous la responsabilité d'Infrastructure Canada (IC). D'autres propriétés publiques ou privées pourraient être requises pour le projet.

7. Description du projet et des options de tracé à l'étude

Le tracé prévoit l'implantation de 7 à 8 stations potentielles et environ 15 km de voies. Le Bureau de projet réalise actuellement les études nécessaires à la recommandation d'un tracé parmi certaines options de parcours et d'implantation de stations.

Montréal

Dans le secteur de Montréal, trois options de tracé sont actuellement à l'étude :

- 1- University / NPSL;
- 2- University /pont de l'Île-des-Sœurs/NPSL;
- 3- De la Cathédrale/pont de l'Île-des-Sœurs/NPSL.

Les principales caractéristiques de ces tracés sont les suivantes :

1. L'option *University /NPSL* comprend une station terminale du côté de Montréal à proximité de la Gare Centrale. Cette option est composée d'un parcours en structure aérienne dans l'axe de la rue University et de l'autoroute Bonaventure. Afin de franchir le bassin Peel et les voies du CN, à la hauteur du pont Victoria, deux ponts doivent être construits. Pour rejoindre le NPSL qui sera construit par IC sur l'Île-des-Sœurs, ce tracé utilise une nouvelle structure à construire entre les ponts Cléments et celui de l'Île-des-Sœurs.
2. L'option *University /pont de l'Île-des-Sœurs/NPSL* prend exactement le même itinéraire que le scénario *University /NPSL*, à la différence de la traversée du chenal de l'Île-des-Sœurs qui se fait par une structure située sur le nouveau pont de l'Île-des-Sœurs qui sera reconstruit par IC. Cette option allonge le parcours d'un peu moins d'un (1) km afin d'assurer une meilleure intégration des structures reliant l'île des Sœurs à l'île de Montréal.
3. Pour l'option *de la Cathédrale/pont de l'Île-des-Sœurs/NPSL*, celle-ci comprend une station terminale souterraine connectée à la station de métro Bonaventure. Cette option est composée d'un parcours souterrain sur l'île de Montréal, qui emprunte l'axe des rues de la Cathédrale et Wellington. Par la suite, le SLR passe sous les voies du CN au sud du parc Marguerite-Bourgeois dans le quartier Pointe-Saint-Charles, jusqu'à une structure située sur le nouveau pont de l'Île-des-Sœurs qui sera reconstruit par IC.

Rive-sud

Une fois sur la Rive-Sud, le parcours du Projet emprunte le terre-plein central de l'autoroute 10, là où se situe la voie réservée actuelle aux autobus, pour ensuite quitter l'autoroute au niveau du tunnel Chevrier, aujourd'hui utilisé par les autobus, mais conçu pour accueillir un SLR. À ce niveau, un franchissement souterrain des voies du CN est prévu. Afin d'atteindre la station terminale, située près de l'intersection des autoroutes 10 et 30, le système de transport collectif longera l'autoroute 10 du côté nord.

Trois variantes de tracés sont également à l'étude au niveau du carrefour des autoroutes A10 et A30 :

- 1- Quadrant **nord** du carrefour A10/A30;
- 2- Quadrant **est** du carrefour A10/A30;
- 3- Quadrant **sud** du carrefour A10/A30.

Le tracé du quadrant nord est situé à l'intérieur du périmètre urbain de Brossard alors que les deux autres, dans les quadrants est et sud, sont situées dans la zone agricole. Advenant une implantation de la station terminale en zone agricole, cette situation ajouterait près d'1 km de tracé. Considérant la nature particulière de la zone agricole, des analyses spécifiques à la station terminale devront être menées afin de documenter l'ensemble des variantes à l'étude et de présenter le tout aux instances concernées.

Principales caractéristiques des équipements requis

En lien avec la localisation des stations, quatre types d'équipements peuvent être requis.

Stations

Certaines des stations peuvent être particulièrement importantes, car elles seraient associées à des équipements de type terminus d'autobus et/ou stationnement incitatif implantés à proximité du corridor, sur le modèle des points d'entrée Panama et Chevrier actuels. Selon les variantes de tracés à l'étude, il pourrait y avoir entre 7 et 8 stations, dont 3 ou 4 sur le territoire de Brossard et de Montréal, dépendamment du tracé. L'objectif de la phase d'études en cours est d'identifier la localisation des stations et de formuler des recommandations sur le tracé favorisé.

Stationnements incitatifs

Un stationnement incitatif permet aux usagers de laisser leur automobile afin d'intégrer le système de transport en commun. Aujourd'hui, la demande pour l'utilisation de ce type d'équipement est très forte, tant dans le corridor A10/Centre-Ville que dans le reste de la région de Montréal. La mise en place du Projet dans le corridor A10/Centre-Ville doit pouvoir être associée à des stationnements incitatifs dont le positionnement devra être précisé afin de proposer une offre pertinente et respectueuse du milieu d'insertion.

Terminus d'autobus

Un terminus d'autobus permet d'assurer les correspondances avec les lignes d'autobus locales et régionales. Dans le cas du projet dans le corridor A10/Centre-Ville, ce type d'équipement sera requis. Il est essentiel qu'un terminus d'autobus soit directement connecté à la station pour permettre un transfert rapide, efficace tout en préservant une certaine perception de continuité dans le déplacement des usagers passant d'un mode à l'autre. Les lignes actuelles pourraient être rabattues vers la station la plus proche. Les prochaines phases d'études permettront d'identifier la localisation optimale des terminus d'autobus, en lien avec les circuits régionaux et locaux, ainsi que le nombre de quais d'autobus à prévoir aux stations.

Atelier-dépôt

Comme le projet vise l'implantation d'un SLR ou d'un SRB, il est nécessaire de prévoir l'intégration d'un atelier-dépôt. Un atelier-dépôt permet de réaliser les opérations d'entretien et de maintenance nécessaires sur les équipements du système de transport en commun, et permet le remisage du matériel roulant lorsqu'il n'est pas en exploitation.

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

Les tracés à l'étude sont principalement situés dans des secteurs fortement urbanisés et dans un corridor d'infrastructures ou de propriétés publiques déjà en place. L'insertion du Projet dans un tel milieu est de nature à limiter les contraintes et les impacts environnementaux anticipés en lien avec ce projet.

Deux des trois stations terminales à l'étude sur la Rive-Sud se situent en zone agricole, dans les quadrants sud ou est, formés par l'échangeur des autoroutes A10 et A30. Les études à venir

devront identifier la solution optimale pour la localisation de cette station, en considérant l'ensemble des paramètres qui y sont rattachés.

Deux des trois scénarios de tracés à l'étude sur l'île de Montréal traversent le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (ancien Technoparc), un secteur reconnu pour avoir été utilisé comme dépotoir dans le passé et formé de terrain gagné sur le fleuve Saint-Laurent. Les caractéristiques environnementales et géotechniques de ce terrain peuvent constituer des contraintes au projet. Ces caractéristiques devront être évaluées et prises en compte dans les études à réaliser.

Les deux tracés passant par la rue University prévoient une nouvelle structure au niveau du bassin Peel, de même qu'une structure en élévation le long de l'autoroute Bonaventure. Quant à lui, le tracé *University /NPSL* prévoit une structure additionnelle entre l'île des Sœurs et l'île de Montréal. Les contraintes physiques et les obstacles visuels de ces tracés devront également être soigneusement évalués.

Les tracés à l'étude ne traversent pas de territoires autochtones connus et identifiés à la Carte des profils des Premières nations du ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (<http://cipppn-fnpim.aadnc-aandc.gc.ca/index-fra.asp>).

9. Principaux impacts appréhendés

Bien que l'évaluation environnementale du Projet reste à faire, aucun impact environnemental majeur sur le milieu naturel n'est anticipé puisque les tracés étudiés sont principalement situés le long d'axes routiers existants (pont Champlain et pont de l'Île-des-Sœurs, autoroutes 10, 15 et Bonaventure) ou en souterrain.

Par ailleurs, des impacts positifs non négligeables sont anticipés en ce qui concerne la qualité de l'air et la lutte au gaz à effet de serre, compte tenu de la possibilité d'électrifier le mode de transport collectif et du transfert modal pouvant être généré par l'implantation d'un mode attractif ayant une plus grande capacité d'accueil.

Un aperçu des principaux impacts appréhendés est présenté ci-après.

Les impacts sur le milieu physique

En période de construction, les impacts appréhendés sur le milieu physique (bruits et vibrations, qualité de l'air et poussières, gestion des eaux de surface et souterraines, gestion des sols et des sédiments, entraves à la circulation, etc.) sont a priori jugés acceptables, sous réserve de l'identification et de l'application de mesures d'atténuation appropriées pour chacun des impacts appréhendés.

Les caractéristiques environnementales et géotechniques défavorables des terrains de la rive du Saint-Laurent à Montréal, incluant le secteur du Parc d'entreprise de la Pointe-Saint-Charles, peuvent représenter un enjeu environnemental et technique non négligeable pour l'implantation et l'exploitation du projet si elles sont inadéquatement prises en compte (présence de sols et eaux souterraines contaminés, biogaz, matières résiduelles, hydrocarbures libres, etc.).

Les options étudiées devront s'harmoniser et permettre la réalisation des travaux de captage et de traitement des eaux souterraines prévus par la ville de Montréal et ses partenaires dans ces secteurs pour la réhabilitation des terrains ou le contrôle de ses contaminants.

Les modifications du milieu physique qui pourraient se produire lors des phases d'exploitation et d'entretien sont jugées négligeables, compte tenu des types de milieux d'insertion qui se définissent en grande partie comme des infrastructures publiques de transport à termes, en raison d'un mode électrique de transport, le projet aura des effets positifs sur la qualité de l'air et la réduction des gaz à effet de serre (GES), de même qu'il pourrait mener à une réduction du bruit et des vibrations dans les axes actuels de transport.

Les impacts sur le milieu biologique

Compte tenu du caractère urbanisé du milieu, les impacts appréhendés sur les composantes biologiques sont a priori jugés de faible importance.

Les impacts appréhendés du projet, selon le tracé retenu à Montréal, pourraient s'associer à des pertes localisées d'habitats fauniques, pour le poisson, la faune aviaire et l'herpétofaune (couleuvre), notamment aux abords du chenal de l'Île-des-Sœurs et du bassin Peel. Des mesures de mitigation sont à prévoir sur ces aspects.

L'entrée en tunnel de l'option en souterrain à Montréal qui pourrait s'implanter dans le secteur du parc Marguerite-Bourgeoys représente également un impact négatif, étant donné la nécessité de couper des arbres pour permettre la réalisation des travaux.

Des pertes localisées de milieux sensibles (milieux hydriques et forestiers), d'importance variable selon le tracé qui sera retenu, sont également probables dans les options de stations terminales aux abords de l'échangeur des autoroutes A10 et A30.

Au moment des travaux d'implantation dans des secteurs affectés par des espèces exotiques envahissantes, celles-ci devront faire l'objet de mesures particulières visant à limiter l'étalement de ces espèces.

Les impacts sur le milieu humain

En ce qui concerne le milieu humain, le Projet engendrera des effets positifs significatifs :

1. Amélioration des conditions générales de circulation routière et de transport dans la perspective d'une meilleure mobilité des personnes et des marchandises entre la Rive-Sud et Montréal;
2. Effets positifs sur la qualité de l'air et la réduction des gaz à effet de serre (GES), notamment dû à l'électrification du mode;
3. Participation à l'essor du développement socio-économique des zones traversées, tout en contribuant à la promotion d'un environnement sain;
4. Intégration des stations permettant de renforcer la progression des pôles d'activités et d'inciter la densification et la consolidation des milieux urbains desservis par les futures stations.

Le Projet confirmera l'urbanité de la région métropolitaine et consolidera le développement de Montréal. D'un point de vue urbanistique, deux tendances contribueront à consolider le développement adjacent au corridor : l'aménagement de communautés articulées autour du transport collectif et le redéveloppement et la revitalisation de certains secteurs, en lien avec la planification municipale.

Toutefois, des impacts négatifs sont appréhendés. Les plus significatifs concernent :

1. Les entraves à la circulation et les nuisances de chantier pendant les travaux de construction du Projet, notamment au centre-ville de Montréal et en bordure du chenal de l'Île-des-Sœurs;
2. Les perturbations aux pistes cyclables et autres sentiers multifonctionnels aux abords du pont Champlain dans le secteur de Montréal et de Brossard pendant les travaux de construction;
3. Le patrimoine bâti, si des bâtiments d'intérêt sont impactés, de même que leur environnement visuel qui pourrait être changé une fois les travaux terminés;
4. À la navigation de plaisance en raison des entraves qui pourraient être créées par les travaux de construction (batardeaux et chemins d'accès temporaires au fleuve Saint-Laurent entre l'île des Sœurs et Montréal et au bassin Peel);
5. La possibilité et l'intensité d'implantation en territoire agricole à l'extrémité sud des tracés, en fonction du tracé qui sera retenu;
6. La modification des paysages, alors que des impacts visuels sont anticipés pour la traversée du fleuve Saint-Laurent entre l'île des Sœurs et l'île de Montréal, la section aérienne longeant l'autoroute Bonaventure ainsi que la traversée du bassin Peel.

10. Calendrier de réalisation du projet

Les grandes étapes du projet sont les suivantes :

Activités	Échéancier
Études des besoins	Automne 2014
Avant-projet	Printemps 2015
Étude d'impact environnemental	Printemps 2015
Dossier d'opportunité	Été 2015

11. Phases ultérieures et projets connexes

Le Projet s'inscrit dans un corridor en pleine transformation en raison du projet du Nouveau pont sur le Saint-Laurent piloté par IC, des projets de redéveloppement urbain dans Griffintown ou de revitalisation des berges du Saint-Laurent, par exemple. Ce faisant, le Bureau de projet SLR devra s'assurer d'une coordination étroite avec l'ensemble des partenaires présents sur le territoire traversé par le projet. Déjà, des comités de travail et de suivi ont été formés et seront maintenus tout au long des différentes phases du projet.

12. Modalités de consultation du public

Nous privilégierons des relations publiques soutenues avec nos partenaires institutionnels que sont les municipalités et les sociétés organisatrices de transport. Nous tiendrons également plusieurs rencontres avec les partenaires du projet notamment les groupes environnementaux, socio-économiques, en accessibilité, les autochtones et les regroupements d'usagers.

Afin d'orienter le choix de tracé a favorisé par les autorités gouvernementales, des rencontres citoyennes seront organisées au courant de l'automne 2014 pour informer les communautés sur le projet et obtenir leurs commentaires. La population pourra également connaître l'évolution du projet à travers la page de l'AMT du Journal 24heures, un compte twitter dédié au SLR et le site WEB de l'AMT.

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

Signé le _____ par _____