
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

**Troisième série de questions et commentaires
sur l'addenda 3 et le second document de réponses du projet de
Réseau électrique métropolitain par CDPQ Infra inc.**

Dossier 3211-08-012

Le 8 juillet 2016

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

Québec 

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MFFP SUR L'ADDENDA 2	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 3.....	4
1. MISE EN CONTEXTE DE L'ADDENDA 3.....	4
2. DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION	4
3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR.....	4
4. DESCRIPTION DU PROJET	5
5. IMPACTS DU PROJET	7
6. VOLUME 3.....	8
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE SECOND DOCUMENT DE RÉPONSES.....	8

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 pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Plus précisément, le document adresse des questions sur deux documents transmis par l'initiateur : l'addenda 3 et le second document de réponses. De plus, il débute par une série de questions et commentaires du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) sur l'addenda 2. Ces éléments n'avaient pu être intégrés dans la 2^e série de questions et commentaires transmise le 30 juin 2016.

Le présent document découle de l'analyse réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). 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 (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 DU MFFP SUR L'ADDENDA 2

- QC-1** À la page 5-46 de l'addenda 2, vous citez le rapport de caractérisation de CIMA+, réalisé pour le projet de système léger sur rail de l'Aéroport de Montréal, comme source de données pour la caractérisation du milieu biologique. Est-ce que ce rapport peut être fourni? Sinon, quels sont les objectifs, les méthodes et les résultats sommaires de cette étude?
- QC-2** À la figure 7-23, des jetées sont présentées pour la construction ou l'élargissement du pont de chemin de fer. Aucune nouvelle pile n'est montrée, bien que la largeur du cours d'eau à franchir soit considérable sans pile centrale. Pouvez-vous détailler les ouvrages qui devront être réalisés dans le milieu aquatique pour cette traversée (pont 2 de la rivière des Prairies)?
- QC-3** La mesure d'atténuation Bio12 du volume 3 de l'addenda 2 fait mention du 15 avril au 15 juillet comme période de reproduction des poissons dans le secteur du projet. Ces dates sont incomplètes et ne prennent pas en compte la protection des activités connexes nécessaires à la reproduction (migration, alevinage) et les variabilités interannuelles de ces activités en fonction des variations climatiques. Pour la zone du projet, le MFFP applique généralement une restriction aux travaux dans l'habitat du poisson entre le 1^{er} mars et le 1^{er} août. Pouvez-vous ajuster la mesure d'atténuation Bio12 en ce sens?

QC-4 À l'annexe O, pour le corridor Deux-Montagnes et pour la composante de la qualité des eaux de surface, vous ne prévoyez pas de mesures d'atténuation, puisque vous présumez que le fond de la rivière est constitué uniquement de roc. Considérant que la traversée de la rivière des Mille-Îles est tout juste en amont d'un barrage qui est susceptible de retenir des sédiments fins et que l'addenda 2 mentionne, à la page 9-14, que les berges des rivières comportent des sédiments et des sols susceptibles à l'érosion, veuillez préciser sur quoi repose cette présomption et ajuster les mesures d'atténuation à mettre en place, s'il y a lieu, afin de limiter les impacts sur la qualité de l'eau.

QC-5 Pour poursuivre l'analyse du projet, les éléments qui suivent devront être déposés au MFFP à la suite de l'obtention des données ou de l'élaboration des plans :

- données des relevés et des inventaires de terrain prévus au cours de l'été 2016 et les mesures d'atténuation associées à mettre en place;
- caractérisation de l'habitat du poisson au niveau de l'aire d'étude près des traversées des rivières;
- plan de compensation pour les pertes d'habitats du poisson;
- plan de compensation pour l'habitat de la couleuvre brune comportant tous les éléments de gestion des populations connues ainsi que les mesures de relocalisation envisagées;
- plan d'implantation des infrastructures prévues facilitant l'évaluation des pertes d'habitats fauniques du projet, notamment de l'aménagement des stations, des stationnements et des terminaux d'autobus qui permettra de mieux évaluer les pertes d'habitats fauniques et les optimisations possibles.

QC-6 Autant pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue que pour les tracés vers l'aéroport, le degré de perturbation au niveau des espèces à statut précaire est jugé moyen. Dans ces tracés, des habitats de la couleuvre brune seront détruits de façon permanente. Une réduction de l'habitat entraîne une diminution de la capacité de support du milieu et, donc, des impacts permanents sur les effectifs et le maintien dans le temps des populations. Ainsi, la composante d'évaluation environnementale des espèces à statut précaire est modifiée de façon irréversible et une portion de l'habitat n'est plus utilisable. Selon le MFFP, en raison des impacts ponctuels envisageables sur l'habitat de cette espèce menacée, l'évaluation qualitative du degré de perturbation devrait être revue. Malgré les mesures d'atténuation qui consistent à déplacer les couleuvres brunes vers les habitats adjacents, des impacts résiduels significatifs demeurent. En effet, selon l'expérience du MFFP, il n'est pas possible de capturer la totalité des individus de couleuvre brune sur un site donné. Ainsi, des mortalités sont inévitables. Également, les pertes d'habitat entraîneront des pertes de productivité qui mettent en péril les populations. Les travaux affecteront les populations de façon permanente. En conséquence, des mesures d'atténuation et de compensation propres à l'espèce pourront être discutées avec les représentants du MFFP. Pour ce faire, les orientations et les mesures des Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises/MFFP_2015_Lignes%20directrices%20habitats%20fauniques.pdf) devront être utilisées. De façon spécifique, des plans d'atténuation ou de compensation pour les populations

locales et les hibernacles de couleuvre brune de Pointe-Claire, de Sainte-Anne-de-Bellevue et du Bois-de-Liesse devront être discutés.

Dans l'impossibilité d'éviter la destruction de l'habitat de la couleuvre brune, les habitats détruits devront être compensés. Un plan de compensation devra être proposé avant l'émission du décret gouvernemental.

À la mesure d'atténuation Bio3, vous souhaitez privilégier les sites déjà déboisés et perturbés pour l'établissement des installations temporaires de construction. Or, ces zones déboisées et perturbées constituent généralement l'habitat de la couleuvre brune. Cette mesure d'atténuation doit donc être appliquée avec parcimonie et des alternatives doivent être envisagées.

- QC-7** Conformément à ce qui a été exigé pour l'antenne Rive-Sud, veuillez détailler les peuplements perdus en termes de qualité et de quantité (superficie en hectares) en fonction de la carte écoforestière (MRN, 2013). Veuillez aussi classer les peuplements perdus en fonction des types de couvert (feuillu, mélangé, résineux et sans couvert) et des grands stades de développement (jeune, intermédiaire, vieux).
- QC-8** Les travaux prévus dans le secteur de la gare projetée de Pointe-Claire pourraient affecter plusieurs milieux naturels importants. Selon l'addenda 2, ce secteur comprend des espèces floristiques à statut précaire, des marécages arborescents, des boisés de type érablière à feuillus tolérants et intolérants, des milieux boisés en régénération ainsi que des friches herbacées et arbustives. Dans ce contexte, une évaluation des impacts de la mise en place des équipements sur ces milieux est requise ainsi qu'une évaluation de la valeur écologique des milieux naturels impactés. Enfin, il faut noter que le secteur de la gare projetée fait partie de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.
- QC-9** L'addenda 2 présente les essences d'arbres susceptibles d'être retrouvées dans l'aire d'étude élargie. Comme mentionné, les données ne sont pas présentées pour l'arrondissement de l'Île-Bizard-Sainte-Geneviève et les villes liées de Dorval, Kirkland, Beaconsfield, Baie-D'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. Compte tenu de ce qui précède, avez-vous l'intention de réaliser un inventaire afin de couvrir les zones où les données ne sont pas disponibles?
- QC-10** Le MFFP aimerait avoir plus de détails sur la mesure d'atténuation Bio7 du volume 3, au sujet de la compensation des pertes de végétation. Est-ce que l'identification des espèces arborescentes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées est prévue?
- QC-11** Les impacts résiduels relatifs au changement de couvert végétal sont jugés non significatifs. Veuillez présenter la méthode utilisée pour en venir à cette conclusion. Selon le MFFP, le retrait de superficies boisées ou en régénération abritant potentiellement des essences rares ou des espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées devrait être considéré comme un impact significatif. Ce constat illustre l'importance de compléter les inventaires du couvert végétal.

- QC-12** En conformité avec les objectifs de mise en valeur de l'environnement du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, et particulièrement dans le cadre de la protection des bois et corridors forestiers métropolitains, veuillez indiquer si l'engagement pris dans l'étude d'impact, relativement à l'antenne Rive-Sud, visant à compenser la perte de couvert forestier « par le remplacement des arbres coupés et arbustes de ce boisé, sur le même site, par des espèces indigènes identiques et de maturité similaire, suivant un ratio minimal d'un pour un » (Étude d'impact, vol. 1, p. 379), s'appliquera pour l'ensemble du projet du REM.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 3

1. MISE EN CONTEXTE DE L'ADDENDA 3

- QC-13** À la page 2-2, dans la section sur l'antenne Rive-Sud du tableau, il est question d'une double structure pour le pont ferroviaire de l'Île-des-Sœurs. Il ne semble pas y avoir de description de cette modification au projet dans l'addenda 3. Veuillez la fournir.
- QC-14** Veuillez mieux définir les différences entre les modifications apportées au centre d'entretien de Saint-Eustache dans l'addenda 2 et dans l'addenda 3.

2. DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

- QC-15** Comme d'autres activités de consultation sont prévues, pourriez-vous poursuivre le dépôt des sommaires des consultations avec les parties prenantes et la démonstration de la prise en compte des préoccupations au projet?
- QC-16** Concernant les comités de suivi, pouvez-vous fournir les renseignements suivants de façon préliminaire : nombre de comités, composition, mandat et objectifs, financement, fréquence des rencontres et modes de diffusion des comptes rendus de leurs activités?

3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

- QC-17** À la section 4.3.3, il est indiqué que des acquisitions sont nécessaires notamment pour les travaux d'aménagement de chemins d'accès. Ce volet n'a pas été développé dans l'étude d'impact et les addendas. Veuillez préciser quels sont les aménagements prévus pour les chemins d'accès.
- QC-18** Concernant la section 4.3.7 de l'addenda 3, il manque de l'information sur l'usage que font les communautés autochtones des différents éléments du milieu. Bien que le tracé se situe principalement en milieu urbain et utilise de nombreuses structures déjà existantes, il se pourrait que certains milieux naturels puissent subir des effets

significatifs. Par exemple, puisque certains travaux s'effectueront sur les rivières des Prairies et des Mille-Îles, il serait pertinent d'évaluer si la zone d'étude est fréquentée par les communautés autochtones.

4. DESCRIPTION DU PROJET

- QC-19** À la page 5-6, il est mentionné que la portion du tracé de l'antenne Deux-Montagnes entre la 11^e Avenue et le boulevard des Sources devrait être construite en viaduc aérien plutôt qu'au niveau du sol. Tout comme pour le tracé au sol, la seconde voie serait construite tout en maintenant l'opération des trains sur la voie unique existante du côté nord. Nous comprenons que deux voies seront construites en aérien pendant que la voie à niveau sera utilisée pendant la phase de construction. Est-ce que de nouvelles acquisitions seront nécessaires afin d'élargir l'emprise pour qu'elle puisse contenir trois voies (les deux voies aériennes en construction et la voie à niveau existante) pendant la phase de construction?
- QC-20** Il y aurait lieu d'illustrer sur une figure l'optimisation de la station terminale Rive-Sud et l'emplacement du bâtiment privé situé au sud-est du site. Veuillez indiquer si les modifications au projet font en sorte de diminuer l'empiètement prévu en territoire agricole protégé? Veuillez préciser la superficie d'empiètement à ce jour incluant tous les équipements prévus.
- QC-21** Veuillez fournir une figure illustrant l'aménagement de la gare terminale de Sainte-Anne-de-Bellevue incluant les voies de garage (de remisage), le stationnement incitatif et le terminus d'autobus et préciser la superficie d'empiètement totale.
- QC-22** Il n'est toujours pas possible de savoir où seront effectuées les activités d'entretien, autres que les activités d'entretien mineur, pour les trains de la ligne de Mascouche. Veuillez détailler. Par ailleurs, veuillez indiquer si le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pourra toujours accueillir les trains de la ligne Saint-Hilaire.
- QC-23** Dans la deuxième série de questions et commentaires (**QC-65**), le MDDELCC identifiait la gestion des déblais comme un enjeu et vous demandait de présenter les mesures spécifiques à ce sujet. Selon l'addenda 3, l'abaissement de certaines chaussées sera nécessaire à la réalisation du projet. Aussi, il appert que de nombreuses démolitions seront effectuées pour permettre l'implantation du projet. Ces aspects rendent encore plus pertinente la demande du MDDELCC de définir à l'avance les mesures de gestion des déblais (d'excavation et de démolition).
- QC-24** Pour la variante 2B, il est question d'un croisement étagé double sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pour la desserte dédiée vers l'aéroport. Est-ce le même type de croisement que celui présenté à la figure 5-8?
- QC-25** Veuillez expliquer le choix d'une voie simple plutôt que double pour le tunnel de la variante 2B de l'antenne Aéroport. Quelle est la différence avec le tunnel du Mont-Royal? Par ailleurs, aucune démonstration n'est présentée pour expliquer pourquoi cette variante a été choisie (et la variante 1B exclue) et selon quels critères.

Une telle démonstration devrait être présentée dans l'étude d'impact avec un exercice de comparaison des variantes.

QC-26 Pour la variante 2B, il est question d'un croisement étagé double sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pour la desserte dédiée vers l'aéroport. Est-ce le même type de croisement que celui présenté à la figure 5-8?

QC-27 Le MDDELCC réitère que le projet REM doit éviter complètement le parc-nature des Sources qui est l'aboutissement de nombreuses années de pourparlers entre le MDDELCC, l'arrondissement Saint-Laurent, la Ville de Montréal et le Technoparc Montréal et constitue une compensation acceptée par le MDDELCC pour la perte de milieux humides dans le secteur.

L'approvisionnement en eau du grand marais est une des composantes majeures du projet de conservation au Technoparc et tout le développement et le drainage du secteur environnant a été pensé afin de permettre un approvisionnement continu d'eau de bonne qualité et en quantité suffisante à ce milieu afin d'éviter son envahissement par le phragmite, une espèce exotique envahissante, et faire en sorte qu'il s'agisse d'un milieu propice à la flore et la faune indigène. Le projet de développement et de conservation du Technoparc a été un projet novateur et intégrateur à plusieurs niveaux et pour le MDDELCC, les impacts projetés du présent projet en choisissant le tracé 2B pour l'antenne vers l'aéroport sont inacceptables, même avec les mesures de mitigation proposées (par exemple, l'étude modélisation hydrologique spécifique et la révision des impacts).

Une autre composante majeure du projet est la connectivité des milieux naturels. En effet, la zone de conservation a été pensée afin de maintenir une diversité de milieux naturels connectés par un réseau hydrique. Tel que présenté à la carte 7 du volume 2 de l'addenda 3, le projet 2B aurait une partie aérienne qui débiterait au milieu du parc-nature des Sources. Cette option aurait pour conséquence de briser la connectivité des milieux naturels, créerait un effet de lisière important, serait une source importante de bruit et de particules, et pourrait avoir un effet néfaste important sur le déplacement de la faune.

Selon plusieurs cartes du volume 2, le tracé en souterrain semble débiter au sud des milieux humides. Est-ce un problème d'échelle car, selon le texte du volume 1, les impacts du projet sur les milieux humides proviendraient des travaux pour la tranchée? Veuillez expliquer. Dans ce contexte, pourquoi ne pas amorcer la section en tunnel plus en amont afin d'éviter les impacts sur ces milieux humides.

QC-28 Veuillez fournir la figure 5-22 avec une meilleure résolution.

QC-29 La description de la page 5-25 de l'entrée en tunnel dans le roc au centre d'entretien de la Pointe-Saint-Charles ne semble pas correspondre à la figure 5-3. En effet, selon cette figure, le seul tunnel nécessaire semble être en tranchée couverte. Veuillez expliquer.

5. IMPACTS DU PROJET

- QC-30** De nombreux projets routiers ainsi que des projets de transport collectif et de développements résidentiels seront réalisés à court et moyen termes dans la zone d'étude. La réalisation de ces projets en simultané ou les uns à la suite des autres risque d'entraîner des impacts significatifs sur la qualité de vie de la population environnante en raison des nuisances subies (bruit, poussières, vibrations, entraves à la circulation, impacts visuels). Vous avez mentionné à juste titre qu'une planification judicieuse de ces projets est de mise afin d'éviter d'engendrer des impacts environnementaux cumulatifs importants. Comment cette planification sera-t-elle mise en œuvre concrètement?
- QC-31** La section 6.3.2.2 ne prend pas en compte les impacts sur la qualité de l'air lors des travaux de démolition. Veuillez ajouter cet élément, le détailler et ajuster les mesures d'atténuations en conséquence.
- QC-32** Vous n'avez pas fourni d'étude détaillée de caractérisation des paysages et des impacts du projet sur ceux-ci. Pour l'antenne Rive-Sud, dans l'étude d'impact d'avril 2016, vous ne faites référence qu'à une autre étude de paysage (mentionnée dans le bas de la page 200). Pour le reste du projet, vous mentionnez, à la page 6-21 de l'addenda 3, qu'une étude de caractérisation plus détaillée du paysage pourra être entreprise dans les mois à venir afin de fournir plus d'information aux parties prenantes concernées et aussi dans le but de développer un plan d'intégration urbain plus spécifique au projet et aux endroits où il sera implanté. Quand prévoyez-vous nous transmettre cette étude? Pouvez-vous fournir les grandes lignes de l'étude de paysage mentionnée dans le bas de la page 200 de l'étude d'impact d'avril 2016? Ou est-ce que l'étude à être transmise plus tard permettra de fournir cette information? Veuillez préciser si des résidences seront impactées visuellement par l'implantation du REM.
- QC-33** À la page 6-2, il est mentionné que les modifications au projet permettraient la réduction des impacts sur l'habitat du poisson dans le bassin Peel et sur les sites archéologiques et patrimoniaux qui l'entourent (avec profil haut et profil bas). Nous comprenons que le choix du profil bas permettrait de passer sous le bassin Peel et ainsi ferait en sorte de diminuer l'impact sur l'habitat du poisson, mais qu'en est-il pour le profil haut? Comment les modifications au projet permettraient au profil haut de diminuer l'impact sur l'habitat du poisson dans le bassin Peel et sur les sites archéologiques et patrimoniaux qui l'entourent?
- QC-34** À la page 6-12, il est mentionné que : « des informations additionnelles relatives à l'utilisation de l'antenne Doney par le Canadien National permettent de conclure que l'interruption de cette activité n'occasionnera qu'un faible degré de perturbation ». Quelles sont ces renseignements additionnels?
- QC-35** À la page 6-14, il est mentionné que des changements ont été apportés aux modifications envisagées sur l'antenne Deux-Montagnes à la suite des consultations avec les municipalités où les travaux sont envisagés. Quels sont ces changements?

6. VOLUME 3

- QC-36** Aux annexes I et O, la mesure Phy40 fait référence au désamiantage. Veuillez détailler l'origine réelle ou potentielle de l'amiante ainsi que la mesure de désamiantage.
- QC-37** À la page 29 du volume 3, numéro d'impact 3 dans le tableau, pour l'exploitation du projet, il y a un impact d'importance majeure qui est identifié. Cependant, il manque des mots dans la description de l'impact. Ce manque semble provenir d'un problème technique. Veuillez corriger.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE SECOND DOCUMENT DE RÉPONSES

- QC-38** En lien avec la RE-40, vous devez fournir une ou des études de potentiel archéologique pour tout le projet. Nous n'avons pas encore reçu d'étude formelle sur le potentiel archéologique des secteurs visés par le projet. Nous devons recevoir ces études dans les plus brefs délais. Quand avez-vous prévu nous les transmettre?
- QC-39** Concernant la RE-50, dans le haut de la page 53, il est mentionné que les résultats de cette analyse sont résumés au tableau suivant. Il semble manquer ce tableau. Il y a bien un tableau à la page 52, mais celui-ci présente les caractéristiques de chacune des variantes, sans présenter d'analyse comme telle.
- QC-40** À la RE-56, il est indiqué que les détails de chacune des gares ne peuvent être divulgués avant la fin du processus de consultation en cours. Quelques considérations justifiant le choix sont listées à cette réponse.

Ces réponses sont insuffisantes pour permettre d'analyser ce projet.

Vous devrez présenter au MDDELCC, au cours de l'été 2016, la localisation exacte de chaque station et leur aménagement. Une justification précise de ces choix ainsi que les impacts de leur localisation devront aussi être présentés.

- QC-41** L'inventaire complet des lignes et des terminus d'autobus dont il est question dans la RE-57 nous sera-t-il transmis? Si oui, quand?
- QC-42** Concernant la RE-98, le MDDELCC comprend les objectifs du projet visant notamment à minimiser l'utilisation de la voiture pour inciter les usagers à se rendre aux stations du REM par des moyens de transport plus efficaces. Toutefois, la question concernant les nuisances engendrées par l'implantation des stationnements incitatifs et les terminus d'autobus pouvant avoir des conséquences sur la qualité de vie des riverains (qualité de l'air de manière plus locale, poussières, bruit, sécurité et désagrément de la circulation automobile, etc.) n'a pas été répondu. Veuillez détailler ces aspects.
- QC-43** Les renseignements de la RE-120 semblent erronés. Les lots relatifs au projet de compensation se situent dans le tracé 2 (et 2B) et non 1B. De plus, à la lumière des

figures et de la réponse RE119, les milieux naturels du parc-nature des Sources seront affectés par le REM. Veuillez corriger.

- QC-44** La réponse fournie en RE-143 ne présente aucun élément permettant de corroborer les faits allégués par l'initiateur. Une évaluation de l'origine des usagers du stationnement Chevrier a-t-elle été effectuée? Quelles sont les données permettant l'établir que les usagers du stationnement Chevrier ne verront pas leur temps de parcours modifié?
- QC-45** La RE-149 ne répond pas à la dernière phrase de la question. Il était demandé d'avoir accès à l'étude de Lemay-DAA. Pouvez-vous donner accès à cette étude.
- QC-46** En lien avec la RE-153, quelle serait la diminution de superficie d'empiètement du stationnement incitatif si l'option du stationnement étagé était retenue? Pourquoi ne plus retenir cette option qui permettrait de diminuer la superficie empiétée en territoire agricole protégé?



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