

---

---

# DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

## DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

**Deuxième série de questions et commentaires  
pour les addendas 1 et 2 ainsi que le premier document de  
réponses du projet de Réseau électrique métropolitain  
(initialement le projet de transport collectif  
dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal  
sur le territoire des agglomérations de Montréal et de Longueuil)  
par CDPQ Infra inc.**

**Dossier 3211-08-012**

**Le 30 juin 2016**

*Développement durable,  
Environnement et Lutte  
contre les changements  
climatiques*

**Québec** 

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 1.....	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 2.....	3
1. MISE EN CONTEXTE ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET .....	3
2. DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION .....	5
3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR.....	6
3.1 MILIEU HUMAIN .....	6
3.3.1 MILIEU BIOLOGIQUE .....	8
4. CHOIX DE LA VARIANTE DU PROJET .....	9
5. DESCRIPTION DU PROJET .....	11
6. IMPACTS DU PROJET .....	14
6.1 MILIEU HUMAIN .....	14
6.3 QUALITÉ DE L'AIR .....	17
6.4 COURS D'EAU .....	17
6.5 FAUNE.....	18
6.6 VÉGÉTATION.....	19
6.7 MILIEU HUMIDE .....	20
6.8 PARC-NATURE .....	22
7. ACTIVITÉS À COMPLÉTER.....	22
8. ÉVALUATION DES IMPACTS CUMULATIFS .....	23
9. DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	23
10. PLAN DES MESURES D'URGENCE.....	23
11. PROGRAMME DE SUIVI.....	24
12. DIVERS .....	24
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE PREMIER DOCUMENT DE RÉPONSES (JUIN 2016).....	25

## INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à CDPQ-Infra inc. dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Plus précisément, le document adresse des questions sur trois documents transmis par l'initiateur : les addendas 1 et 2 et le premier document de réponses. L'addenda 1 consiste en une mise à jour de l'étude d'impact reçue le 11 avril 2016. L'addenda 2 vise à intégrer au projet le système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport, qui constitue le deuxième volet de l'ÉIE du projet du REM. Enfin, le troisième document permet de répondre à la première série de questions et commentaires sur l'étude d'impact reçue le 11 avril 2016.

Le présent document découle de l'analyse réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RÉEIE) (chapitre Q-2, r. 23) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les renseignements demandés dans ce document soient fournis au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 1

**QC-1** Considérant les changements importants apportés au projet initial, soit un projet de système léger sur rail (SLR) de 15 km comprenant quatre gares et connectant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal à un projet intégré de train électrique à l'échelle métropolitaine qui s'étend sur plus de 67 km comprenant 24 gares, nous sommes d'avis que la justification n'est pas suffisante.

L'évolution du dossier devrait être mieux développée pour expliquer et justifier un tel changement. Dans les faits, deux projets distincts de transport collectif, l'un reliant le centre-ville à la Rive-sud de Montréal et l'autre desservant le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal, sont maintenant intégrés dans un seul et même projet.

Les questions de rentabilité, d'interconnectivité et la prise en compte des services de transport existants devraient également être traitées dans la justification

**QC-2** Il serait pertinent de présenter l'ensemble du projet du REM AVANT/APRÈS afin de saisir l'ampleur des modifications apportées. Des cartes illustrant les modifications devraient être présentées.

- QC-3** Au tableau 9-3 intitulé « Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation », l'impact numéro 27, concernant le transport routier et la circulation durant la phase d'exploitation, est considéré significatif. Un plan de gestion des déplacements à développer avec la Ville de Montréal est prévu et pourrait nécessiter la réalisation d'une étude de circulation. Cette étude devrait d'emblée être effectuée compte tenu du développement important que connaît le quartier Griffintown.
- QC-4** Comment se fera l'intégration, le raccord des voies du projet avec les structures existantes de la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) à la gare Centrale? Veuillez détailler et illustrer les aménagements prévus.
- QC-5** Pourquoi le CN n'est pas identifié parmi les intervenants mentionnés dans le haut de la page 13?
- QC-6** La fin du tunnel dans le roc et le début du tunnel en tranchée ouverte semble être dans le Bassin Peel. N'aurait-il pas été préférable, afin de réduire les impacts, de faire passer le train en tunnel dans le roc sous le Bassin Peel, donc de continuer le tunnel dans le roc un peu plus loin pour débiter les travaux en tranchée ouverte de l'autre côté du bassin?
- QC-7** En raison des modifications apportées au tracé proposé à l'approche de la gare Centrale de Montréal, une garderie devra être relocalisée. Puisqu'il s'agit d'une composante sensible du milieu humain et que le réaménagement d'une garderie doit être planifié longtemps d'avance afin de limiter les inconvénients pour sa clientèle, veuillez indiquer si des discussions ont été entamées avec les administrateurs de cette garderie au sujet d'une éventuelle relocalisation et si les utilisateurs de cette garderie ont été informés de la situation.
- QC-8** Le patrimoine bâti est une ressource collective issue des phases de développement et de l'évolution d'une ville, d'une région et d'une société. Malgré les modifications proposées dans l'addenda 1, le tracé aérien proposé pour relier le REM à la gare Centrale générera des impacts sur plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial, notamment l'édifice Rodier et l'édifice Drummond-McCall. Au regard de l'engagement formulé dans la R-48, le ministère de la Culture et des Communications (MCC) s'attend à ce qu'une évaluation patrimoniale soit réalisée par l'initiateur pour les bâtiments démolis ou altérés par le projet. Considérant la fragilité des immeubles patrimoniaux affectés par le tracé, quelles mesures sont prévues pour minimiser les impacts des travaux de construction sur ceux-ci?
- QC-9** Comme le tracé de l'antenne Rive-Sud a fait l'objet d'optimisations, particulièrement à Montréal, est-ce que des modélisations de l'impact sonore du métro léger de l'annexe J2 devront être mis à jour?
- QC-10** Veuillez expliquer pourquoi le corridor ferroviaire s'enfonce en tunnel à partir du chaînage 4+750 et quels sont les avantages d'entrer en tunnel à cette distance des infrastructures à franchir en souterrain?

**QC-11** Dans le tableau 4-1 de la page 10, parmi les mesures proposées pour réduire l'interférence des murs de soutènement entourant l'écoulement des eaux souterraines, il est indiqué que le captage de ces eaux sera effectué en amont du tunnel pour les reconduire vers les systèmes de captage et/ou l'usine de traitement de la ville de Montréal. Si cette option prévoit le drainage de ces eaux vers le réseau combiné de la ville de Montréal, il y aura une susceptibilité d'augmenter la fréquence et/ou le volume des débordements des ouvrages de surverse en aval du projet. Donc, cette option ne peut pas être retenue à moins de prévoir une compensation des débits qui seront ajoutés, conformément à la position sur l'application des normes pancanadiennes de débordement des réseaux d'égout municipaux. Pour plus de renseignements sur son application, nous vous invitons à consulter le site Internet du Ministère :

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/ouvrages-municipaux/position-ministere.htm>.

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 2

### 1. MISE EN CONTEXTE ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

**QC-12** À la section 2.1.2.2, considérez également, sans vous y limiter, les règlements suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) :

- Règlement sur l'application de l'article 32 de la LQE;
- Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection.

De plus, veuillez mettre à jour les deux derniers éléments de cette section.

**QC-13** Au tableau 2-1, il serait pertinent de tenir compte de l'aspect du drainage lié aux nouvelles infrastructures (chemin de fer, gare de train, stationnement, viaduc, etc.) et aux surfaces qui seront imperméabilisées. Ces travaux impliquent une gestion des eaux pluviales qui nécessitera des autorisations en vertu de l'article 32 de la LQE. La prévision de ces autorisations doit être considérée afin de tenir compte des délais de traitement des demandes qui seront soumises au MDDELCC.

**QC-14** Veuillez aussi évaluer si les règlements municipaux suivants sont applicables au projet :

- Règlement sur les rejets à l'atmosphère et sur la délégation de son application (règlement 2001-10 de la Communauté métropolitaine de Montréal);
- Règlement sur l'assainissement des eaux (règlement 2008-47, modifications 2012-53 et 2013-57).

Si tel est le cas, veuillez ajuster le tableau 2-1.

Aussi, à la première ligne du tableau 2-1, vous devez cocher la colonne relative à l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue.

- QC-15** La section 2.1.1.3 présente le cadre réglementaire municipal. Le ministère des Affaires municipales et de l'Organisation du territoire (MAMOT) remarque que la liste présentée est incomplète. Seul le règlement de contrôle intérimaire de la Municipalité régionale de comté (MRC) Deux-Montagnes est indiqué. Son schéma d'aménagement et de développement (SAD) devrait faire partie de cette liste ainsi que tous les plans d'urbanisme à consulter. Par ailleurs, au tableau 2-1, les permis ou autorisations nécessaires à la construction des gares projetées ne sont pas abordés.
- QC-16** Compte tenu de l'ampleur du projet, les sous-sections du chapitre 2 mériteraient d'être contextualisées et clarifiées, puisqu'on ne fait que lister des lois et règlements sans les lier aux étapes du projet du REM. Il serait donc pertinent qu'une section traite globalement de ce qui devra être considéré tout au long du processus, et ce, selon les étapes de mise en œuvre. À cet effet, un calendrier de réalisation devrait être présenté faisant état des démarches entamées et à venir.
- QC-17** L'étude d'impact ne documente pas beaucoup l'impact stratégique sur l'amélioration de l'accès au centre-ville de l'agglomération et à l'aéroport. Veuillez développer.
- QC-18** Un des objectifs du projet est : « d'augmenter le transfert modal et l'achalandage du transport collectif dans l'Ouest de la région montréalaise tout en offrant un lien aéroportuaire efficace » (volume 1 page 6-1). Néanmoins, peu de renseignements sont disponibles sur le transfert modal associé à l'achèvement de ce projet. D'ailleurs, les principaux déterminants de ces transferts modaux ne sont pas abordés : temps et coûts pour l'ensemble des trajets selon les secteurs d'origine et de destinations. Ces données sont essentielles afin d'évaluer l'impact du projet sur la santé publique via, entre autres, l'activité physique liée au transport, les collisions et la qualité de l'air (particules, oxydes d'azote et gaz à effet de serre (GES)).
- QC-19** Une mise en contexte sur les changements à venir concernant la gouvernance en transport, suivant l'adoption de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, devrait être ajoutée.
- QC-20** L'étude d'achalandage pour la desserte de transport collectif de l'Ouest par Steer Davies Gleave, mars 2016, devra être déposée le plus tôt possible.
- QC-21** La section 3.1.1 présente les orientations 2 et 3 du Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) soit celles relatives au transport et à l'environnement. Le MAMOT estime que l'orientation 1 doit également être considérée dans l'addenda 2, plus précisément l'objectif 1.1 visant à orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.
- QC-22** La section 3.1.2 vise à faire état du contenu des documents de planification municipaux à l'égard du projet. Cette section demeure cependant trop sommaire et ne

fait pas état des orientations et objectifs édictés dans les documents de planification et dans les règlements des différentes organisations municipales visées. Les documents de planifications en vigueur doivent être étayés davantage.

Le MAMOT est d'avis que les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire devraient également être présentées et considérées dans l'addenda 2, particulièrement celles relatives à la planification des infrastructures, des équipements et des services publics.

- QC-23** La section 3.2 présente les besoins en transport dans l'ouest de l'île de Montréal. Pour les lignes de train de banlieue actuelles, la démonstration sur les capacités et profils de charge n'est pas suffisante. Veuillez détailler le matériel roulant et le service offert actuellement sur chacune des lignes en précisant les profils de charge (montées/descentes à chaque gare, capacité assise/debout pour le train le plus bondé de l'heure de pointe, etc.).
- QC-24** Veuillez indiquer à quelle période de la journée sont associés les débits de circulation présentés sur la figure 3-4.
- QC-25** Concernant la section 3.2.4.3, il y aurait lieu de tenir compte de la croissance démographique à l'ouest de l'île de Montréal ainsi qu'à Laval et plus au nord; celle-ci ayant une incidence sur la sollicitation des réseaux de transport.
- QC-26** Est-ce que la voie ferrée sur laquelle circule le train de banlieue Deux-Montagnes est partagée avec d'autres trains de banlieue (que le train de Mascouche) ou d'autres compagnies privées dans la partie en voies doubles entre la station Bois-Franc et la gare Centrale? Si tel est le cas, veuillez présenter les impacts appréhendés sur l'utilisation de ces voies par les autres usagers.

## **2. DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION**

- QC-27** La section 4.1 présente les parties prenantes. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) n'est pas identifiée. Le MAMOT est d'avis qu'elle devrait faire partie de cette liste compte tenu du rôle important qu'elle joue en matière de planification à l'échelle métropolitaine. Nous vous invitons aussi à ajouter la Direction des Grands Parcs et du Verdissement de la Ville de Montréal, considérant que l'aire d'étude du projet du REM se situe dans l'emprise de quatre éco-territoires.
- QC-28** Il serait pertinent de savoir si les organismes de transport, la CMM, les agglomérations et les municipalités touchés par le projet se sont officiellement prononcés, notamment par le biais de résolutions, en faveur ou non du REM.
- QC-29** La communauté autochtone de Kanasatake n'est pas identifiée dans les parties prenantes pour les consultations que vous réaliserez. Tel qu'identifié dans la directive, il est recommandé d'informer la communauté autochtone du projet et de ses impacts. De plus, vous devrez faire mention de leurs préoccupations particulières, le cas échéant.

### 3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

#### 3.1 Milieu humain

- QC-30** Selon la ville de Laval, près de 4 000 personnes utiliseraient des puits privés pour avoir accès à l'eau potable. L'addenda 2 devrait présenter l'inventaire des puits privés et des prises d'eau potable pouvant être impactés par le projet du REM et l'impact des travaux et des activités futures sur la nappe phréatique.
- QC-31** Certains renseignements relatifs aux documents de planification doivent être modifiés dans la section 5.5.2.2.2. En effet, l'addenda 2 fait référence au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, entrée en vigueur en 2004, pour présenter les objectifs de planification pour le territoire des villes de Kirkland, Sainte-Anne-de-Bellevue, Pointe-Claire, Beaconsfield, Baie d'Urfée et Dorval. Or, conformément à la Loi concernant la consultation des citoyens sur la réorganisation territoriale, ces villes ont été reconstituées le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et ont depuis adopté leur propre plan d'urbanisme respectif. Ce sont donc les renseignements contenus dans ces documents qui doivent être considérés dans l'addenda 2. Cette section doit également être complétée en présentant les différents documents de planification en vigueur dans les villes de Laval, Dollard-des-Ormeaux et Deux-Montagnes. À ce titre, soulignons que la ville de Laval a adopté, en avril 2016, un projet de schéma d'aménagement et de développement révisé. Bien que ce document ne soit pas en vigueur, l'addenda 2 mériterait de faire référence à son contenu.
- QC-32** Cette section ne devrait également pas se limiter à présenter les projets de développement urbain projetés. Elle devrait indiquer comment l'implantation du REM modifiera ceux-ci, notamment par l'implantation des gares et par les nouvelles opportunités de développement qu'elles créeront.
- QC-33** Il est nécessaire de caractériser davantage le milieu d'insertion des gares projetées, ce qui pourrait notamment permettre d'évaluer les potentiels de développement et de redéveloppement. À cet égard, l'identification des terrains vacants et une description précise de l'utilisation du sol dans les secteurs adjacents aux gares projetées doivent être ajoutées.
- QC-34** La section 5.5.6.1.2 présente l'ensemble du réseau de transport collectif qui dessert l'ouest de l'île de Montréal. Selon le MAMOT, cette section doit être complétée en ajoutant des renseignements relatifs aux réseaux de transport collectif desservant les autres villes concernées par le REM, dont Deux-Montagnes et Laval. De plus, une réflexion quant à la modification de ces trajets, à la suite de la mise en œuvre du REM, doit être amorcée.
- QC-35** À la page 5-149, section 5.5.6.1.6, il est mentionné que la localisation des égouts dans la zone concernée n'a pas encore été réalisée lors de cette étape du projet. La localisation de ces infrastructures et les travaux qui pourraient être requis pour la réalisation du projet peuvent nécessiter d'autres autorisations engendrant des délais

additionnels. Il serait préférable de localiser ces infrastructures et de déterminer les travaux nécessaires, dès que le tracé final sera fixé.

- QC-36** Afin de mieux comprendre les renseignements fournis à la section 5.5.8.1, veuillez illustrer sur une carte les emplacements des sites de mesures du climat sonore dont il est fait référence. Par ailleurs, le texte de la section 5.5.8.1.3 relativement au climat sonore pour l'antenne de l'Aéroport fait référence à deux stations potentielles (Dorval et Golf Dorval) et à la station Aéroport. Comme aucune de ces stations potentielles n'apparaît ailleurs dans l'addenda 2, veuillez illustrer ces stations potentielles sur une carte.
- QC-37** Concernant la section 5.5.11.1, veuillez présenter les impacts du projet du REM sur les travaux routiers. Est-ce que les projets routiers énumérés vont devoir subir des ajustements en fonction du REM (ex. : le projet de réfection du pont de l'île-aux-Tourtes, projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, etc.)?
- QC-38** La section 5.5.11.2 fait état des principaux projets résidentiels en cours ou projetés à proximité ou dans la zone d'étude. Le MAMOT est d'avis que cette section doit également faire état du projet résidentiel au nord de l'autoroute 40 à Sainte-Anne-de-Bellevue. En effet, la gare terminale projetée à Sainte-Anne-de-Bellevue s'insérerait à proximité de ce projet d'envergure. L'addenda 2 devrait également localiser l'ensemble des projets sur une carte.
- QC-39** Il est indiqué à l'addenda 2, volume 1, page 5-129 : « La station Sainte-Anne-de-Bellevue se trouve dans un secteur d'affectation industrielle en transition, comme l'indique le PPU du quartier l'Anse-à-l'Orme, qui envisage une affectation du parc. Ce secteur est caractérisé par un marécage arborescent localisé dans un secteur en conservation ». Veuillez éclaircir ces renseignements et superposer l'emplacement prévu de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue sur la figure 5-38 (PPU Secteur Nord – Sainte-Anne-de-Bellevue (SADB, 2007)). Est-ce que la ville a été consultée? Si oui, quelle est sa position?
- QC-40** Concernant le patrimoine archéologique et historique :
- une étude de potentiel archéologique couvrant toute la zone d'étude du projet du REM devra avoir été complétée et déposée le plus tôt possible au MDDELCC qui consultera le MCC (voir **QC-166** pour plus de détails). Les impacts des travaux sur le patrimoine archéologique doivent être identifiés;
  - l'engagement à effectuer des inventaires et des fouilles en 2016 pour l'antenne sud doit aussi être valable pour les travaux similaires pour les secteurs à potentiel archéologique dans les zones d'études identifiées par les addendas 1 et 2;
  - considérant que l'inventaire archéologique de terrain dans les zones à potentiel archéologique n'aura pas été amorcé avant le dépôt final de l'étude d'impact, vous devrez déposer une stratégie d'intervention archéologique qui tient compte des éléments suivants :

- a) un calendrier des interventions archéologiques (dont l'inventaire au terrain);
- b) une méthodologie scientifique adaptée aux interventions archéologiques;
- c) une grille d'évaluation des sites archéologiques;
- d) des mesures d'atténuation;
- e) des solutions de rechange advenant que des sites archéologiques doivent être conservés.

### 3.2 Milieu physique

- QC-41** Les zones inondables illustrées sur les cartes 5-20 et 5-21 ne sont plus valides pour la Ville de Laval, celle-ci a intégré de nouvelles cotes de crue dans son schéma d'aménagements en mars 2015. Les nouvelles cotes de crue de la Ville de Laval doivent être fournies pour la portion du territoire visée par le présent projet. La MRC Deux-Montagnes ainsi que la Ville de Montréal pourraient être également impactés par ces nouvelles cotes de crues.
- QC-42** Au point 5.3.5.5, l'ensemble de la caractérisation des paramètres hydrauliques devrait être actualisé. En effet, l'initiateur réfère à l'étude hydraulique « Étude de solutions de soutien des étiages critiques » (CEHQ, 2004). Or, les travaux dans la rivière des Mille-Îles découlant de cette analyse ont été réalisés et sont terminés depuis octobre 2011. Les travaux réalisés sont différents de ceux considérés dans l'étude de 2004 et l'intervention modifie considérablement certains paramètres hydrauliques dont les champs de vitesses dans le secteur de l'aire excavée, contigüe au pont ferroviaire.
- QC-43** L'étude d'impact aborde le sujet de la qualité de l'air particulièrement sur le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOX) et les particules d'un diamètre inférieur à 2,5 microns (PMS<sub>2,5</sub>). Les données présentées proviennent de stations de surveillance, toutes situées à Montréal. Il existe également une station à Laval située au Parc Pie X, à Chomedey. L'étude devrait prendre en considération la station située à Laval.

#### 3.3.1 Milieu biologique

- QC-44** À la section 5.4.4.4.3, veuillez inclure dans votre analyse la frayère multispécifique d'environ 4 300 m<sup>2</sup> à même l'aire d'excavation du haut-fond réalisée par le MDDELCC immédiatement en amont de l'actuel pont ferroviaire de la rivière des Mille-Îles.
- QC-45** La caractérisation des habitats du poisson potentiellement affectés par le projet est incomplète. À ce titre, le Ministère des Pêches et Océans Canada (MPO) recommande d'utiliser la même approche que celle retenue dans l'évaluation environnementale de la construction du Nouveau pont sur le Saint-Laurent, soit la méthode de Lavoie et Talbot (1984) modifiée par Armellin et Mousseau (1998).

- QC-46** La zone d'étude devra inclure les secteurs d'intérêt situés en aval des futurs sites de traversées à savoir les frayères multispécifiques présentes dans les rapides du Cheval Blanc, les rapides Lalemant et les rapides du Grand Moulin.
- QC-47** Sur la carte 10, est-ce qu'il y a une raison pour laquelle l'entièreté de l'emprise du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme n'est pas indiquée en vert? La totalité du bois Angell doit également être identifiée comme un espace vert.
- QC-48** Nous aimerions obtenir des précisions concernant la source exacte de la carte consultée pour déterminer les milieux humides potentiels dans la zone d'étude élargie du projet (données sur la conservation des milieux humides pour la CMM fournies par Canards Illimités Canada (CIC), page 5-46 de l'addenda 2). Est-ce que cette carte correspond à la carte interactive des milieux humides du territoire de la CMM disponible sur le site Internet de CIC?
- QC-49** L'addenda 2 mentionne la consultation du document « Rapport de caractérisation écologique produit par CIMA+ pour l'aéroport de Montréal pour le projet SLR de l'Ouest – Service aérotrain et métro de surface (2012) » et les renseignements provenant de CIC (2016) pour les secteurs de Montréal et Laval/Deux-Montagnes. Nous souhaitons consulter ces documents afin d'assurer une analyse complète des milieux humides.

#### **4. CHOIX DE LA VARIANTE DU PROJET**

- QC-50** Il est indiqué à la section 6.3.1 que la variante retenue pour l'antenne Aéroport est la variante 1A. Aucune démonstration n'est présentée pour expliquer pourquoi cette variante a été choisie et selon quels critères. Une telle démonstration devrait être présentée dans l'étude d'impact avec un exercice de comparaison des variantes. Par ailleurs, la variante 1A ne permet pas d'établir de station pour desservir le Technoparc Saint-Laurent. Ce pôle d'emploi (6 500 emplois) semble particulièrement mal desservi par les transports en commun (taxis collectifs).
- QC-51** À la section 6.1.3, l'addenda 2 ne fait que lister les villes traversées par le tracé du REM. De l'avis du MAMOT, cette sous-section nommée « secteurs à desservir » devrait présenter les besoins de chacun des secteurs, et ce, en lien avec les générateurs de déplacement et les développements résidentiels actuels et projetés.
- QC-52** La section 6.1.4 présente les infrastructures nécessaires à la mise en place du REM. Le tunnel Mont-Royal n'est pas abordé dans cette section malgré le fait que cette infrastructure devra subir des modifications importantes pour accueillir le REM.
- QC-53** L'intégration du REM aux réseaux de transport collectifs existants est peu (autobus) ou pas abordée (métro). Un inventaire des réseaux et de leur possible connectivité devrait être produit et présenté. Un des effets potentiels du projet est l'augmentation de la demande sur les infrastructures de transport au pourtour des points d'accès, en plus des modifications qui devront être apportées aux différents trajets d'autobus afin d'assurer le rabattement vers les gares projetées. À cet effet, une caractérisation

initiale du réseau de transport collectif est nécessaire et une réflexion quant à la modification des différents trajets doit être amorcée.

**QC-54** À la section 6.4.3 :

- on indique que la capacité des trois stationnements incitatifs supplémentaires envisagés sera définie dans les prochaines étapes de conception. Il est essentiel d'évaluer les besoins en ce sens. À quel moment serez-vous en mesure de fournir les renseignements relatifs aux capacités de chacun des nouveaux stationnements incitatifs prévus (Pointe-Claire, autoroute 13 (A-13) et Sainte-Anne-de-Bellevue)? Par ailleurs, l'addenda 2 devrait présenter des variantes relatives aux différents types de stationnement (étagés, souterrains) qui permettraient de minimiser l'empiètement au sol et un développement harmonieux au pourtour des gares projetées;
- le phénomène d'îlots de chaleur sera-t-il pris en compte dans l'aménagement des gares et des trois nouveaux stationnements incitatifs?

**QC-55** À la section 6.5, vous indiquez que vous souhaitez convertir l'atelier d'entretien de Saint-Eustache, actuellement utilisé pour les trains de Deux-Montagnes, pour l'entretien du matériel roulant du REM. L'addenda 2 mentionne que les besoins doivent être revus et les infrastructures existantes doivent être adaptées. Le MAMOT considère qu'un inventaire des ateliers d'entretiens et autres infrastructures connexes déjà existant devrait être produit pour l'ensemble du projet REM, ensuite, les conversions possibles et/ou les besoins supplémentaires en infrastructures de ce genre pourront être analysés.

**QC-56** La description des stations est trop succincte. Une description détaillée des stations, telle que fournie à la section 7.2.2.2 de l'étude d'impact pour l'antenne Rive-Sud, ainsi que des impacts de leur localisation, est demandée. Les choix des emplacements retenus pour chacune des nouvelles stations doivent être justifiés. De plus, les stations de métro existantes à proximité du tracé du REM doivent être prises en compte.

**QC-57** Un inventaire complet des terminus d'autobus existants dans la zone d'étude devrait être produit et présenté.

**QC-58** Les tableaux 3-3 et 3-4 ne permettent pas d'évaluer quelle sera la part des usagers actuels du transport collectif qui utilisera le REM et le nombre de nouveaux usagers (augmentation attendue).

**QC-59** Une option statu quo optimisée pour l'antenne Deux-Montagnes n'a pas été présentée. Par exemple, est-ce que l'option de voitures à deux étages (comme les voitures du train de Mascouche) a été étudiée pour augmenter l'offre de transport du train de Deux-Montagnes? Le choix du mode SLR n'est pas clairement démontré comme étant le seul mode pouvant répondre aux besoins. Un comparatif entre les différents modes devrait être présenté (capacité des équipements, fréquences de passage, capacité de répondre à la demande future, etc.).

- QC-60** Veuillez présenter une évaluation du nombre potentiel d'usagers du train de banlieue de Mascouche qui pourrait choisir de retourner à l'automobile compte tenu de la nouvelle obligation de changer de train avant la station terminale et de l'augmentation du temps de parcours associée?
- QC-61** L'un des arguments pour le choix du tracé passant par le nord de l'île de Montréal est qu'en raison des travaux de l'échangeur Turcot, la construction d'un nouveau corridor ferroviaire dans l'axe de l'A20 devrait attendre la fin de ces travaux, soit en 2021.

Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount a été conçu de façon à protéger une emprise pour l'implantation d'une desserte ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal. Ainsi, une emprise ferroviaire au nord des voies ferrées du CN a été prévue pour l'implantation de services de transport en commun, notamment une éventuelle navette aéroportuaire.

La présence d'une emprise dédiée à l'intérieur du projet de reconstruction du complexe Turcot est certainement un avantage pour permettre l'implantation d'une desserte ferroviaire vers l'aéroport. Est-ce que des démarches ont été entreprises afin de valider l'accessibilité de cette section du chantier de reconstruction de l'échangeur Turcot pour réaliser des travaux avant 2021? Veuillez justifier davantage pourquoi cette option de tracé a été exclue.

## 5. DESCRIPTION DU PROJET

- QC-62** Veuillez expliquer le choix d'un mode aérien par rapport à un mode à niveau pour la construction de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue à partir du croisement avec l'autoroute 40 de même qu'une partie du tracé 1A de l'antenne Aéroport.
- QC-63** Veuillez indiquer à quelle fréquence doit passer le SLR sur chacune des antennes en dehors de l'heure de pointe.
- QC-64** Selon les renseignements présentés dans le Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020, une équipe de chercheurs de l'Université McGill a permis d'établir que les épisodes de verglas sur la région métropolitaine ont augmentés de 26 % entre 1978 et 2008. Aucune information relative au verglas n'apparaît dans la section 5.3.1. Est-ce que ces conditions climatiques particulières ont été prises en considération dans le choix du mode de transport collectif, dans les mesures d'entretien du réseau ou dans le maintien de la fréquence du service?
- QC-65** La gestion des déblais associés à des travaux de creusage de tranchées ou de tunnels peut avoir un impact important sur l'environnement, surtout si une grande quantité de matériel doit être géré (notamment si un tunnel est nécessaire pour l'antenne de l'Aéroport). Le manque d'espace pour gérer ces sols dans un milieu urbanisé peut

s'avérer problématique. Or, il n'en est mention nul part dans l'addenda 2 ni des mesures spécifiques à apporter pour la gestion à long terme de ces déblais.

**QC-66** Veuillez présenter le tableau des empiètements, temporaires et permanents, prévus sous la ligne naturelle des hautes eaux (2 ans), pour les travaux de construction des ponts ferroviaires au-dessus des rivières des Mille-Îles et des Prairies. Pour ce faire, veuillez vous assurer d'utiliser les cotes de crue les plus à jour. À ce sujet, veuillez noter qu'à la section 5.5.2.2.2, il est mentionné, entre autres, que le schéma d'aménagement de la Ville de Laval date de 1989. Or, en ce qui concerne les zones inondables, de nouvelles cotes de crue sont en vigueur depuis peu.

Enfin, veuillez noter que si les empiètements atteignent les seuils d'assujettissement du paragraphe b de l'article 2 du RÉEIE, ces travaux se verront assujettis à la présente autorisation. S'il s'avère que les estimations des empiètements prévus sont sous les seuils, mais très près de les atteindre, vous devrez démontrer que la méthode de travail retenue est réaliste, compte tenu de l'ensemble des contraintes, particulièrement en ce qui concerne les travaux dans la rivière des Mille-Îles.

**QC-67** Des variantes de traversée des rivières des Mille-Îles et des Prairies doivent être présentées (ex. : emplacement, structure double, sur le barrage Grand Moulin, structure sans pile, etc.). Les choix des variantes retenues doivent être justifiés.

**QC-68** Compte tenu des impacts majeurs et cumulatifs que représentent des travaux de construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière des Mille-Îles, est-ce que la possibilité de construire une nouvelle structure de traversée permettant d'accueillir deux voies de chemin de fer et la démolition de l'ancienne structure a été envisagée?

**QC-69** Veuillez fournir une approximation des coûts totaux du projet du REM en distinguant les coûts pour chacune des antennes (Rive-Sud, Aéroport, Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes). Veuillez expliquer pourquoi les coûts d'acquisition et de décontamination de terrain, les coûts de transformation de la ligne Deux-Montagnes de 25 kV en 1 500 VCC ainsi que les coûts d'opération et de maintenance pour la durée considérée du projet sont exclus du montant présenté de 3,5 milliard de dollars.

**QC-70** Veuillez indiquer s'il est prévu que CDPQ-Infra inc. acquiert l'antenne Doney appartenant à la CN. Si l'antenne Doney n'est pas acquise, quel type d'entente pourrait être pris pour assurer l'accès unique du SLR dans cette emprise? Est-ce que d'autres tronçons ferroviaires appartenant au CN ou à d'autres compagnies ferroviaires devront faire l'objet d'acquisition ou d'entente de partage?

**QC-71** Veuillez fournir un tableau présentant toutes les acquisitions, totales et/ou partielles, et les servitudes requises pour l'ensemble du projet du REM. Ce tableau devra présenter les numéros de lot, leur superficie, les superficies requises pour le projet ainsi que la raison (ex. : déplacement des caténaires, modification aux ponts d'étagement, etc.), les impacts potentiels sur les marges de recul, les superficies minimales et leur usage actuel. Veuillez aussi décrire les démarches d'acquisition/relocalisation entreprises ou à venir.

- QC-72** Veuillez expliquer comment les déviations de caténaires feraient en sorte d'exiger des acquisitions de terrains.
- QC-73** Est-ce que des travaux de construction sont prévus de nuit? Le cas échéant, des mesures d'atténuation devront être mises en œuvre.
- QC-74** Tel qu'indiqué dans la directive, vous devez présenter une estimation de la main-d'œuvre requise lors des phases de construction et d'exploitation (pour tout le projet du REM). Ces données sont importantes pour l'analyse de l'acceptabilité du projet sur le plan socioéconomique.
- QC-75** Est-ce que les trottoirs d'évacuation latéraux et centraux seront suffisamment larges pour permettre la circulation en fauteuil roulant pour les personnes à mobilité réduite?
- QC-76** L'addenda 2 détaille le détournement des voies de circulation lors de la construction du REM. Toutefois, il ne présente pas de façon satisfaisante l'aménagement sécuritaire des accès ainsi que les connexions aux réseaux cyclistes, piétonniers et de transport collectif. Des renseignements supplémentaires sont nécessaires, en lien avec l'aménagement sécuritaire des accès, au sujet de la localisation et de l'aménagement des nouvelles stations.
- QC-77** Est-ce que les voitures du métro léger seront conçues de manière à pouvoir accueillir les cyclistes qui désirent transporter leur vélo? Est-ce qu'elles seront dotées d'espaces aménagés pour faciliter l'accès aux personnes transportant une poussette (par exemple avec des bancs escamotables)?
- QC-78** Dans le contexte où il est prévu que le train de banlieue de Mascouche ne pourra plus se rendre au centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles, veuillez indiquer où seront effectuées les activités d'entretien des rames de ce train de banlieue.
- QC-79** Nous considérons que le calendrier d'implantation présenté est trop concis, considérant la complexité du projet et la durée des travaux. À cet effet, veuillez détailler celui-ci, notamment en ce qui a trait aux phases de construction des gares projetées.
- QC-80** Serait-il possible de fournir les tracés retenus en format *Shapefiles*? Par exemple, sans les fichiers de forme polygonaux (emprise du tracé, stations terminales, aires d'études, chemins, etc.), il est difficile de faire une analyse éclairée des pertes forestières envisagées.
- QC-81** L'addenda 2 mentionne que pour la ligne Deux-Montagnes, les stationnements sont presque pleins et que les nouveaux utilisateurs devraient se rendre aux gares par d'autres moyens que l'auto. Il serait pertinent d'ajouter des stationnements de vélos abrités pour attirer les résidants situés entre 1 et 5 km de la gare.
- QC-82** Étant donné les effets bénéfiques du transport actif et le danger que représente la cohabitation avec les automobiles, il serait souhaitable de profiter de l'occasion afin de consolider le réseau cyclable entre Montréal et la couronne nord ainsi que de prévoir

l'aménagement de pistes cyclables à différents points du trajet du REM et plus particulièrement sur les ponts ferroviaires liant l'île Jésus à l'île Bigras et liant l'île Bigras à l'île de Montréal.

- QC-83** Le programme particulier d'urbanisme (PPU) de Pointe-Claire prévoit un aménagement cyclable dans l'emprise Doney. Est-ce que ce type d'aménagement serait conciliable avec la mise en place du REM dans l'emprise Doney?
- QC-84** Concernant la section 7.2.6 portant sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'embranchement Doney;
- pourquoi n'y-a-t-il pas de stationnement incitatif prévu aux gares Kirkland et des Sources? Comment les résidants accéderont-ils aux gares?
  - à la gare A-13, avez-vous évalué l'option de l'implantation d'un terminus d'autobus uniquement plutôt qu'un stationnement incitatif? Compte tenu de la proximité de l'A-13 et du pont Louis-Bisson permettant un accès direct vers Laval, des problèmes de congestion et d'accessibilité en auto sont à prévoir. Un terminus d'autobus ainsi qu'une voie réservée sur l'A-13 permettraient peut-être d'éviter cette problématique.
- QC-85** Concernant la section 7.3.5, l'addenda 2 devrait détailler l'impact durant les travaux pour les usagers des trains des lignes Deux-Montagnes et de Mascouche (temps de parcours, accessibilité aux gares, heures de service et autres impacts).
- QC-86** Concernant la section 7.4.1, comment a été déterminée l'offre de service? Est-ce que la longueur et le temps du trajet à effectuer debout ont été considérés?
- QC-87** Est-ce que les nouveaux stationnements incitatifs seront tarifés ou seulement certains d'entre eux? À quel moment l'information sur la tarification sera fournie?

## 6. IMPACTS DU PROJET

### 6.1 Milieu humain

- QC-88** Veuillez détailler davantage la mesure d'atténuation (H18) visant à mettre en place un plan de réaffectation des travailleurs susceptibles d'être affectés par le projet (par exemple, les chauffeurs de taxi et d'autobus).
- QC-89** Nous reprenons la même requête que pour l'antenne de la Rive-Sud (**QC-148**) et nous vous demandons de procéder à l'ajout, dans l'identification des risques et impacts, des risques industriels présents dans certains secteurs le long du territoire traversé par le projet et de procéder à l'analyse du risque. À cet effet et pour les autres risques identifiés dans l'étude, nous vous encourageons à poursuivre les travaux en vous basant sur l'approche de gestion des risques proposée par le ministère de la Sécurité publique (MSP). Cette approche rigoureuse, basée sur des normes et des pratiques éprouvées à l'échelle internationale, permet de cerner la problématique sur les risques identifiés et d'appliquer des mesures en fonction de ceux-ci. Aussi, en vous référant à

cette documentation, nous vous invitons à valider et adapter certaines définitions ainsi que des termes utilisés dans le rapport en fonction de ceux établis dans la littérature du MSP. Par exemple, dans les concepts associés à la coordination des incidents à la figure présentant l'organigramme fonctionnel des intervenants lors d'une urgence, vous auriez avantage à vous référer au Cadre de coordination de site de sinistre au Québec. La cohérence des libellés entre les différents plans de mesures d'urgence favorise l'interopérabilité entre les différents intervenants impliqués lors de sinistre.

**QC-90** Pourquoi les tableaux 9.1 et 9.2 ne contiennent pas la composante « sécurité publique et sécurité civile » lorsqu'il est question de « la présence des structures », d'autant plus que cette composante est retenue pour cette même question pour les antennes Aéroport-Tracé 2 et Deux-Montagnes (tableaux 9.3 et 9.4)?

**QC-91** Sur la carte 15D, une vaste superficie au sud de la traversée de la rivière des Prairies est identifiée comme servitude dans ce qui est identifié à la carte 14 comme une affectation Grand espace vert ou récréation. À la section 7.3.1, il est indiqué que le Club de golf Laval-sur-le-Lac sera affecté par des acquisitions. Veuillez préciser si cette superficie indiquée sur la carte 15D comme servitude est visée par une acquisition ou une servitude et expliquer à quelle fin sera utilisée cette vaste superficie.

**QC-92** Nous estimons qu'une évaluation plus détaillée, relative au climat sonore et aux vibrations, serait nécessaire afin d'identifier les zones sensibles (garderies, résidences pour personnes âgées, etc.) et permettre d'entrevoir des mesures d'atténuation pour limiter les impacts. Peu de résultats de l'état initial et projeté du climat sonore sont disponibles pour les trois antennes de la partie ouest du projet du REM (annexe H). Le rapport indique à plusieurs reprises que des études sonores devront être réalisées au cours de l'été 2016. Ces études devront :

- identifier clairement les secteurs sensibles inclus dans la zone d'étude, sans oublier les projets futures de développement résidentiels;
- documenter le climat sonore initial;
- évaluer l'impact sonore du projet pour les phases de construction et d'exploitation, pour les sources fixes et les sources mobiles;
- identifier les mesures d'atténuations à appliquer le cas échéant;
- présenter un programme de surveillance du bruit en phase de construction qui tient compte des lignes directrices du MDDELCC;
- présenter un programme de suivi.

Il serait avantageux d'effectuer ces évaluations non seulement le long du couloir ferroviaire, mais également près de l'atelier d'entretien à Saint-Eustache puisque du matériel roulant y sera hébergé, pendant la période non opérationnelle. Le garage et l'atelier transformés pourront accueillir plus de 20 rames de voitures en position garage.

**QC-93** Il est fait mention des documents « Rapport d'étude acoustique sommaire, Système léger sur rail entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de

Montréal (SNC-Lavalin inc., 2013) » et « Rapport d'étude du bruit pour le golf Dorval – Lot 7, Aéroports de Montréal (SNC-Lavalin inc., 2016) ». Est-ce possible d'avoir une copie de ces documents?

**QC-94** La fermeture de la ligne Doney au transport de marchandises vers des propriétés industrielles nécessitera le transfert de ces marchandises vers un autre mode de transport. À ce sujet, veuillez indiquer :

- quels sont les impacts sur les clients actuels de l'antenne Doney pour la réception ou l'expédition des marchandises?
- quels seraient les impacts de l'arrêt du transport ferroviaire de marchandises sur l'antenne Doney sur le volume de camions sur les rues locales et l'A-40?
- est-ce que des matières dangereuses sont actuellement transitées sur cette ligne? Si oui, est-ce qu'elles seront plutôt transitées par route?

**QC-95** Concernant la section 9.3.2.3.4;

- le terminus prévu à Sainte-Anne-de-Bellevue serait implanté dans le cadran nord-est de l'échangeur Morgan/Sainte-Marie. Considérant que ces deux routes sont à une seule voie par direction et qu'un grand nombre de camions y circule, quelles seront les mesures d'atténuation des impacts sur la sécurité routière et la circulation en ce qui concerne la cohabitation des divers usagers de la route?
- considérant les problématiques actuelles de circulation autour du centre Fairview et du terminus d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) à Pointe-Claire, la circulation additionnelle due à l'ajout des 1 500 places de stationnement prévues à cette gare risque de dégrader davantage les conditions, engendrant ainsi des retards supplémentaires pour les lignes d'autobus. Quelles mesures d'atténuation sont prévues pour atténuer cette dégradation?

**QC-96** Concernant la section 9.3.3.3;

- veuillez vous engager à déposer avant les audiences publiques du Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE), « l'étude d'achalandage plus précise permettant d'évaluer la réduction de la circulation routière »?
- veuillez mieux décrire les impacts sur la mobilité générale dans l'ouest de l'île de Montréal à la suite de la mise en service du REM, notamment sur la fluidité de la circulation des autoroutes 13, 20, 40 et 520. Quels sont les pourcentages de transfert modal estimés auto-REM et bus-REM?
- quelle sera la provenance des usagers du REM (anciens usagers de la STM, de la ligne Vaudreuil-Dorion, anciens automobilistes, etc.)?

**QC-97** Le paysage, dans ses dimensions culturelles, écologiques, environnementales et sociales, possède cette qualité rare d'incarner la vision intégrée à la base de toute démarche et devrait donc constituer une base structurante de l'action québécoise en développement durable. Certains éléments restent à être précisés quant à la prise en compte de la dimension paysagère dans l'ensemble du projet, notamment les tracés vers le sud, l'ouest de l'île de Montréal et l'aéroport.

L'étude d'impact prévoit une étude sectorielle sur l'architecture du paysage, les impacts visuels et l'intégration des infrastructures au paysage, accompagnée de simulations visuelles du projet. Veuillez expliquer comment les analyses et recommandations de l'étude sectorielle seront intégrées au projet.

### 6.3 Qualité de l'air

- QC-98** En phase d'exploitation, l'implantation de stationnement incitatif et, surtout, de terminus d'autobus pourrait avoir des conséquences sur la qualité de vie des riverains (qualité de l'air de manière plus locale, poussières, bruit, etc.). Veuillez développer.
- QC-99** Les données des estimations de réduction d'émissions de GES fournies à la section 9.3.3.1 proviennent apparemment d'une fiche présentée à l'annexe N (volume 3) de l'addenda 2. Aucune information ne permet de comprendre le contexte, la méthodologie, les données sources, les considérations du projet et autres éléments pertinents afin d'évaluer les réductions possibles de GES par le projet. Il serait pertinent de raffiner les hypothèses et de réviser l'estimation en tenant compte du transfert modal, des modifications au réseau de rabattement et des modifications de la façon d'accéder au REM. Veuillez fournir une étude plus complète à ce sujet.
- QC-100** Dans l'éventualité de la présence de biogaz dans l'aire d'étude, des mesures de suivi et de gestion devront être prévues.
- QC-101** Le volume 3 fait mention de dynamitage (pages 525 et 540) et de l'impact sur le climat sonore. Or, aucune mention de dynamitage n'est faite dans le volume 1. Dans le cas où le dynamitage serait effectivement requis, il faudrait présenter les sections du tronçon où cette méthode serait utilisée ainsi que les procédures de santé et sécurité associées. Le dynamitage, en plus du danger lié aux explosions, peut représenter un risque d'intoxication au monoxyde de carbone. Par ailleurs, des études récentes ont également mis en lumière des contaminations de la nappe phréatique par des résidus de matière explosive comme des perchlorates. En conséquence, il faudrait identifier les sites de dynamitage lors des travaux, leur proximité avec les zones habitées, les mesures d'atténuation et de protection pour la population et éviter d'utiliser des explosifs à base de perchlorates. De plus, l'initiateur devrait ajouter dans les mesures d'atténuation l'application de la norme BNQ 1809-350, *Travaux de construction - Excavation par sautage - Prévention des intoxications par le monoxyde de carbone*.

### 6.4 Cours d'eau

- QC-102** Veuillez noter qu'une étude hydraulique pour évaluer les impacts principalement dus à la mise en place des jetées sera demandée avant la période de construction.
- QC-103** Il est prévu, dans le projet, de doubler les voies ferroviaires de la ligne Deux-Montagnes. La ligne actuelle traverse les rivières des Prairies et des Mille-Îles, où devront être construits quatre nouveaux ponts. Il n'est pas précisé si des travaux seront effectués sur les ponts actuels. Si c'est le cas, il faudrait connaître la

nature des produits de revêtement actuels dans lesquels il est possible de détecter la présence de plomb. Il faudrait énumérer les moyens qui seront pris pour limiter, le cas échéant, la propagation de poussière dans l'air et dans les eaux, plus particulièrement en tenant compte du fait que plusieurs prises d'eau, servant à la production d'eau potable, se retrouvent en aval des travaux.

**QC-104** Des travaux majeurs d'écèlement du seuil naturel situé immédiatement en amont du pont ferroviaire actuel ont été réalisés par le MDDELCC en 2010 et en 2011. Ces travaux visaient à assurer l'alimentation en eau suffisante aux prises d'eau municipales le long de la rivière des Mille-Îles en cas d'étiage sévère. Veuillez démontrer que l'ajout de structures temporaires et permanentes dans la rivière des Mille-Îles, exactement au site des travaux d'écèlement, ne compromettra pas l'alimentation en eau potable pour les personnes concernées.

L'addenda 2 indique que des barges ne pourront être utilisées pour les travaux de construction sur la rivière des Mille-Îles. Trois techniques de construction sont proposées. Il serait nécessaire de produire des simulations d'impact sur le débit de la rivière, particulièrement en période d'étiage, afin de choisir la technique qui aurait le moins d'impact sur son débit.

**QC-105** Veuillez noter que d'après la figure 7-21, la représentation des travaux temporaires implique un empiètement dans l'aire d'excavation des travaux d'écèlement du seuil. Si les travaux devaient se faire durant une période d'étiage, l'organisation du chantier pourrait s'avérer très difficile afin de maintenir un débit suffisant au besoin d'alimentation en eau potable des municipalités riveraines en aval.

**QC-106** Les travaux temporaires identifiés à la figure 7-21 empiètent également dans la frayère multispécifique aménagée en tant que compensation pour les travaux d'excavation du seuil réalisés par le MDDELCC. Les travaux temporaires proposés contreviendraient ainsi à l'autorisation pour des ouvrages ou des entreprises modifiant l'habitat du poisson du MPO.

**QC-107** Le projet de construction pourrait avoir une incidence sur la gestion du barrage du Grand-Moulin, exploité par le MDDELCC. À cet effet, il est impératif que soit formé un groupe de travail technique composé de spécialistes en hydraulique, des représentants du propriétaire du barrage et de l'initiateur, afin d'analyser les impacts de cette infrastructure sur la gestion des crues de la rivière des Mille-Îles.

**QC-108** Veuillez détailler comment le respect des normes du MPO pourra aider à limiter l'érosion des berges du ruisseau Bernard (page 9-28).

**QC-109** Veuillez donner un ordre de grandeur de la durée des travaux dans les rivières des Prairies et des Mille-Îles.

## 6.5 Faune

**QC-110** Est-ce qu'une période de restriction de travail à proximité des aires de concentration d'oiseaux aquatiques a été prévue?

- QC-111** La ventilation des impacts potentiels du projet ne permet pas d'apprécier l'ampleur de ces derniers sur les pêcheries. Bien que certains renseignements partiels soient présentés, le MPO est d'avis que les impacts potentiels sur les pêcheries devraient être présentés et traités de façon détaillée et de manière à présenter leurs effets sur les pêcheries commerciales, récréatives et autochtones. Le MPO estime également que l'enjeu du libre passage du poisson devrait être ajouté dans la description des impacts du projet, ainsi que dans les mesures d'évitement et d'atténuation.
- QC-112** La description des habitats du poisson ainsi que des impacts potentiels devra également considérer les espèces de poisson à statut précaires identifiées notamment dans la Loi sur les espèces en périls (LEP).
- QC-113** Le MPO recommande pour chacun des cours d'eau affectés que les impacts anticipés soient ventilés en tenant compte d'un scénario de construction optimiste (ex. : utilisation de barges, utilisation de pont de glace ou autres) et un autre plus pessimiste (ex. : utilisation de jetée de pierres). Le niveau de détails de chacun des scénarios proposés devrait également permettre d'identifier les études supplémentaires qui pourraient être requises (étude hydraulique en phase de construction et d'exploitation advenant une restriction trop importante de la largeur du chenal).
- QC-114** L'initiateur devrait également présenter les mesures d'évitement et d'atténuation visant à réduire les éventuels dommages sérieux au poisson (ex. : période de restriction adaptées aux enjeux de chacun des secteurs affectés, plan de gestion des eaux de chantier, séquence de travail, etc.).
- QC-115** Veuillez noter qu'advenant le cas où les impacts anticipés sont d'une échelle spatiale, d'une durée ou d'une intensité qu'ils limitent, réduisent ou empêchent les poissons d'utiliser leur habitat, une autorisation en vertu de l'alinéa 35(2)b) de la Loi sur les pêches serait nécessaire.
- QC-116** L'addenda 2 révèle la présence potentielle d'espèces protégées en vertu de la LEP. Veuillez noter que si la présence d'espèces protégées en vertu de la LEP est confirmée, vous devrez possiblement demander et obtenir un permis en vertu de cette Loi.

## **6.6 Végétation**

- QC-117** Concernant les espèces exotiques envahissantes (EEE), les mesures d'atténuation proposées doivent être bonifiées. Il vous est demandé de procéder au nettoyage de la machinerie excavatrice avant son arrivée sur les sites des travaux pour éliminer les fragments de plantes, la boue et les animaux. De plus, le suivi environnemental proposé pour les EEE ne doit pas s'appliquer qu'au roseau commun (*Phragmites australis*), mais à l'ensemble des EEE. Il vous est également demandé de transmettre les fichiers de formes des EEE observées jusqu'à présent, ainsi que les résultats d'inventaires lorsqu'ils seront disponibles.

**QC-118** Concernant les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS), nous considérons l'étude d'impact recevable et nous vous demandons de fournir les renseignements suivants aux étapes subséquentes de l'analyse environnementale :

- transmettre le rapport d'inventaire au MDDELCC incluant les dates précises, l'identification du botaniste ayant réalisé les inventaires, la méthodologie utilisée, les sites d'inventaire, la localisation cartographique des populations d'espèces relevées, les données de terrain (incluant si possible un fichier de forme (*shapefile*));
- acheminer l'étude réalisée en 2012 par CIMA+;
- évaluer l'impact de l'ensemble du projet sur les EFMVS et proposer diverses mesures d'atténuation qui devront être approuvées par le MDDELCC. Ces mesures doivent respecter la séquence suivante :
  - principe d'évitement : dans la mesure du possible, les EFMVS doivent être évitées (modification du projet, pose de clôtures de protection, etc.);
  - mesures d'atténuation/compensation : si, après une démonstration documentée, il s'avère impossible d'éviter les EFMVS et que des espèces et/ou habitats sont affectés par le projet, l'initiateur doit identifier les mesures d'atténuation et/ou, de compensation retenues, déposer un calendrier de réalisation ainsi qu'un programme de suivi environnemental conforme au Guide<sup>[1]</sup> recommandé. L'initiateur doit vérifier si une autorisation en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables est requise préalablement à la mise en oeuvre des mesures d'atténuation.

## 6.7 Milieu humide

**QC-119** À l'annexe O de l'addenda 2 et la section « Impacts corridor Aéroport 2 », point 3, il est indiqué qu'un impact moyen est appréhendé sur le niveau de la nappe phréatique pendant les phases de construction et d'exploitation. Il y a lieu de vérifier si l'abaissement prévu de la nappe phréatique n'aura pas un effet négatif sur l'alimentation des milieux humides du futur parc-nature des Sources et sur le ruisseau Bertrand, situés en aval, et alimenté en partie par les eaux du Technoparc Montréal.

**QC-120** Selon des renseignements publiés le 20 mai dernier par Radio-Canada (<http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/05/20/005-terrains-lots-reserves-menaces-expropriation-reseau-electrique-train-caisse-slr-laval-montreal-deux-montagnes.shtml>), des réserves foncières ont été constituées sur certains lots pour le présent projet. Parmi ces lots se trouvent les lots 2 597 315 et 5 173 895 qui ont été acceptés par le MDDELCC en guise de compensation pour la perte de milieux

<sup>[1]</sup> COUILLARD, Line, 2007. *Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projets en vertu de la LQE*, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, version préliminaire, 26P.

humides dans le cadre du projet de développement du Technoparc Montréal. Le lot 5 173 895 a fait l'objet de nombreuses discussions entre l'arrondissement de Saint-Laurent, la Ville de Montréal et le MDDELCC pour sa mise en valeur et sa bonification environnementale. Le MDDELCC demande que la mise en réserve soit retirée pour la totalité du lot 5 173 895 et la partie du lot 2 597 315, acceptées comme compensation, et que le projet soit révisé en tenant compte de cette information. En effet, le MDDELCC est préoccupé par l'impact potentiel que pourrait avoir l'antenne de l'Aéroport sur les milieux naturels du parc-nature des Sources. Veuillez confirmer que ces milieux ne seront pas affectés.

**QC-121** L'addenda 2 mentionne que des inventaires de caractérisations seront réalisés au cours de la saison de végétation 2016 pour compléter le portait des milieux humides de la zone d'influence des travaux. Cet addenda mentionne également que la valeur écologique de ces milieux sera évaluée à la suite de ces inventaires. Avant que nous nous prononcions sur l'acceptabilité du projet, les renseignements suivants devront être transmis dans un rapport de caractérisation ou ajoutées à l'étude d'impact :

- date des inventaires, localisation des placettes, noms et compétences des personnes ayant réalisées ces inventaires;
- méthodologie d'inventaire et résultats par secteur (types d'association végétale, superficie totale et par type d'association végétale, cartographie par secteur, fiches de terrain pour chaque placette avec liste d'espèces floristiques et recouvrement, caractéristiques du sol, photos et autres renseignements pertinentes, tel que le suggère l'annexe 5 de Bazoge *et al.*, 2015);
- méthodologie pour l'établissement de la valeur écologique des milieux humides, la grille d'application de la méthode pour chaque milieu humide de la zone d'étude et une cartographie présentant les résultats.

**QC-122** L'analyse de l'impact et les mesures d'atténuation devront être ajustées à la suite de la compilation des résultats des inventaires pour les milieux humides présents dans l'aire d'influence des travaux, en considérant les impacts directs, indirectes et cumulatifs du projet (analyse du projet en son entier). Vous devrez fournir les superficies totales de milieux humides (par type d'association végétale) dans la zone d'étude élargie et la zone d'étude d'influence des travaux, les superficies détruites et les superficies résiduelles pour chacun d'eux (par type d'association végétale). Vous pourrez également mettre en perspective l'importance des impacts dans le contexte de l'ensemble de la zone d'étude élargie.

**QC-123** Un plan de compensation préliminaire des milieux humides devra être présenté pour l'étape de l'acceptabilité environnementale du projet du REM en entier. Il pourra être bonifié en cours d'analyse en collaboration avec le MDDELCC. Pour ce faire, nous vous encourageons à identifier les possibilités de compensation que vous souhaitez proposer. Le plan de compensation permet une mise en contexte de l'importance des pertes en milieux humides à compenser en fonction des efforts d'évitement et d'atténuation des impacts du projet. Les projets de compensation proposés doivent permettre de compenser en fonctions et en valeur les pertes et les perturbations des milieux humides provoqués par le projet. En plus des options de compensation envisagées, ce plan devra faire état des échéanciers prévisionnels et des mesures de suivi des mesures compensatoires. Les coûts préliminaires devront être évalués pour la

compensation. Le document *Les milieux humides et l'autorisation environnementale*, disponible sur le site Internet du Ministère (<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/rives/milieuxhumides.htm>), apporte des précisions face aux exigences attendues pour la compensation.

## 6.8 Parc-nature

**QC-124** À l'annexe O du volume 3 et à la section 9.3.2.2 du volume 1, les impacts du doublement de la voie à l'intérieur du parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc sur les composantes biologiques et sur les milieux humides sont peu abordés. Nous désirons obtenir plus d'information sur les impacts que le projet pourrait avoir sur les milieux naturels ainsi que les mesures d'atténuation prévues.

## 7. ACTIVITÉS À COMPLÉTER

**QC-125** Les documents produits dans le cadre des différentes études présentées à la section 9.4 de l'addenda 2 devront nous être transmis dès que possible.

Les documents suivants devront être déposés avant l'audience du BAPE :

- identification plus exhaustive des milieux humides dans l'aire d'étude. Au préalable, présenter un protocole précis au MDDELCC, conforme au document *Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional* (Bazoge A. et coll., 2015). La valeur écologique accordée aux milieux humides ainsi que les impacts du projet sur ces milieux sera revue en fonction des résultats d'inventaires;
- inventaires de plantes exotiques envahissantes (localisation et abondance), en utilisant la liste la plus à jour du MDDELCC;
- l'étude sectorielle complète des impacts du projet sur l'architecture du paysage, les impacts visuels et l'intégration paysagère des infrastructures du projet;
- inventaires archéologiques aux abords des ponts à construire sur la rivière des Prairies et la rivière des Milles-Îles;
- modélisation des émissions de poussières liées aux activités de construction.

**QC-126** En complément à la section 9.4.3, veuillez prévoir l'obtention de ces autorisations avant le démarrage des travaux :

- demande de permis associé au Règlement sur les rejets à l'atmosphère et sur la délégation de son application (règlement 2001-10 de la CMM);
- demande de permis associé au Règlement sur l'assainissement des eaux (règlement 2008-47, modifications 2012-53 et 2013-57);
- si requis, demande d'autorisation pour prélèvement d'eau en vertu de l'article 31.75 de la LQE.

## 8. ÉVALUATION DES IMPACTS CUMULATIFS

**QC-127** Les travaux de reconversion de l'antenne Deux-Montagnes jusqu'au centre-ville risquent de générer des problématiques de bruit et de circulation routière qui ne sont pas évalués dans la présente étude d'impact. Pourriez-vous traiter ces impacts dans le chapitre 10 sur l'évaluation des impacts cumulatifs? Comment ces impacts seront évalués et atténués?

**QC-128** Est-ce que des impacts directs et indirects sur les milieux humides adjacents au tracé de l'antenne Deux-Montagnes du reste des tracés proposés pour le REM ont été estimés? Si tel est le cas, veuillez les présenter.

**QC-129** Veuillez compléter le tableau 10-1 :

- les projets de transport en commun devraient également être présentés ;
- le prolongement du boulevard Jacques-Bizard, projet de la Ville de Montréal, ne prévoit pas d'échangeur avec accès direct à l'autoroute mais avec les voies de desserte de l'autoroute. Veuillez corriger cette information ;
- il n'y a pas de projet de prolongement de l'autoroute 440 permettant de lier Laval à Montréal mais plutôt un projet de boulevard urbain de la Ville de Montréal, dans l'emprise de l'A-440 entre le boulevard Gouin et le chemin Ste-Marie, sur l'Île de Montréal. Veuillez corriger cette information.

## 9. DÉVELOPPEMENT DURABLE

**QC-130** Le REM est une opportunité unique d'en faire un projet porteur de mobilité durable. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) suggère à CDPQ Infra inc. d'expliquer en quoi le REM s'inscrit dans le concept de mobilité durable<sup>1</sup>.

## 10. PLAN DES MESURES D'URGENCE

**QC-131** Concernant la section 12.2.4, des échanges du centre de contrôle vers les autres centres de gestion (STM, AMT, MTMDET, etc.) sont-ils prévus?

**QC-132** Il n'est pas indiqué à la section 12.2.4 que l'initiateur prévoit se conformer à la norme NFPA 130 pour les activités de télécommunication dans le tunnel Mont-Royal. Veuillez expliquer les différences entre la protection qui sera offerte et la protection prévue par la norme NFPA 130 et ses impacts.

---

<sup>1</sup> Pour plus de détail sur la définition de la mobilité durable :

[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/Pages/Mission.aspx](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/Mission.aspx)

## 11. PROGRAMME DE SUIVI

**QC-133** Veuillez minimalement fournir la durée prévue de tous les suivis listés à la section 13.3.2 ainsi que l'échéancier de réalisation (ex. : mesures aux années 1, 3 et 5). Pouvez-vous vous engager à diffuser les sommaires des différents suivis sur votre site Internet?

**QC-134** Vous devriez aborder les suivis anticipés sur les composantes du projet les plus susceptibles d'occasionner des dommages sérieux au poisson (conditions hydrauliques, qualité des habitats situés en aval, remise en état, etc.).

**QC-135** Puisque :

- la construction de l'option 1A aura une incidence négative importante sur les activités économiques et industrielles due à l'acquisition totale ou partielle de lots d'entreprises (9.3.2.3.1);
- la construction de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue impliquera l'acquisition totale, partielle ou des servitudes pour 85 lots dont plusieurs d'entreprises privées (9.3.2.3.1);
- il y aura perturbation des activités de commerces situés à proximité de certaines intersections le long de l'antenne Deux-Montagnes (9.3.2.3.4.2) et perturbation des activités industrielles.

avez-vous envisagé de réaliser un programme de suivi et d'accompagnement de l'impact économique du projet sur les commerces et les entreprises qui seront affectés par le processus d'acquisition? Ce programme permettrait d'évaluer les répercussions du projet lors des périodes de construction et d'exploitation.

## 12. DIVERS

**QC-136** Veuillez rectifier la référence fournie dans le quatrième paragraphe de la page 1-1 et le troisième paragraphe de la page 1-3.

**QC-137** La section 3.1 souligne que « le PMAD a été adopté en 2011 afin de cibler les objectifs de développement de la communauté urbaine jusqu'en 2025 ». Cette phrase mérite d'être reformulée pour faire référence à la CMM et non à la communauté urbaine. De plus, l'horizon de planification du PMAD est en 2031 et non en 2025.

**QC-138** La carte 16B ne présente pas les établissements de santé et les équipements sportifs et récréatifs comme il est annoncé à la section 5.5.6.1.10. Le parc du Bois-de-Saraguay n'est pas indiqué sur la carte 16B.

**QC-139** À la section 5.5.2.2.1, on indique que l'agglomération de Montréal a un schéma d'aménagement et de développement révisé, alors qu'il s'agit plutôt d'un schéma d'aménagement et de développement de première génération, adopté en 1987. Ce dernier a cependant été considérablement modifié au cours de l'année 2015, pour

assurer sa concordance au PMAD. Il est également à préciser que Laval n'est pas une MRC, mais une Ville ayant des compétences de MRC. Cette même section souligne l'existence des schémas d'aménagement et de développement en vigueur, sans pour autant présenter les renseignements et les intentions formulés par ces derniers.

- QC-140** Veuillez fournir une légende pour les figures 7-3, 9-1 et les tableaux 9-6 à 9-9.
- QC-141** Veuillez noter que les données de relevés au terrain devront être déposées au MDDELCC qui consulte le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement contrairement à ce qui est écrit à la section 9.4.2.
- QC-142** Vous ne faites pas mention de la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics. Pourtant, selon le MCC, les futures stations devront être assujetties à cette politique. Les ouvrages d'art, les tunnels et les ponts pourront en être exemptés.

#### **QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE PREMIER DOCUMENT DE RÉPONSES (JUN 2016)**

- QC-143** En réponse à la question **QC-6**, vous mentionnez que le stationnement Chevrier attire actuellement 2 300 voitures durant la période de pointe du matin. Puisque ce stationnement sera éliminé advenant la réalisation du projet, ces voitures devront se diriger soit vers le stationnement incitatif de la station terminale Rive-Sud ou vers celui de la station Panama, ce qui risque d'augmenter le temps de déplacement des usagers concernés de façon plus ou moins importante en fonction de leur lieu de provenance. Afin d'évaluer adéquatement l'importance de cet impact potentiel, veuillez fournir des données sur l'origine des voitures qui utilisent présentement le stationnement Chevrier.
- QC-144** Selon votre réponse R-10, aucun scénario d'implantation de la station terminale en zone non agricole ne répond à l'objectif de capter la très grande majorité des usagers régionaux du système en amont de l'échangeur A10/A30, congestionné aux heures de pointe le matin. Quelle est la justification démontrant que cet objectif est une nécessité, voire la meilleure solution, pour régler le problème de la congestion routière dans ce secteur? Cette démonstration doit être faite.
- QC-145** Aux R-11 et R-13, vous répondez que les terrains situés à l'est et à l'ouest de l'autoroute 10 dans le secteur de la station du Quartier sont actuellement occupés ou en voie d'être occupés. Veuillez être plus précis en faisant des liens avec les lots vacants que vous avez identifiés. Pourquoi les lots vacants situés à proximité de la station du Quartier qui ont des superficies de 26 411 m<sup>2</sup>, 122 608 m<sup>2</sup> et 46 239 m<sup>2</sup> ne pourraient accueillir certaines composantes de la gare terminale? Outre le fait qu'un projet *Transit oriented development* (TOD) est prévu, y a-t-il d'autres obstacles, de nature technique ou économique, rendant impossible l'implantation de certaines

composantes de la gare terminale (par exemple, le terminus ou le stationnement) sur des terrains actuellement vacants dans le quadrant nord?

- QC-146** En lien avec la R-12, outre le garage de Pointe-Saint-Charles de l'AMT, est-ce que d'autres sites sont étudiés pour l'implantation de l'atelier dépôt? Les sites vacants identifiés à la carte 22B pourraient-ils accueillir l'atelier dépôt? Expliquez pourquoi. De plus, dans cette réponse, vous mentionnez qu'une des raisons éliminant une possible localisation de l'atelier dépôt dans le « quadrant est » est la construction d'un important projet immobilier à cet endroit. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) est d'avis que cette information est surprenante considérant que ce secteur est en zone agricole. Puisque ce projet immobilier est inclus dans l'aire d'étude, ce ministère souhaite obtenir plus de détails sur le projet à venir en matière de localisation (liste des lots touchés ou carte du projet à obtenir de l'organisme concerné) et de superficie à exclure de la zone agricole.
- QC-147** En lien avec la R-13, mais avec d'autres aussi, le MAPAQ est d'avis que vos réponses laissent sous-entendre que le projet du REM et les projets TOD de la Ville de Brossard sont indépendants l'un de l'autre. Pourtant, la nature même d'un projet TOD suggère un lien étroit entre l'infrastructure de transport elle-même et les quartiers adjacents. L'aménagement de l'un devrait influencer l'aménagement de l'autre. Ainsi, ce ministère se questionne sur la nature des échanges que vous avez avec la Ville de Brossard quant au développement de vos projets respectifs. Avez-vous contribué, à un moment ou l'autre, au développement des projets TOD? Avez-vous participé à la démarche consultative portant sur les critères d'aménagement des aires TOD Panama et du Quartier?
- QC-148** En référence à la R-14, nous souhaitons obtenir les résultats de l'analyse d'implantation de la station au nord de l'autoroute même si vous n'avez pas retenu cette variante.
- QC-149** Le MAPAQ est grandement préoccupé par l'attrait qu'exercerait une gare proposant un accès aussi rapide à Montréal (8 minutes) et du coup des pressions de développement que subirait le territoire agricole adjacent. À la R-18, vous citez une étude de Lemay-DAA qui conclut « qu'un développement en périphérie de la gare terminale n'est pas une certitude ». De même, à la R-65, vous expliquez que la station terminale aura un impact faible sur la déstructuration du milieu agricole en raison des barrières qui aident à circonscrire le développement futur (routes, autoroutes, etc.). Pourtant, l'A-30 devait être l'une de ces barrières protégeant le territoire agricole de tout développement urbain. Le présent projet, tout comme celui du projet résidentiel évoqué pour le quadrant est, sont la preuve que de telles barrières n'existent plus face aux pressions urbaines. D'ailleurs, vous soutenez, dans le tableau 9.3 de l'étude d'impact, que l'impact de l'opération du métro léger en zone agricole exercerait une pression forte et permanente pour le développement d'un TOD en zone agricole et que l'importance de cet impact serait majeure et régionale. Vous estimiez, dans ce même tableau, que malgré les mesures d'atténuation préconisées, il subsisterait toujours un impact résiduel significatif. De plus, l'étude d'impact mentionne (page 407) que la perte de terres à vocation agricole dans le secteur de la station terminale à des fins domiciliaires est un des principaux impacts de la mise en œuvre des projets futurs. Elle

mentionne aussi (page 401) que 272 ha de terres agricoles seraient perdus de façon permanente. Comment conciliez-vous ces prises de position de l'étude d'impact d'avril 2016 qui semblent en opposition avec les conclusions tirées de l'étude de Lemay-DAA? Quelles sont les mesures de compensation préconisées pour ces impacts qui sont évoqués dans l'étude d'impact d'avril 2016? Peut-on avoir accès à l'étude de Lemay-DAA?

**QC-150** Ces documents devront être déposés avant l'audience du BAPE et inclure les résultats pour l'ensemble du projet REM :

- le sommaire de l'étude de rabattement des usagers vers le REM (R-21);
- le sommaire de l'étude de trafic routier complémentaire (R-21);
- l'étude de raccordements des stations aux réseaux piétonniers et cyclables (R-54).

Ces documents devront nous être transmis pour l'analyse environnementale :

- la modélisation de l'impact vibratoire du métro léger (R-93);
- l'évaluation des impacts de la fermeture des rues, le cas échéant (R-94).

**QC-151** Concernant la R-18, il y a un manque de contextualisation des données de projection démographique régionales face aux enjeux plutôt locaux soulevés dans les questions;

- veuillez utiliser les projections de ménages du plus récent scénario démographique de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), en considérant l'horizon de mise en service du projet, et les nombres de ménages plutôt que des pourcentages de croissance de population dans la mesure où les questions portent sur le développement urbain. Également, il faut estimer les capacités d'accueil (nombre de logements pouvant être construits dans les espaces à développer) si on prétend que cette capacité est suffisante pour accueillir la croissance anticipée du nombre de ménages dans la région et le démontrer clairement;
- dans les réponses, veuillez utiliser les orientations et le choix d'aménagement des différentes autorités du territoire de la région de Montréal pour mieux cerner les problématiques évoqués dans les questions 18, 66 et 77;
- il existe toute une série de données (mouvements migratoires, données sur le navettage et le lieu de travail, temps de déplacement de Google Maps, etc.) qui permettrait d'enrichir les réponses et de mieux cerner les problématiques abordées;
- en matière démographique, il serait préférable d'utiliser les données officielles des projections démographiques pour illustrer certains points plutôt que de se référer à des éléments subjectifs de prospective. À ce sujet, l'ISQ produit un scénario de référence et elle produit également un scénario faible et un scénario fort. Par exemple, dans le scénario faible, le niveau de la migration internationale est moins élevé que dans le scénario de référence.

- QC-152** À la R-22, étant donné que la CMM a identifié la station Chevrier comme TOD, quels seraient les aménagements (tunnel, stationnement) qui seraient conservés dans l'éventualité d'une station dans ce secteur? À quelle horizon est prévue l'implantation de la station Chevrier?
- QC-153** À la R-28, vous mentionnez que l'emprise prévue pour la station terminale et les services de transport est de l'ordre de 19 ha. Veuillez préciser, pour la proposition actuelle de même que pour celle de la variable à l'étude (R-72), combien d'hectares occuperait chacune des composantes de la gare terminale, soit :
1. le stationnement incitatif (3 000 places);
  2. le terminus d'autobus de 17 quais;
  3. le site de remisage et de maintenance quotidienne;
  4. la station.
- QC-154** À la R-35, il est indiqué qu'une mesure possible pour évacuer les passagers du REM lors d'une panne consiste à les transférer dans des autobus positionnés sur les accotements extérieurs de l'A-10. La faisabilité de ces mesures a-t-elle été évaluée? Cette mesure est-elle faisable dans la partie surélevée du REM au-dessus de la voie ferrée à Brossard?
- QC-155** Concernant la R-39, il semble manquer l'élément de réponse sur la quantification des émissions de GES en cours d'exploitation du projet (la dernière partie de la question). De plus, nous aimerions obtenir une copie des résultats des simulations au plus tard pour l'étape de l'analyse environnementale du projet.
- QC-156** Concernant la R-45, vous faites mention d'un addenda 2 à l'étude d'impact d'avril. Que contiendrait ce document? Quand nous serait-il transmis?
- QC-157** À la R-46, vous faites référence à l'étude intitulée « Système de transport collectif électrique, axe A10 – Centre-Ville de Montréal, identification des contraintes archéologiques et détermination des mesures d'atténuation » comme étant un document qui répond adéquatement au traitement du patrimoine archéologique dans le cadre d'une ÉIE. Le MCC tient à préciser que ce document ne rencontre pas ses attentes en matière d'étude de potentiel archéologique. Vous devrez vous conformer au document de référence produit par le MCC à l'intention des initiateurs (voir « Guide pour l'initiateur de projet - Prendre en compte la protection du patrimoine archéologique dans la production des études d'impact sur l'environnement de conformité avec la LQE », Culture et Communications, Direction de l'archéologie et du développement culturel autochtone, octobre 2015).
- QC-158** Est-ce que le 1,7 ha en zone agricole nécessaire à l'aménagement de la voie d'accès entre l'A10 et la station terminale Rive-Sud est inclus dans le 19 ha requis pour l'aménagement de la station terminale (R-67)?
- QC-159** À la R-57, la réponse devrait être révisée puisque l'étude d'impact fait très peu mention des lieux culturels et de loisirs du DIX-30 qui génèrent beaucoup de déplacements et qui sont susceptibles d'attirer des déplacements provenant de

Montréal. Il faudrait compléter cette section (5.4.4.6) en y ajoutant, par exemple, les salles de spectacles du DIX-30. Cette information est également importante pour prévoir des liens piétons et cyclistes efficaces entre la station Du Quartier et le complexe commercial.

- QC-160** Concernant la R-59, pour se conformer à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (chapitre E-20.1), la prise en compte de l'accessibilité universelle ne doit pas se limiter au matériel roulant et aux infrastructures, mais concerner également les communications et le service à la clientèle. De plus, les handicaps ne se limitent pas aux problèmes de motricité puisqu'il existe plusieurs types de déficiences reconnues qui doivent être prises en compte (auditives, visuelles, intellectuelles, de langage, etc.).
- QC-161** À la R-68, vous mentionnez que les aires de travail en zone agricole ne se limiteront qu'aux emprises finales requises par le projet. Toutefois, à la R-70, vous faites référence à des travaux d'aménagement et de démantèlement « des surfaces temporaires en zone agricole ». Qu'en est-il? Combien d'hectares en zone agricole seront utilisés de manière temporaire pendant les travaux?
- QC-162** À la R-69, vous mentionnez que vous exigerez de votre contractant la mise en place de mesures pour protéger le sol arable déblayé. Afin d'assurer que ces différentes mesures répondent aux attentes du MAPAQ, celui-ci vous demande d'obtenir tous les protocoles des professionnels engagés, pour fins de commentaires ou demandes de modifications.
- QC-163** Aux R-70 et R-76, vous mentionnez qu'un suivi agronomique sur sept ans pourrait avoir lieu dans les aires temporaires, si requis. Pour l'étape de l'analyse environnementale du projet, le MAPAQ vous demande le dépôt d'un protocole de suivi agronomique incluant la méthodologie qui sera utilisée pour démontrer que l'état des sols est équivalent ou supérieur à l'état initial.
- QC-164** En réaction à la R-71, le MAPAQ tient à vous préciser que les travaux de remblai devront faire l'objet de demandes d'autorisation auprès de la Commission de protection du territoire et des activités agricoles. D'ailleurs, cette dernière a produit un guide des bonnes pratiques agronomiques à l'intention des professionnels pour la préparation de dossiers de demandes d'autorisation et la production de rapports de suivi. Voici la référence :  
[http://www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/guides/Guide\\_CPTAQ\\_Web\\_accessible-2.pdf](http://www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/guides/Guide_CPTAQ_Web_accessible-2.pdf).
- QC-165** Concernant la R-74, il manque la source des renseignements fournis dans le haut de la page 165.
- QC-166** À la R-77, vous mentionnez que vous ne prévoyez pas de compensation pour des développements futurs qui ne sont pas de votre ressort. Qu'en est-il des superficies requises pour la réalisation du REM, soit la perte nette de près de 20 ha de zone agricole? Le MAPAQ réitère sa demande quant à vos intentions en matière de mesures compensatoires à prévoir (comme évoqué dans la mesure h-5).

- QC-167** Concernant la R-95, vous mentionnez qu'aucune analyse n'a été réalisée sur l'attractivité économique du centre-ville de Montréal et son impact sur l'attractivité des autres pôles urbains. Avez-vous l'intention de mener une telle analyse afin de pouvoir évaluer les impacts positifs et négatifs du projet sur la rive-sud et Montréal?
- QC-168** À la R-103, il est inscrit que ce cours d'eau subira une dérivation permanente avec l'utilisation de digues. Le MDDELCC se questionne sur la pertinence de ce type d'installation. Il s'agit d'un cours d'eau intermittent et la portion impactée par le futur projet du SLR est la tête de ce cours d'eau.
- QC-169** Dans la R-114, vous mentionnez que des inventaires sont en cours et que les résultats seront présentés dans un rapport d'étude écologique qui sera soumis au MDDELCC à l'automne (et qu'un rapport d'étape sera également produit pour les audiences du BAPE). Est-ce que cet engagement s'applique pour tout le projet REM?
- QC-170** Pourquoi indiquer dans le texte de la R-118 que la valeur écologique du groupement bétulaie à bouleau gris est faible puisque dans le tableau 2.4 il est indiqué que sa valeur est moyenne? Serait-il possible de rendre disponible le document Guide de conservation des boisés en milieu agricole (Environnement Canada, Service canadien de la faune, Langevin, R., 1997)?
- QC-171** Les superficies de boisé compensées devront s'inscrire à l'extérieur des superficies du projet de compensation (incluant les bonifications demandées) du cours d'eau déplacé. Les deux projets peuvent être jumelés mais la bande de protection riveraine ne peut faire partie des superficies en compensation car celle-ci est déjà protégée par la réglementation municipale (réfère à la R-131).
- QC-172** Le MDDELCC convient que la période générale émise pour la réalisation des travaux en Montérégie est du 1er août au 1er mars. Par contre, l'impact au niveau des organismes vivants dans le cours d'eau serait moins grand si les travaux étaient réalisés lorsque le cours d'eau est complètement asséché, puisqu'il s'agit d'un cours d'eau intermittent. De plus, cela permettrait de minimiser les coûts en lien avec la mise en place de mesures de mitigations afin de travailler à sec (réfère à la réponse R-132).
- QC-173** Concernant la R-138, nous aimerions obtenir des précisions concernant la zone d'étude appliquée aux milieux humides et les limites exactes de la zone d'étude locale.
- QC-174** La méthodologie utilisée pour l'étape de la photo-interprétation a été bonifiée dans la R-144. Nous aimerions obtenir une précision concernant le moyen utilisé pour faire les observations (technique visuelle en deux dimensions ou utilisation d'un stéréoscope ou d'un logiciel d'analyse spatiale pour compléter le travail d'analyse en trois dimensions). Les observations possibles en deux dimensions demeurent limitées comparativement à l'exercice effectué en trois dimensions. Les inventaires terrain permettront de valider le travail de photo-interprétation pour la zone d'influence du projet.

- QC-175** Concernant la R-147, la section 5 de la directive demande de fournir deux plans préliminaires des mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident; le premier pour la période de construction et le second pour la période d'exploitation. Vous devez donc fournir un plan préliminaire des mesures d'urgence pour la phase de construction en fournissant les éléments demandés dans cette section de la directive. Cette exigence vaut pour tout le projet.
- QC-176** À la réponse R-150, le suivi devra inclure également le projet de compensation et les aménagements du cours d'eau La Prairie.
- QC-177** Concernant la R-158, vous ne présentez pas la caractérisation du réseau de transport collectif actuel (métro, trains de banlieue, autobus, etc.), ni la description des impacts du projet sur celui-ci. Veuillez fournir cette information.



**Hubert Gagné**, M.Sc.Géogr.

Chargé de projets

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres



**Cynthia Marchildon**, M. Sc. Géogr.

Analyste

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres



**Valérie Saint-Amant**, M. Sc. Environnement

Coordonnatrice des projets de transport

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres