

CDPQ Infra inc.

Réseau électrique métropolitain

Étude d'impact sur l'environnement – Réseau électrique métropolitain

Réponses à la 4^e série de questions et commentaires du MDDELCC

déposées au ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Août 2016



Réseau électrique métropolitain

Étude d'impact sur l'environnement – Réseau électrique métropolitain

Réponses à la 4^e série de questions et commentaires du MDDELCC

déposées au ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Approuvé par :

CDPQ Infra inc.



Jean-Marc Arbaud
Directeur général adjoint

Hatch



Marie-Christine Patoine
Associée, Directrice régionale des Services en environnement

CDPQ Infra inc.
Centre CDP Capital
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec)
H2Z 2B3

ÉQUIPE DE RÉALISATION

CDPQ INFRA INC.

Nom	Rôle
Jean Marc Arbaud	Directeur général adjoint
Daniel Smith	Directeur du projet REM
Denis Andlauer	Directeur, Opérations
Virginie Cousineau	Directrice, Affaires publiques
François Laplante	Directeur adjoint, Construction et estimation
Marie-Michèle Paul	Conseillère, Communications et affaires publiques
Didier Rancourt	Coordonnateur, Environnement
Yann Tisserand	Directeur, Investissements Infrastructures
Jean-Christophe Lincourt-Éthier	Analyste principal, Investissements Infrastructures

HATCH ET COLLABORATEURS

Nom	Rôle	Firme
Direction et intégration		
Sylvain Laporte, ing.	Directeur de projet	Hatch
Gérald Lavoie	Directeur des études	CIMA+
Emmanuel Felipe, ing., M.Sc.A.	Directeur des études	Hatch
Marie-Christine Patoine, ing. M.Sc.A.	Directrice de l'Étude d'impact	Hatch
Annie McNeil, ing.	Intégrateur technique	Hatch
Stéphanie Besner, biol., M.Sc.	Chargée de l'Étude d'impact	CIMA+
Martin Durocher, géol., M.SC.Env.	Directeur Environnement	CIMA+
Gisèle Belem, Ph.D.Env.	Chargée d'étude - Milieu humain	Hatch
Environnement		
Joumana Abou-Nohra, PhD	Hydrologie	Hatch
Thomas Adams, M.Sc.	Analyse – Milieu humain	Hatch
Daniel Andres-Molina, ing.	Analyse - Milieu physique	Hatch
Romy Bacon Savard, biol., M.Sc.A.	Analyse - Milieu biologique	Hatch
Annie Bérubé, géo. B.Sc.	Caractérisation environnementale	CIMA+
Mervyn Choy, ing.	Acoustique	Hatch

Nom	Rôle	Firme
Annie Croteau, biol. B.Sc.	Analyste - Milieu biologique	CIMA+
Julia Davourie, ing. jr., M. Sc. A	Analyse - Environnement et développement durable	Hatch
Claudia Diaz, ing., M.Env.	Analyste - Milieu humain	CIMA+
Andrei Durlut, ing., Coordonnateur	Circulation routière	Groupe SM
Manon Fortin, ing., EESA	Caractérisation et réhabilitation environnementale	Groupe SM
Guy Fouquet, ing., Coordonnateur	Études complémentaires sur le milieu physique	Groupe SM
Sonya Graveline, ing.	Analyse - Géologie et géotechnique	Groupe SM
Tim Kelsall, acousticien, M.Sc.A., Coordonnateur	Acoustique	Hatch
Sylvie Leclerc, géog.	Géomatique	CIMA+
Maria Mendez de Lopez, ing. Ph.D., PA LEED	Analyste - Milieu physique	CIMA+
Pierre Nadeau, EESA	Caractérisation et réhabilitation environnementale	Groupe SM
Sladjana Pavlovic, géogr., M.Sc.	Cartographie	Hatch
Architecture		
Éric Girard, architecte OAA, OAA	Architecture et stations	GCDB
Ingénierie		
Jean-Christophe Belisle, ing.	Intégrateur technique	Hatch
Guillaume Bouvatier, ing.	Exploitation/Équipements/Énergie	SETEC
Sylvain Busson, ing.	Exploitation/Équipements/Énergie	SETEC
Thierry David, ing., Coordonnateur	Systèmes	Systra
Emmanuel Felipe, ing.	Projet référence REM	Hatch
François Giguère, ing.	Devis de performance	Hatch
Jean Habimana, ing., Ph.D., Coordonnateur	Tunnel, ouvrages souterrains	Hatch
Sylvain Laporte, ing.	Directeur de projet	Hatch
Gérald Lavoie, ing.	Directeur technique	Hatch
Claude Maillé, ing.	Stations et bâtiments	CIMA+
Marie-Claude Michaud, ing.	Génie civil, ouvrages d'art	CIMA+

Nom	Rôle	Firme
Julian Mikus, ing., M.Sc.A., Coordonnateur	Ouvrages d'art	Hatch
Marie-Christine Patoine, ing.	Environnement	Hatch
André Thibault, urb. M. Ing.	Intégrateur urbain	CIMA+

REGISTRE DES ÉMISSIONS

Émission	Date	Description
R00	2016-08-19	Émission finale à CDPQ Infra pour soumission au MDDELCC

Table des matières

1	Introduction	1
2	Réponses aux Questions Et commentaires du MDDELCC	1
3	Questions et commentaires sur l'addenda 3.....	4
3.1	Mise en contexte de l'addenda 3	4
4	Démarche d'information et de consultation	5
4.1	Description du milieu récepteur	8
4.2	Description du projet	10
4.3	Impacts du projet	11
4.4	Volume 2	23
4.5	Volume 3	30
4.6	Questions et commentaires sur le second document de réponses.....	30
4.7	Questions et commentaires sur le troisième document de réponses	37
4.8	Divers	43
4.9	Commentaires	44

1 INTRODUCTION

Le présent document comprend les réponses aux questions et 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 répond aux questions sur trois documents transmis par l'initiateur : l'addenda 3 et le second et troisième document de réponses.

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) 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 (chapitre Q-2, r. 23) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

2 RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MDDELCC

Le présent document de réponses est complété par une série de rapports d'études et investigations complémentaires qui ont été réalisées au cours des derniers mois. Ces documents complémentaires sont fournis en annexe et incluent les documents suivants.

Annexe no	Titre du rapport	Auteur
Annexe R4-A	Sommaire des études d'achalandage du REM	CDPQi
Annexe R4-B	Évaluation des impacts économiques du projet	ISQ
Annexe R4-C	Carte résumant l'évolution du projet depuis début de l'ÉIE	Hatch
Annexe R4-D	Orientations et objectifs de planification et développement des municipalités touchées par le REM	CIMA+
Annexe R4-E	Fiches techniques des stations avec analyse des impacts.	Hatch-CIMA+
Annexe R4-F	Études de circulation routière détaillée, incluant évaluation des impacts de fermetures de rues	Hatch-CIMA+
Annexe R4-G	Étude de caractérisation de l'ambiance sonore et modélisation des impacts du bruit en exploitation	Hatch
Annexe R4-H	Étude de caractérisation du niveau de vibrations existant et de modélisation des impacts des vibrations en exploitation	Hatch
Annexe R4-I	Estimation du bilan d'émissions des GES	Hatch
Annexe R4-J	Étude de modélisation des émissions atmosphériques	Hatch
Annexe R4-K	Évaluation des impacts sur l'hydrogéologie dans PSC	CIMA+
Annexe R4-L	Étude de l'impact sur le paysage	Hatch-Groupe SM

Annexe no	Titre du rapport	Auteur
Annexe R4-M	Étude de potentiel archéologique – Antenne Rive-Sud	Etnoscope
Annexe R4-N	Rapport intérimaire d'inventaires biologiques	CIMA+
Annexe R4-O	Lignes directrices du plan de mesures d'urgence - Construction	Hatch-CIMA+
Annexe R4-P	Caractérisation préliminaire des sites Phase 2	Hatch-CIMA+
Annexe R4-Q	Liste préliminaire des lignes d'autobus affectées par le projet	Hatch

Certaines études et analyses sont toujours en cours et seront transmises au MDDELCC aussitôt que disponibles et avant la fin de 2016. Le tableau qui suit présente la liste de ces études additionnelles que CDPQ Infra Inc. s'engage à livrer en complément aux documents précités.

Rapports et documents complémentaires à soumettre	Raisons des délais	Plan d'action	Date visée
Étude de modélisation des impacts du bruit - Construction	Modélisation en cours, mais débutée en retard en raison de délais dans l'obtention des données sur les activités de construction	Modéliser une activité type pour confirmer les impacts appréhendés et exiger une modélisation plus détaillée dans le devis d'appel d'offres	Novembre 2016
Étude de caractérisation complémentaire du niveau de vibrations	Permissions d'accès à obtenir pour le bâtiment New City Gaz et sur le site d'Aéroport de Montréal	Fournir un addenda au rapport aussitôt que les résultats seront disponibles	Octobre 2016
Étude de modélisation des impacts des vibrations	Mise à jour du modèle suite à l'obtention des résultats de mesure sur le terrain pour Aéroport de Montréal et New City Gas	Fournir un addenda au rapport aussitôt que les résultats seront disponibles	Novembre 2016
Étude de modélisation hydrogéologique Tunnel Aéroport	En attente de permissions de procéder aux relevés géotechniques et hydrogéologiques sur terrain du Technoparc et de l'arrondissement, prérequis au développement du modèle.	Fournir le rapport au MDDELCC dès que complété	Novembre 2016
Étude de potentiel archéologique – île de Montréal	En cours de préparation suite à l'octroi récent du mandat à Archéos.	Fournir le rapport au MDDELCC dès que complété	Septembre 2016

Finalement, certaines études en cours d'exécution se poursuivent comme prévu initialement, et leurs résultats seront fournis au MDDELCC aussitôt que disponibles. Ces études incluent les documents suivants :

Rapports et documents complémentaires à soumettre	Raisons des délais	Plan d'action	Date visée
Rapport d'inventaires biologiques complet des espèces à statut, EEE et milieux humides	Inventaires estivaux en cours	Fournir le rapport au MDDELCC dès que complété	Octobre 2016
Inventaires archéologiques	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC dès que complété	Novembre 2016
Caractérisation de site – Phase 2	Obtention des autorisations d'accès	Envoyer au MDDELCC dès que complété	Novembre 2016
Plan de suivi des impacts du projet	En attente des résultats des inventaires	Envoyer au MDDELCC	Novembre 2016
Plan de surveillance des travaux de construction	Requiert le plan de travail du fournisseur IAC	Envoyer au MDDELCC	Hiver 2017
Étude de modélisation hydraulique de l'impact des ponts	Requiert la conception des ponts par fournisseur IAC	Envoyer au MDDELCC	Hiver 2017

3 QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 3

3.1 Mise en contexte de l'addenda 3

QC-1 À la page 2-25, il est écrit que les modifications au projet du REM proposées dans l'addenda 3 visent une meilleure intégration du projet aux projets de développement des municipalités. Toutefois, dans les faits, les modifications ne concernent que l'addenda 2, soit les antennes aéroport, Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes. L'antenne Rive-Sud mériterait, elle aussi, ce même souci d'intégration. Par ailleurs, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) tient à vous rappeler que la zone agricole devrait faire partie des composantes du milieu récepteur de très grande valeur pour lesquelles une réduction des impacts du projet est une priorité.

RE-1 L'addenda 3 mentionne que l'aménagement de la station terminale Rive-Sud a été modifié afin de réduire l'empreinte au sol utilisée. En effet, à la page 5-26 de l'addenda, il est maintenant proposé de construire une station aérienne avec un stationnement au sol, ce qui permet une meilleure utilisation de l'espace au sol. Ainsi, une moindre partie du terrain agricole serait nécessaire pour la construction de cette station. De plus, les principales activités d'entretien des voitures ont été déplacées au centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles, réduisant encore plus la superficie requise pour la station. Avec ces optimisations, l'empreinte au sol de la station est maintenant de 30,4 ha versus l'empreinte d'environ 35 ha prévue initialement. Par ailleurs, l'empreinte résultante en sol agricole ne peut être réduite davantage en raison des contraintes de courbures, pentes et longueurs requises pour l'opération sécuritaire du SLR, ainsi que pour la circulation sécuritaire des voitures et autobus accédant à la station.

D'autre part, des optimisations de l'agencement prévu à la station Panama ont été incorporées dans l'analyse du projet suite aux rencontres tenues avec diverses parties prenantes du secteur concerné. Ces modifications n'ont pas été détaillées dans l'addenda 3, car elles ne modifiaient pas de façon significative les impacts résiduels du projet.

Enfin, une dernière modification au projet proposé pour l'accès de l'antenne Rive-Sud au centre-ville a été expliquée dans l'addenda 3 (page 5-4). Cette modification proposait un profil de voie souterraine qui réduirait les impacts du projet sur les bâtiments à valeur patrimoniale : Rodier et Drummond-McCall.

Il convient toutefois de préciser que le 24 août dernier, CDPQ Infra a annoncé la conclusion d'une entente avec le CN pour l'acquisition de la structure aérienne existante au sud de la Gare Centrale. Cette entente permet ainsi au REM d'accéder directement sur la structure ferroviaire aérienne du CN et d'éviter la construction d'une infrastructure ferroviaire auxiliaire, à l'ouest de la structure du CN. Ce nouvel alignement permet d'éviter tout impact sur l'édifice d'intérêt patrimonial Rodier. Toujours concernant ce segment du tracé au centre-ville, le choix du profil haut du tunnel d'approche a été retenu, principalement parce qu'il présentait moins d'impacts sur la fermeture de rues dans le quartier. Le profil bas a de son côté été écarté en raison des interférences avec certaines infrastructures enfouies (notamment les collecteurs).

4 DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

- QC-2** Les groupes d'intérêt, tels que Vélo Québec, Vivre en ville ou Piétons Québec, ne figurent pas dans la liste des organisations participantes (tableau 3-1). Ont-ils été rencontrés ou autrement contactés? Ils ont une expertise en matière de connexions transport collectif/transport actif.
- RE-2** Ces groupes n'ont pas été rencontrés. À la suggestion du Ministère, CDPQ Infra les contactera et les rencontrera cet automne, si ces derniers le souhaitent.
- QC-3** À la page 3-24, vous mentionnez que « lorsque possible, les stationnements seront étagés pour réduire l'empreinte sur le territoire. Cette option est notamment considérée pour les stationnements de la station terminale Rive-Sud, Panama, Pointe-Claire et Kirkland ». Pourtant, à la page 5-26, vous indiquez qu'au lieu d'un stationnement étagé, vous prévoyez maintenant un stationnement au sol pour la station terminale Rive-Sud. Ces deux renseignements ne sont-ils pas contradictoires? Quels sont les facteurs qui déterminent l'étagement des stationnements? Avez-vous vraiment éliminé l'option du stationnement à étages? Combien d'hectares supplémentaires occupe le stationnement au sol versus le stationnement étagé prévu initialement? Si l'option du stationnement au sol devait être retenue, dans l'objectif de diminuer l'empreinte sur la zone agricole, avez-vous pensé à des scénarios utilisant l'espace entre les bretelles d'autoroute ou les stationnements existants dans un rayon de 1 km? Le MAPAQ demande une démonstration quant à l'adéquation ou non de ces possibilités.

- RE-3** La justification du choix de la configuration du stationnement de la station terminale Rive-Sud a été précisée à la RE-46 du troisième document de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, déposé en juillet 2016. Les superficies ont été précisées à la RE-153 du second document de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, déposé en juillet 2016.
- Par ailleurs, selon les principes de conception retenus, un stationnement incitatif doit toujours être en lien direct avec la station du REM, et donc sur le même site, pour minimiser le temps de correspondance, notamment. L'utilisation des bretelles d'autoroute a été considérée lorsque possible, comme pour la station terminale de Sainte-Anne-de-Bellevue.
- Dans le cas de la station terminale Rive-Sud, l'optimisation des aménagements à la station entre le projet initial et l'aménagement optimisé a permis de réduire l'empreinte au sol :
- Le déplacement des principales activités d'entretien des voitures du REM au centre d'entretien Pointe-St-Charles (superficie de l'atelier-dépôt réduite de 5 ha);
 - Le rapprochement des voies ferroviaires et de l'atelier par rapport à la bretelle de l'A-10;
 - Le tracé en profil aérien pour optimiser l'utilisation des terrains entre la station et l'atelier (déplacement de stationnements à l'intérieur du rayon de courbure des voies ferroviaire - côté ouest);
 - L'évitement d'une propriété (modification du virage du nouveau lien routier, axe Boul. de Rome);
 - L'amélioration de la courbure de la nouvelle voie routière d'accès à l'A-10 Est (atténuation pour boisé/milieu humide).
- QC-4** En référence à la section 3.4.2, pourquoi avoir assimilé les groupes en agriculture aux groupes environnementaux, considérant que ces deux groupes d'intérêt ont souvent des positions divergentes ou du moins, des revendications propres? Cette façon de regrouper les acteurs ne vient-elle pas amoindrir l'importance des préoccupations de nature agricole? En référence au tableau 3-6, le MAPAQ demande que les enjeux agricoles soient ajoutés.
- RE-4** Les acteurs environnementaux et du monde agricole n'ont pas été rencontrés lors des mêmes séances. Des rencontres distinctes ont été tenues afin de bien recenser les préoccupations de chacun. Les préoccupations de groupes en agriculture ont été considérées et mises de l'avant au tableau 3-5, qui inclut la catégorie « zone agricole ». La méthodologie appliquée pour constituer le tableau 3-6 est basée sur le recensement de préoccupations soulevées par au moins trois groupes différents de parties prenantes. Au moment de la production de

l'addenda 3, la question de la zone agricole avait été soulevée essentiellement par deux groupes, soit ceux de l'agriculture et les groupes environnementaux.

- QC-5** Sur l'île de Montréal, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) est responsable du réseau routier supérieur (autoroutes). Les gares du REM étant implantées le long d'axes routiers municipaux ou dans des emprises municipales, le développement et l'ajustement des infrastructures routières reviennent aux municipalités de l'agglomération de Montréal. De plus, comme votre objectif est d'assurer la fluidité des déplacements et l'accès aux stations, selon le MTMDET, il apparaît opportun que vous soyez partie prenante de la démarche de planification des axes routiers municipaux donnant accès aux stations du REM.
- RE-5** Plusieurs stations du REM sont effectivement implantées le long d'axes routiers municipaux, et leur agencement est développé en partenariat avec ces autorités. CDPQ*i* demeure partie prenante dans cette démarche en produisant les études de base nécessaires, par exemple les études de circulation autour des stations.
- QC-6** Au tableau 3-6, vous mentionnez que vous n'avez pas le mandat de développer des axes routiers. Considérez-vous, malgré cet élément de réponse, les impacts sur la zone agricole de l'aménagement des bretelles de sortie de l'A10 et du pont d'étagement à la hauteur de la montée Gobeil?
- RE-6** Les impacts de ces nouveaux liens routiers (bretelles, pont d'étagement) ont effectivement été considérés dans l'analyse environnementale, car ils font partie intégrante du projet. Les superficies nécessaires à la création de ces liens routiers ont également été considérées dans l'analyse des besoins en matière de biens fonciers.
- QC-7** En référence à la section 3.5.3, n'aurait-il pas lieu de s'engager à travailler de manière plus étroite avec les acteurs du monde agricole pour également développer des mesures compensatoires appropriées et innovantes relativement aux impacts sur la zone agricole? Le MAPAQ est d'avis que l'initiateur devrait le faire.
- RE-7** CDPQ Infra souhaite effectivement développer des mesures compensatoires de concert avec les acteurs du monde agricole. Des discussions sont en cours avec certains d'entre eux, et se poursuivront au cours des prochains mois.

4.1 Description du milieu récepteur

- QC-8** Selon les fichiers de forme du projet reçus le 19 juillet 2016, le projet préliminaire empiète sur la réserve naturelle du Boisé-Roger-Lemoine (RN). Cette RN, d'une superficie de 8,15 ha, est reconnue pour un terme de 100 ans. Elle appartient à la Ville de Deux-Montagnes et figure au Registre des aires protégées du Québec. Nous vous informons qu'il est impossible d'empiéter sur une réserve naturelle en raison de l'incompatibilité de cet usage avec la vocation de conservation et des modalités de l'entente de reconnaissance qui l'interdisent nommément. Nous précisons que la reconnaissance d'une réserve naturelle par le ministre permet d'assurer la protection et le maintien de l'affectation d'une terre privée à des fins de conservation et de contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aires protégées au Québec. Il est important que vous preniez en considération qu'une RN reconnue constitue une contrainte légale.
- RE-8** Aucun empiètement sur la réserve naturelle n'est prévu. Les accès à la station et aux équipements connexes se font les rues existantes. Toutefois, nous prenons bonne note de ce commentaire en ce qui a trait aux restrictions d'empiètement dans la réserve naturelle du boisé Roger-Lemoine à Deux-Montagnes. Toutes ces considérations seront prises en compte dans le cadre des demandes de certificats d'autorisation et permis applicables auprès des instances gouvernementales.
- QC-9** Dans la section 4.1.1.1.1, est-ce que le rapport de SM, daté d'avril 2016, est le même que celui présenté à l'annexe A de l'addenda 2? Dans cette même section, il est indiqué qu'une évaluation environnementale de site phase 1 pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue réalisée par Hatch en juin 2016 est présentée à l'annexe B. À cette annexe, un répertoire de sites contaminés et de sites d'équipement pétroliers est présenté. Il ne s'agit donc pas d'un rapport d'évaluation environnementale de site phase 1. Veuillez nous faire parvenir ce rapport (ce rapport peut être déposé en version électronique seulement).
- RE-9** Le rapport de SM (2016) est le même que celui présenté à l'annexe A de l'addenda 2.
- Concernant la réalisation, par Hatch (juin 2016), d'une évaluation environnementale de site (ÉES) – Phase I, une erreur s'est glissée dans l'addenda 3. En effet, l'annexe B ne constitue pas une ÉES – Phase I telle que reconnue par le Conseil canadien des normes (CCN), mais le contenu de cette annexe et de la section 4.1.1.1.1. s'inspire des informations normalement fournies dans une ÉES – Phase I, et ce, pour les sites se trouvant entre les stations Pointe-Claire et Sainte-Anne-de-Bellevue.

En effet, on y présente une liste des sites contaminés et des sites d'équipements pétroliers, diverses informations issues de la consultation des registres et répertoires gouvernementaux ainsi que des cartes d'occupation historique du territoire et des plans d'assurance-incendie (Bibliothèque des archives nationales du Québec [BANQ]). Cette revue documentaire, ainsi que les visites de sites subséquentes, ont permis d'obtenir des informations sur la contamination potentielle des sites à l'étude. Ces terrains font l'objet d'une caractérisation de site Phase 2 en cours de réalisation.

- QC-10** Concernant la section 4.1.1.1.3, pouvez-vous fournir les études de caractérisation phase II déjà réalisées (ce rapport peut être déposé en version électronique seulement)?
- RE-10** Le rapport suivant sera fourni en format électronique :
- Genivar (2012), CN - Caractérisation environnementale des sols dans le cadre du projet de doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, Montréal.
- QC-11** La section 4.3.1 de l'addenda 3 vient bonifier la section 5.5.2 de l'addenda 2. Elle réfère au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pour détailler la planification des villes de Pointe-Claire et de Dorval. Or, à la suite des réorganisations municipales de 2006, ces villes ont adopté leur propre plan d'urbanisme. Selon le ministère des Affaires municipales et de l'Organisation du territoire (MAMOT), ce sont donc les renseignements contenus dans ces documents qui doivent être considérés.
- RE-11** Bien que le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ait été mentionné à la section 4.3.1 de l'addenda 3, ce sont les documents de planification des villes de Dorval et de Pointe-Claire qui ont été utilisés et discutés dans la présentation des orientations d'aménagement, notamment le Plan d'urbanisme (2015) et le Programme particulier d'urbanisme de la Ville de Pointe-Claire (2012), ainsi que le Plan d'urbanisme durable 2015-2031 de la Ville de Dorval (2015).
- QC-12** La section 4.3.2 de l'addenda 3 vient bonifier la section 5.5.3 de l'addenda 2. Il est indiqué que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) définit 11 catégories d'utilisation du sol. À cet égard, le MAMOT réitère que vous devriez préciser cette information puisque le Plan métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) n'édicte pas d'aires d'affectation sur le territoire métropolitain.
- RE-12** La carte 20 qui présente les catégories d'utilisation du sol dans la zone d'étude se réfère aux documents cartographiques de la CMM. Nous comprenons que les catégories d'utilisation du sol auxquelles nous devons nous référer sont celles de l'agglomération de Montréal.

- QC-13** La Secrétariat aux affaires autochtones vous propose quelques corrections au texte de la section 4.3.7 (voir annexe 1).
- RE-13** CDPQi prend bonne note de ces rectifications, et s'assurera qu'elles soient reflétées dans toute communication ou document présenté dans le futur.

4.2 Description du projet

- QC-14** À la page 5-4, il est mentionné que la technique de construction de tunnel par solidification des sols en place présente un risque technique. Quel est ce risque et pouvez-vous citer des exemples d'utilisation de cette technique?
- RE-14** Le risque est associé à la sélection de la technique adaptée aux conditions géotechniques et hydrogéologiques du secteur visé. Les techniques de consolidation des sols varient de l'injection par coulis de ciment, ou de coulis chimiques (produits qui sont conformes aux exigences environnementales), aux techniques de mixage sol-ciment, en passant par la congélation des sols ou par d'autres techniques de présoutènement temporaires qui reprennent les charges des structures existantes pour permettre une excavation sécuritaire. Il s'agit de techniques qui sont connues dans l'industrie, mais qui devront être adaptées aux conditions géologiques et hydrogéologiques du site, qui ne sont pas entièrement recensées à ce stade-ci des investigations de terrain.
- QC-15** Le projet prévoit l'agrandissement du garage et des ateliers de Saint-Eustache, situés en fin de ligne du train Deux-Montagnes. Veuillez préciser si l'agrandissement prévu affectera des milieux boisés.
- RE-15** Aucun déboisement n'est prévu pour la construction et le réaménagement du site. Les travaux prévus d'agrandissement du garage et des ateliers à Saint-Eustache, ainsi que pour le réaménagement de bâtiments existants, seront effectués dans l'emprise des infrastructures existantes, au sud de la voie ferrée..
- QC-16** À la page 5-26, considérant l'étendue de certains stationnements incitatifs, est-ce que les impacts des distances de marche pour se rendre à la station ont été considérés?
- RE-16** Les distances de marche et temps d'accès aux stations ont constitué un critère principal de développement de l'agencement des stationnements et stations.
- QC-17** Nous constatons aux pages 5-26 et 5-27 qu'une nouvelle configuration de la station terminale de la Rive-Sud est proposée. Le principal avantage évoqué est le coût moins grand. Qu'en est-il de l'empiètement en zone agricole ? Est-ce que la nouvelle configuration permet une

empreinte minimale au territoire? En quoi celle-ci est-elle optimale pour la zone agricole? De plus, combien d'hectares occupent maintenant les voies de garage?

RE-17 La page 5-26 mentionne deux avantages principaux résultants du choix de la configuration du stationnement : une meilleure utilisation de l'espace au sol, donc une moins grande emprise en zone agricole, et la construction d'un stationnement au sol, moins coûteux (contrairement à la construction d'un stationnement étagé). Ces bénéfices ont été précisés à la RE-46 du troisième document de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, déposé en juillet 2016.

Les superficies de territoire agricole requises ont été précisées à la RE-153 du second document de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, déposé en juillet 2016. Comme indiqué à la réponse RE-3 du présent document, l'optimisation des aménagements à la station terminale Rive-Sud entre le projet initial et l'aménagement optimisé ont permis de réduire l'empreinte au sol en territoire agricole:

- Le déplacement des principales activités d'entretien des voitures du REM au centre d'entretien Pointe-St-Charles (superficie de l'atelier-dépôt réduite de 5 ha),
- Le rapprochement des voies ferroviaires et de l'atelier par rapport à la bretelle de l'A-10,
- Le profil aérien du tracé pour optimiser l'utilisation des terrains entre la station et l'atelier (déplacement de stationnements à l'intérieur du rayon de courbure des voies ferroviaires - côté ouest),
- L'évitement d'une propriété (modification du virage du nouveau lien routier, axe Boul. de Rome),
- L'amélioration de la courbure de la nouvelle voie routière d'accès à l'A-10 Est (atténuation pour boisé/milieu humide).

4.3 Impacts du projet

QC-18 Au tableau 6-4, vous synthétisez les impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Rive-Sud. Pour la composante « activités agricoles », vous considérez que les activités d'exploitation et d'entretien occasionneront un impact résiduel « non significatif ». Pourtant, au volume 1 de l'étude d'impact d'avril, vous releviez plutôt, pour la phase d'exploitation (pages 365 et 366), trois impacts dont deux avaient un impact résiduel « significatif ». Pouvez-vous justifier cette différence?

RE-18 Une erreur s'est glissée dans l'édition du tableau. Le tableau 6-4 doit être remplacé par le tableau suivant.

Tableau 6-4 révisé: Synthèse des impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Rive-Sud

COMPOSANTES DU MILIEU RÉCEPTEUR TOUCHÉES PAR LE PROJET (Éléments sensibles)		Valeur de la composante environnementale ¹																																
		Qualité de l'air et climat	Hydrogéologie	Qualité des eaux souterraines	Hydraulique et glaces	Hydrologie, hydrographie, écoulement des eaux de surface	Qualité des eaux de surface	Stabilité des sols	Qualité des sols	Qualité des sédiments	Végétation terrestre	Végétation riveraine et aquatique (inclut les milieux humides)	Sites protégés ou d'intérêt écologique	Mammifères et habitat	Ichthyofaune et habitat	Avifaune et habitat	Herpétofaune et habitat	Espèces à statut particulier	Espèces exotiques envahissantes	Santé publique et sécurité civile	Sécurité routière	Circulation routière	Activités récréotouristiques	Socio-Économie	Utilisation et affectation du sol	Services transport collectif	Patrimoine bâti (culturel)	Patrimoine archéologique	Infrastructures et services publics	Climat sonore et vibrations	Activités agricoles	Transport maritime	Transport ferroviaire	Paysage
COMPOSANTES DU PROJET (sources d'impacts)		G	M	M	G	F	G	G	G	F	M	G	TG	M	G	G	M	TG	F	G	G	G	G	G	G	G	TG	TG	G	G	TG	G	G	M
Activités d'aménagement et de construction	TYPE D'IMPACT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	DEGRÉ DE PERTURBATION	M	M	Fa	Fa	Fo	Fo	Fo	M	M	Fa	Fo	M	M	Fo	Fo	M	Fo	Fo	M	M	Fa	M		M	Fa	M	Fo	Fo	M	Fa		M	M
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	Fo	M	Fa	M	M	Fo	Fo	Fo	Fa	Fa	Fo	Fo	M	Fo	Fo	M	Fo	M	Fo	Fo	M	Fo		Fo	M	Fo	Fo	Fo	Fo	M		Fo	M
	DURÉE	T	T	T	T	P	T	T	T	T	T	T	P	T	T	T	P	P	P	T	T	T	T		P	T	P	P	P	T	T		T	P
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo	M	Fa	M	Fo	Fo	Fo	Fo	Fa	Fa	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	M		Fo	M	Fo	Fo	Fo	Fo	M		Fo	Fo
	ÉTENDUE	P	L	P	P	P	P	P	P	P	P	L	R	P	L	L	L	L	R	P	P	R	P		P	R	L	L	L	L	P		L	P
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Moyenne	Moyenne	Mineur	Mineur	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Mineur	Mineur	Majeur	Majeur	Moyenne	Majeur	Majeur	Majeur	Majeur	Majeur	Majeur	Majeur	Moyenne	Moyenne		Majeur	Majeur	Majeur	Majeur	Majeur	Majeur	Mineur		Majeur	Moyenne
IMPACT RÉSIDUEL	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.
Activités d'exploitation et d'entretien	TYPE D'IMPACT	+	-	-			-				-	-	-		-					-				+				ND	+	-	-			-
	DEGRÉ DE PERTURBATION	M	Fo	Fo			Fa		Fa		Fa	Fa	Fo		Fo				Fo		Fo	M	M		Fa		M			Fo	M	M		M
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	Fo	M	M			M		M		Fa	M	Fo		Fo				Fo		Fo	Fo	Fo		M		Fo			Fo	Fo	Fo		M
	DURÉE	P	P	T			T		P		T	T	M		P				M		M	P	P		P		P			P	P	P		P
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo	Fo	M			M		Fo		Fa	M	M		Fo				M		M	Fo	Fo		Fo		Fo			Fo	Fo	Fo		Fo
	ÉTENDUE	L	L	L			L		P		P	P	R		L				R		L	P	R		L		R			P	L	P		P
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Majeur	Majeur	Moyenne			Moyenne		Moyenne		Mineur	Mineur	Majeur		Majeur				Majeur		Moyenne	Moyenne	Majeur		Majeur		Majeur			Moyenne	Majeur	Majeur		Moyenne
IMPACT RÉSIDUEL	SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.				NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		NON SIGNIF.			NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	

- Impact majeur positif et impact significatif positif
- Impact majeur négatif et impact significatif négatif
- Impact moyen positif
- Impact moyen négatif
- Impact mineur

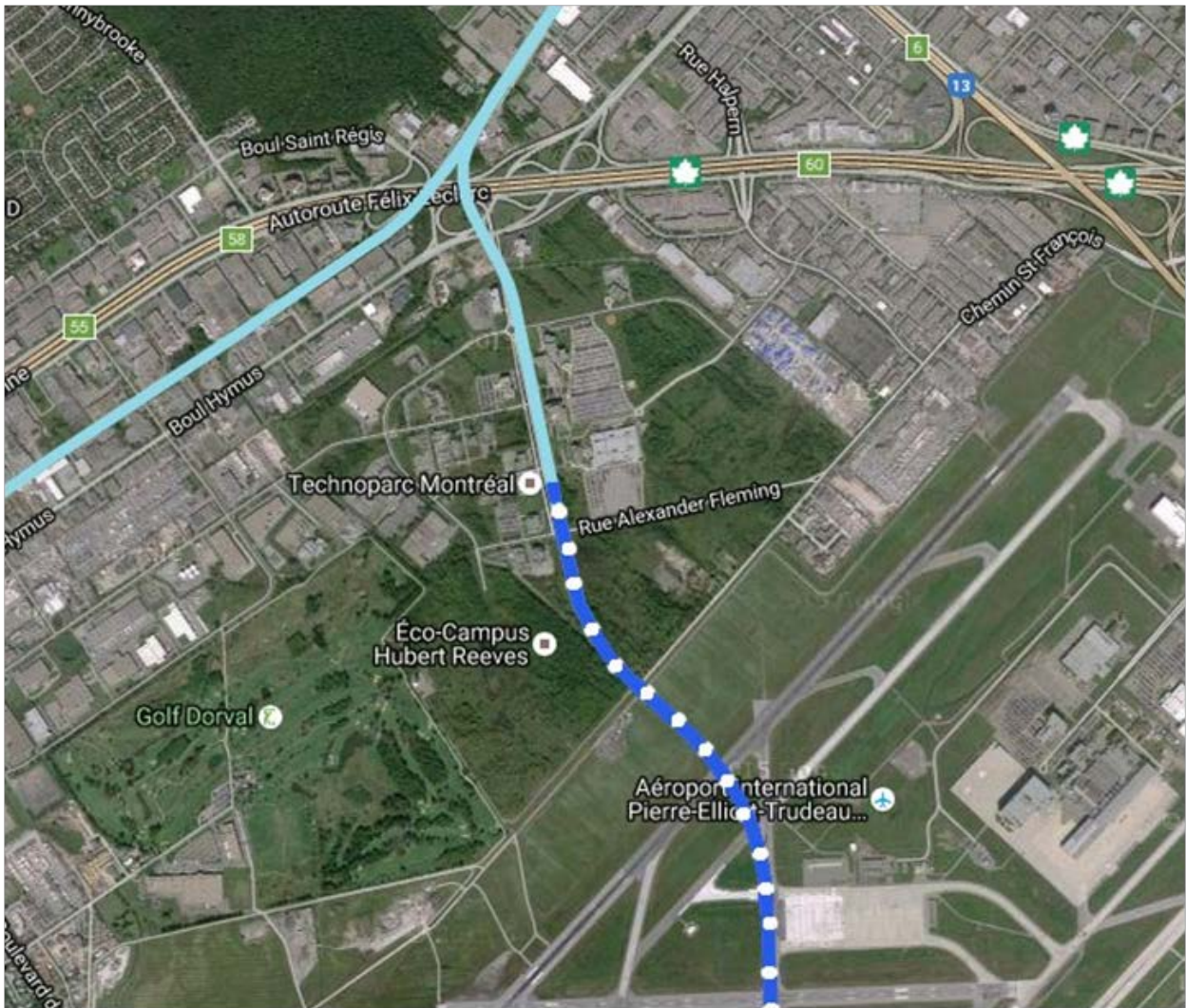
QC-19 À la section 6.3.2.3.1, il est indiqué qu'une tranchée de 250 m au nord du chemin Saint-François, entre les stations Technoparc et aéroport de Montréal, sera excavée. Selon les données préliminaires, cette tranchée pourrait avoir un impact majeur sur l'hydrogéologie du parc-nature des Sources, qui est un site en voie de protection par la Ville de Montréal. La gestion des eaux pluviales dans ce secteur a été basée sur la conservation des milieux humides et naturels en général. La modification de ce concept pourrait engendrer d'autres impacts imprévus. En effet, les efforts de conservation ont été établis afin d'assurer une continuité naturelle et hydrique ainsi qu'un maintien hydrologique des milieux humides. Dans les dernières semaines, des inventaires ornithologiques ont également fait état de la présence du petit blongios, une espèce vulnérable. La biodiversité présente dans ces milieux est riche et dépend en grande partie des composantes hydriques du site. Le passage du REM et l'approche du tunnel de l'aéroport en tranchée constituent un risque au maintien de la nappe phréatique. Il importe donc de bien évaluer les impacts sur les composantes naturelles du REM pour le tracé 2B. Aussi, il faudra tenir compte des impacts associés aux autres options de tracé. À la section 5.1.4 (page 5-22), vous mentionnez que le tracé 2B s'intègre mieux aux contraintes existantes. Toutefois, ces contraintes ne sont pas présentées. Veuillez présenter un tableau comparatif des options de tracé présentées (1A, 2 et 2B) au regard de ces contraintes afin que les impacts des différentes variantes puissent être évalués.

De plus, il serait important de tenir compte des projets de développements projetés ou en cours ainsi que des mesures de compensation exigées par le MDDELCC dans ce secteur. L'arrondissement Saint-Laurent a adopté un règlement sur les usages permis dans les zones de conservation identifiées dans le certificat d'autorisation émis par le MDDELCC en 2013 pour la mise en place d'une zone de développement et de conservation dans le Technoparc Saint-Laurent.

Le MDDELCC réitère que le projet du REM devrait éviter complètement le parc-nature des Sources. Ainsi, le tracé proposé dans l'addenda 3 pour la desserte de l'aéroport nous apparaît présentement problématique, même avec les mesures de mitigation proposées, puisque ce tracé aurait des impacts significatifs permanents sur l'intégrité du parc-nature des Sources et des milieux naturels qu'il abrite. L'évaluation d'un nouveau tracé devrait être réalisée. Ce tracé pourrait bifurquer à l'est du boulevard Alfred-Nobel sur l'avenue Marie-Curie et puis vers le sud le long des espaces de stationnement présents sans affecter le parc-nature des Sources. L'évaluation des impacts de cette nouvelle variante devra être

réalisée à partir des éléments techniques et environnementaux et démontrée dans le tableau exigé au premier paragraphe.

RE-19 Suite à diverses rencontres techniques tenues avec le MDDELCC en août, une nouvelle variante du profil a été élaborée et permet maintenant de traverser le secteur du parc-nature des Sources en tunnel dans le roc afin de limiter les impacts. La plongée en tunnel se fait de la rue Alexander-Fleming, donc du secteur du parc-nature des Sources pour éviter toute interférence avec le milieu humide. La carte suivante illustre le nouveau du profil du tracé, la portion pointillée illustrant la partie en tunnel du tracé.



L'analyse des impacts de ce nouveau profil sera fournie dès que la conception sera suffisamment avancée.

- QC-20** Selon votre évaluation, les impacts relatifs à la perte de superficies associées à un couvert végétal en zone urbanisée sont jugés non significatifs. Cette évaluation devrait tenir compte de la représentation des milieux naturels terrestres dans la portion occidentale de l'île de Montréal où le massif forestier du parc-nature des Sources est un élément stratégique. De plus, la nouvelle infrastructure du REM fragmenterait l'habitat, ce qui peut avoir un impact sur plusieurs espèces fauniques. L'appréciation de la valeur de cette composante de l'évaluation environnementale devrait tenir compte de ces éléments et, en conséquence, être revue à la hausse.
- RE-20** Une nouvelle variante du profil a été élaborée pour l'antenne Aéroport, et permet maintenant de traverser le secteur du parc-nature des Sources en tunnel dans le roc afin de limiter les impacts. La plongée en tunnel se fait donc en amont du secteur pour réduire les interférences avec le milieu humide, éviter de fragmenter l'habitat et d'affecter le couvert végétal.
- QC-21** Est-ce que les coûts de construction et d'exploitation du projet assumés par les parties prenantes (sociétés de transport, municipalités, MTMDET) ont été évalués? Quels seront les impacts économiques associés aux modifications et réorganisations des systèmes de transport?
- RE-21** Les coûts du projet sont à la charge de CDPQ Infra. La future Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) sera responsable de la réorganisation des autres systèmes de transport ainsi que du financement de ces services. CDPQ Infra travaille en concertation avec l'AMT, le Comité de transition en place et le MTMDET afin de s'assurer que la tarification du Réseau électrique métropolitain soit intégrée à la grille tarifaire métropolitaine.
- QC-22** Étant donné l'ampleur du projet et l'échéancier serré, quelle stratégie envisagez-vous afin de réaliser l'étude de potentiel archéologique pour les différentes antennes et sous-zones concernées?
- RE-22** L'approche adoptée consiste à la réalisation des étapes suivantes :
1. Les études archéologiques réalisées à ce jour dans le cadre du projet ont permis de répertorier et d'identifier les secteurs et sites archéologiques connus, sur une grande portion du tracé de l'antenne Rive-Sud.
 2. L'étude de potentiel archéologique de la Rive-Sud est terminée, et celle visant les antennes de l'Ouest sera achevée en septembre 2016. Les sites à potentiel

archéologique susceptibles de se retrouver dans l'aire d'étude feront l'objet d'inventaires en septembre 2016 selon les protocoles exigés; les inventaires archéologiques permettront de valider la présence ou l'absence de vestiges, et du même coup, valider les impacts des travaux sur ces vestiges.

3. Les sites archéologiques susceptibles d'être impactés seront mis à jour suite aux études de potentiel. L'impact pourrait alors varier en fonction de l'état des connaissances sur ledit site, ou sur la rareté dudit vestige.
4. Une stratégie d'intervention préliminaire a été développée par les archéologues consultants et proposée au ministère de la Culture et des Communications (MCC), pour la réalisation d'inventaires et de fouilles, là où des travaux d'excavation sont à prévoir à l'endroit de sites archéologiques connus pour l'antenne Rive-Sud.
5. Cette stratégie sera révisée, puis rediscutée en étroite collaboration avec le MCC, suivant le dépôt de l'étude de potentiel des antennes de l'Ouest.
6. Ainsi, l'ensemble des stratégies d'interventions seront finalisées en fonction des recommandations du MCC.
7. Par la suite, des mesures de mitigation seront entreprises pour les sites à potentiel de découverte, telles que la réalisation de fouilles archéologiques avant les travaux la surveillance archéologique pendant les travaux et l'analyse de variantes des méthodes de construction pour éviter les zones à risque.

Par ailleurs, CDPQi travaille déjà avec Parcs Canada pour le secteur du bassin Peel qui fait l'objet d'une documentation importante en matière d'études archéologiques. Des fouilles y ont été effectuées à la fin juillet 2016.

QC-23 Plusieurs projets de *Transit oriented development* (TOD) sont envisagés voire déjà en planification le long du parcours projeté du REM. Étant donné que ce modèle de développement implique la densification et le rapprochement d'habitations par rapport aux infrastructures de transport, nous sommes préoccupés par la prise en compte de ces futurs récepteurs sensibles dans l'identification des moyens d'atténuation et les règles d'aménagement et de construction qui seront appliquées. Comment ces récepteurs seront-ils pris en compte dans la conception du REM? Nous sommes d'avis qu'une sensibilisation auprès des municipalités à l'effet de prendre en compte l'exposition au bruit des habitations est très importante.

- RE-23** Le SLR demeure un système de transport en commun peu bruyant et peu polluant lorsque comparé aux services d'autobus et de trains de banlieue. Les rapports de modélisation du bruit et de réductions attendues des émissions de GES supportent cette affirmation. Nous travaillons sur une base régulière avec les municipalités visées par le REM pour s'assurer d'un développement harmonieux autour des stations.
- QC-24** L'établissement du REM et de ses stations impliquera une réorganisation des réseaux d'autobus collecteurs. Nous sommes d'avis qu'une sensibilisation auprès des autorités responsables à l'effet de prendre en compte l'exposition des récepteurs sensibles au bruit est très importante.
- RE-24** Nous travaillons sur une base régulière avec les municipalités et les sociétés de transport visées par le REM pour s'assurer d'un développement harmonieux autour des stations.
- QC-25** Étant donné que le tracé de l'antenne Deux-Montagnes n'est pas assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement administrée par la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique du MDDELCC, lors de l'analyse des documents déposés, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) n'a pas évalué cette portion du projet. Il existe toutefois des enjeux fauniques qui devront être pris en compte par l'initiateur, notamment pour l'obtention des autorisations environnementales. Les autorisations en vertu de l'article 128.7 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune pour les travaux qui seraient effectués dans la rivière des Mille-Îles et dans la rivière des Prairies examineront les impacts fauniques locaux et les mesures d'atténuation prévues par CDPQ Infra inc.
- RE-25** Nous comprenons les exigences en lien avec les demandes d'autorisation qui seront effectuées lors des phases ultérieures du projet. Nous répondrons à toutes les demandes du MFFP concernant les impacts prévus des activités de construction et d'exploitation ainsi que les mesures d'atténuation proposées le long de l'antenne Deux-Montagnes. Veuillez noter que la même séquence d'évitement-atténuation-compensation privilégiée dans l'élaboration et l'exécution de ce projet sera aussi appliquée sur l'ensemble de l'antenne Deux-Montagnes.

QC-26 Certaines modifications au projet décrites dans l'addenda 3 entraîneront des impacts sur la faune ou les habitats fauniques, ce qui amène des questions supplémentaires dont les réponses sont nécessaires afin de permettre l'analyse du projet :

1. Un dédoublement du pont de l'Île-des-Sœurs est prévu pour mettre en place une voie d'accès vers le garage de service. Les superficies d'empiètement engendrées par ces ponts devront être définies afin d'évaluer l'impact, les mesures d'atténuation et les compensations associées à l'habitat du poisson;

2. De nouvelles voies de garage sont prévues à la station de Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette station étant située dans l'habitat de la couleuvre brune, l'empreinte au sol (superficie) entraînera la perte d'habitat pour cette espèce. Un plan d'implantation plus détaillé de cette station devra être fourni. Les pertes de superficies d'habitat de la couleuvre brune devront être évitées, minimisées ou compensées.

3. Le tracé 2B vers l'aéroport traverserait le parc-nature des Sources. Les cartes fournies dans les documents de l'étude d'impact (notamment la carte 20 du volume 2 de l'addenda 3) ne présentent que quelques éléments de localisation et une échelle qui ne permettent pas d'évaluer le tracé précis dans les milieux naturels. Considérant la fragilité des milieux humides et la biodiversité qu'ils renferment, l'analyse des impacts demandera une délimitation beaucoup plus précise du tracé dans ce secteur, notamment par rapport aux rues, aux bâtiments et aux milieux naturels existants. La station du Technoparc devra également être positionnée plus précisément.

RE-26 1. La conception en en cours afin de confirmer l'empiètement, et les résultats vous seront communiqués aussitôt disponibles.

2.. Le plan d'implantation général de chacune des stations est présenté dans les fiches techniques fournies à l'annexe R4-E du présent document; le plan d'implantation préliminaire de la station Sainte-Anne-de-Bellevue est montré à la Figure 4-1; et l'emprise au sol de la station Sainte-Anne-de-Bellevue et de son stationnement est présentement évaluée à environ 96 553 m², correspondant à une perte d'habitat potentiel de la couleuvre brune de la même superficie. Des variantes sont présentement à l'étude pour cette station afin d'en réduire l'emprise au sol ainsi que l'impact sur l'habitat de la couleuvre brune à Sainte-Anne-de-Bellevue.

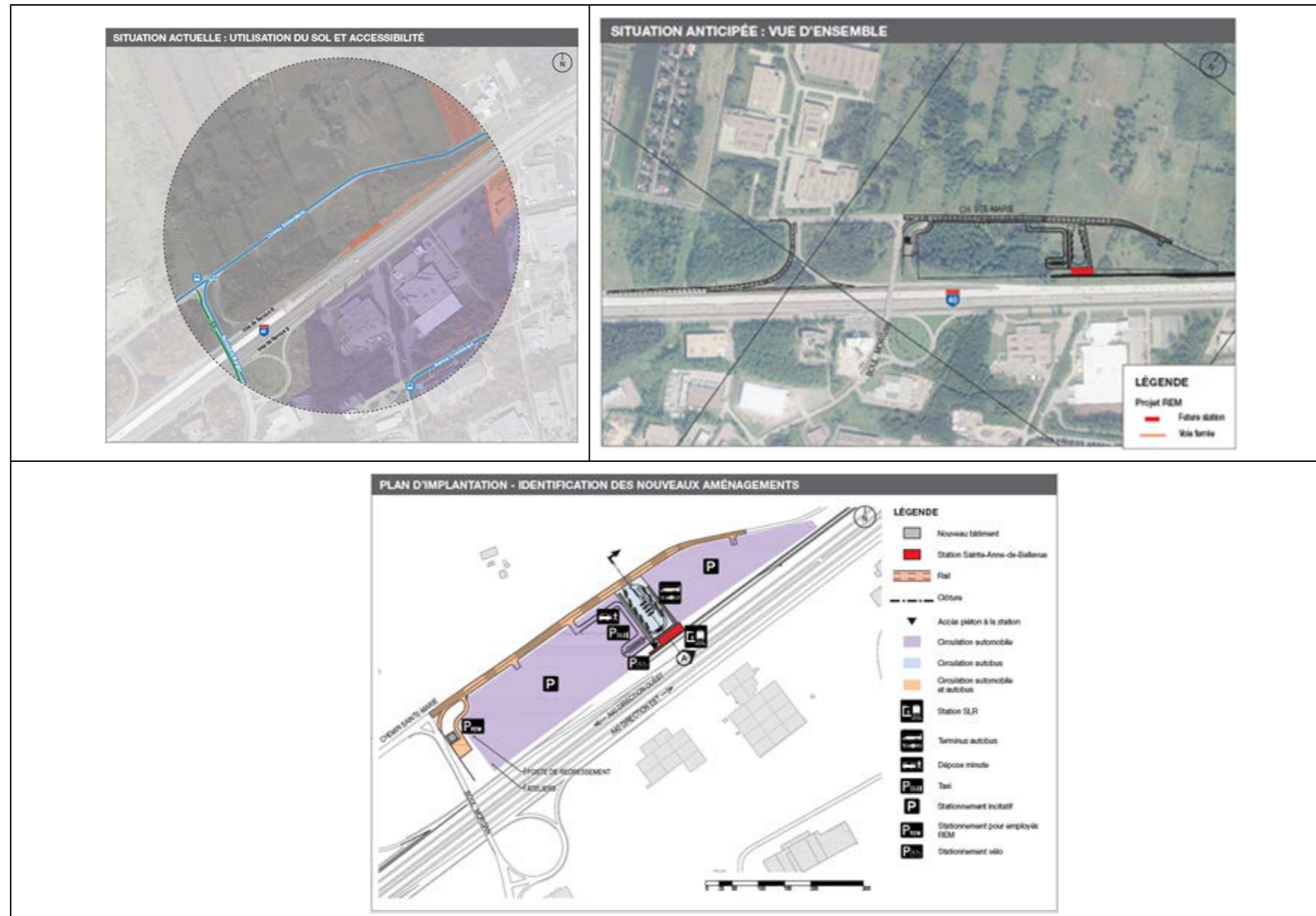


Figure 4-1 : Plan d'implantation préliminaire de la station Sainte-Anne-de-Bellevue
Note : ce plan est en cours de révision pour réduire l'empreinte au sol.

Les résultats des inventaires des espèces fauniques à statut particulier, présentement en cours, seront fournis au MDDELCC en octobre 2016. La présence de la couleuvre brune dans ce secteur sera confirmée ou infirmée par ces inventaires. Un plan de construction de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue sera développé en fonction de ces résultats et sera conforme à la méthode éviter-atténuer-compenser préconisée par le MDDELCC. Ce plan sera déposé au MDDELCC en novembre 2016, au moment du dépôt du plan de surveillance des travaux de construction.

3. Suite à diverses rencontres techniques tenues avec le MDDELCC en août, une nouvelle variante du profil a été élaborée et permet maintenant de traverser le secteur du parc-nature des Sources en tunnel dans le roc afin de limiter les impacts. La plongée en tunnel se fait donc en amont du secteur pour éviter toute interférence avec le milieu humide. L'analyse des impacts de ce nouveau profil sera fournie dès que la conception sera suffisamment avancée. Par ailleurs, le positionnement de la station Technoparc fait l'objet de discussions avec la Ville de Montréal, le Technoparc et l'arrondissement Saint-Laurent.

QC-27 L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue traverse plusieurs habitats de la couleuvre brune, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Notamment, le tracé au niveau de l'embranchement avec la ligne Deux-Montagnes, la station Pointe-Claire et la station Sainte-Anne-de-Bellevue entraîneront des pertes d'habitats pour cette espèce. Bien qu'aucune mesure d'atténuation et de compensation visant spécifiquement le maintien de l'habitat de la couleuvre brune ne soit proposée, vous affirmez que le projet n'aura pas d'impact résiduel significatif sur les espèces à statut particulier. Compte tenu des observations précédentes, il est difficile de justifier cette analyse présentée dans l'annexe O du volume 3.

RE-27 Les mesures d'atténuation suivantes sont incluses dans la définition du projet et dans les devis de construction pour assurer le maintien des populations de couleuvres brunes :

- Huit (8) semaines avant le début des travaux, relocaliser les individus de couleuvres brunes présentes dans les aires de travaux dans des habitats propices à l'extérieur des limites du chantier;
- Installer une barrière le long du périmètre des aires de travaux (un « exclos ») et assurer son maintien pendant toute leur durée. Des inspections le long de la barrière doivent être faites régulièrement;
- Si des couleuvres sont observées dans la zone des travaux, les individus doivent être relocalisés dans des habitats propices par un professionnel qualifié; et

- Minimiser le dépôt temporaire de débris artificiels, qui pourrait attirer les couleuvres (sites de thermorégulation). Vérifier la présence de couleuvre sur ces sites de dépôt temporaires avant toute manipulation de matériaux ou débris.

Les résultats préliminaires des inventaires des espèces fauniques à statut précaire, telles que la couleuvre brune, sont présentés à l'annexe R4-N; le rapport complet sera présenté au MDDELCC en octobre 2016.

Un plan de suivi spécifique des impacts environnementaux, élaboré en fonction des résultats de ces inventaires, incluant le plan de suivi du déplacement des spécimens et/ou de compensation des habitats perdus, sera remis au MDDELCC en novembre 2016.

QC-28 Veuillez revoir l'évaluation des impacts du tracé 2B vers l'aéroport en tenant compte de la présence du petit blongios qui n'était pas connue auparavant. Est-ce que la présence d'autres espèces à statut mériterait également une mise à jour de l'évaluation des impacts?

RE-28 Suite à diverses rencontres techniques tenues avec le MDDELCC en août, une nouvelle variante du profil a été élaborée et permet maintenant de traverser le secteur du parc-nature des Sources en tunnel dans le roc afin de limiter les impacts. La plongée en tunnel se fait donc en amont du secteur pour éviter toute interférence avec le milieu humide. L'analyse des impacts de ce nouveau profil sera fournie dès que la conception sera suffisamment avancée.

Les résultats préliminaires des inventaires des espèces fauniques à statut particulier sont présentés à l'annexe R4-N; le rapport complet sera présenté au MDDELCC en octobre 2016. L'analyse des impacts pourra être réévaluée, au besoin, en fonction de ces résultats et de la nouvelle variante de profil.

QC-29 Vous mentionnez que des impacts importants ont pu être évités à la suite de la nouvelle proposition de projet. Partant de ce fait, est-ce que la nouvelle proposition de projet a permis d'éviter ou de minimiser l'impact sur les milieux boisés? Le MFFP aimerait que vous quantifiiez cet écart.

RE-29 Le projet tel que défini dans l'addenda 2 était constitué de l'antenne Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et de deux (2) options de tracé pour l'antenne de l'Aéroport. Suite à la modification du tracé proposé dans l'addenda 3, une (1) seule option de tracé était proposée pour l'antenne de l'aéroport et différait des deux (2) précédentes. Les superficies constituant l'emprise des travaux pour ces différentes antennes et tracés historiques du projet ainsi que les superficies boisées contenues dans cette emprise sont présentées au

Tableau 4-1. Les aires de travaux ont été déterminées selon un diamètre de 50 m autour des rails projetés.

Tableau 4-1 : Superficies des travaux de construction pour les propositions de tracés des antennes dans les addenda 2 et 3

Antennes et options	Addenda 2		Addenda 3	
	Superficie Emprise des travaux (ha)	Superficie Couvert arborescent (ha)	Superficie Emprise des travaux (ha)	Superficie Couvert arborescent (ha)
Antenne Deux-Montagnes	166,32	5,80	166,32	5,80
Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue	127,85	13,23	127,85	13,23
Antenne de l'aéroport : option 1A	49,05	0 (milieu fortement perturbé)	S.O.	
Antenne de l'aéroport : option 2	Tracé en tunnel Tranchée prévue : environ 1 ha		S.O.	
Antenne de l'aéroport : option 2B	S.O.		14,91	2,73

La différence entre les superficies de l'emprise des travaux avec celles de couvert arborescent correspond à des superficies de terrain sans couvert, donc considérées selon les cartes écoforestières du MFFP (2013) comme des superficies non productives. Aucune superficie forestière productive ne se retrouvait dans l'emprise des travaux prévus pour l'option 1A; le tracé étant situé dans un milieu fortement perturbé par l'activité humaine tout le long de l'antenne.

L'option 2 était proposée en tunnel et ainsi, présentait peu d'impact sur les milieux boisés. Les impacts potentiels sur la végétation n'ayant été ressentis qu'au niveau de la tranchée d'une longueur de 200 m, correspondant environ à une superficie de 1 ha en milieu urbanisé et perturbé par l'activité humaine (anthropique).

Ainsi, l'option 2B du tracé de l'antenne de l'Aéroport proposée dans l'addenda 3 ne permet pas une réduction des impacts sur les milieux boisés.

Enfin, il est important de rappeler que suite à diverses rencontres techniques tenues avec le MDDELCC en août, une nouvelle variante du profil a été élaborée et permet maintenant de traverser le secteur du parc-nature des Sources en tunnel dans le roc afin de limiter les impacts. La plongée en tunnel se fait donc en amont du secteur pour éviter toute interférence avec le milieu humide. L'analyse des impacts de ce nouveau profil sera fournie dès que la conception sera suffisamment avancée.

QC-30 Vous mentionnez à la page 7-6 que l'évaluation des impacts des projets connexes est incomplète puisque plusieurs renseignements supplémentaires sont manquants. Il est également mentionné que des mesures d'atténuation adéquates seront élaborées pour en tenir compte. À cet effet, il vous est demandé de transmettre l'information ou les documents afférents lorsqu'ils seront disponibles.

RE-30 Une carte sur les projets connexes connus est jointe à l'annexe R4-C du présent document. Par ailleurs, le chapitre révisé sur les impacts cumulatifs de certains projets connexes est présenté en réponse à la question 33. Plusieurs informations, notamment sur l'échéancier des projets connexes n'étant pas encore disponibles, l'évaluation plus précise des impacts cumulatifs pourra être effectuée avant le début des travaux et des mesures d'atténuation adéquates pourront être mises en place.

4.4 Volume 2

QC-31 À la carte 6, sous le volet « eaux souterraines », il est indiqué « plage B-C » pour la contamination des eaux souterraines, ce qui ne s'applique qu'aux sols. Veuillez corriger.

RE-31 La carte 6 a été corrigée.

QC-32 La carte 10 indique que les terrains qui composeront le futur parc-nature des Sources sont des sites en voie de protection. Certains de ces terrains ont déjà été zonés « conservation » par l'arrondissement Saint-Laurent, un statut de protection leur est donc déjà octroyé. Le parc-nature des Sources est également identifié au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et l'arrondissement a adopté un règlement de concordance pour être conforme à ce schéma d'aménagement. Veuillez ajuster.

RE-32 Basée sur l'information la plus à jour présentement disponible auprès de la Ville de Montréal (juillet 2016), le parc-nature des Sources demeure un projet de conservation identifié sous l'appellation « [...] territoire ciblé pour l'adoption du règlement relatif à l'établissement et à la dénomination du parc-nature des Sources » (voir la Figure 4-2). Par

contre, le plan d'affectation du sol disponible pour l'arrondissement de Saint-Laurent montre qu'une partie de ce secteur est dite de « conservation » (voir la Figure 4-3. Ainsi, la carte 10 a été mise à jour pour respecter le plan d'affectation de l'arrondissement de Saint-Laurent (voir la Figure 4-4).

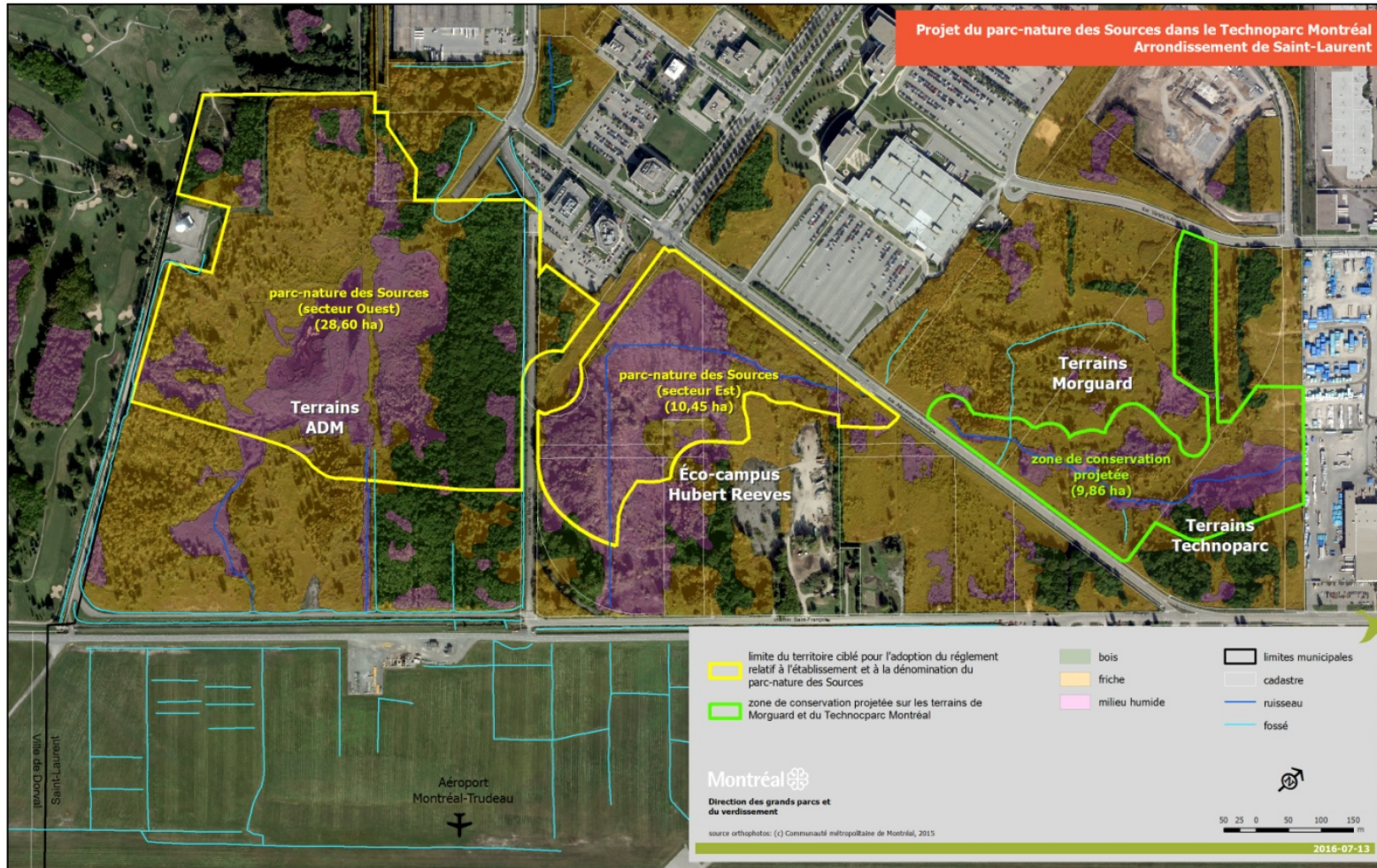


Figure 4-2 : Projet du parc-nature des Sources dans le Technoparc Montréal

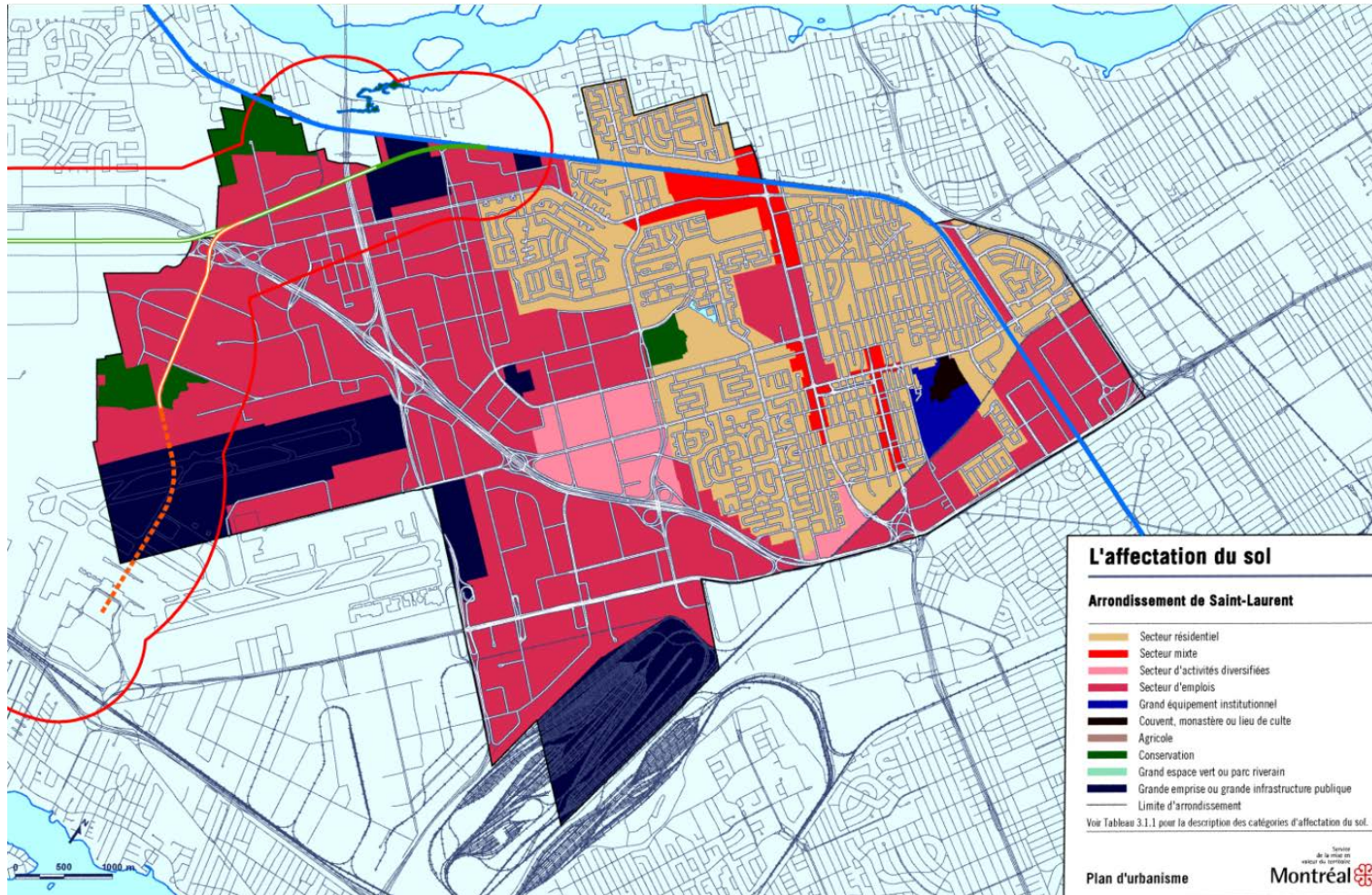


Figure 4-3 : Affectation du sol – Arrondissement de Saint-Laurent

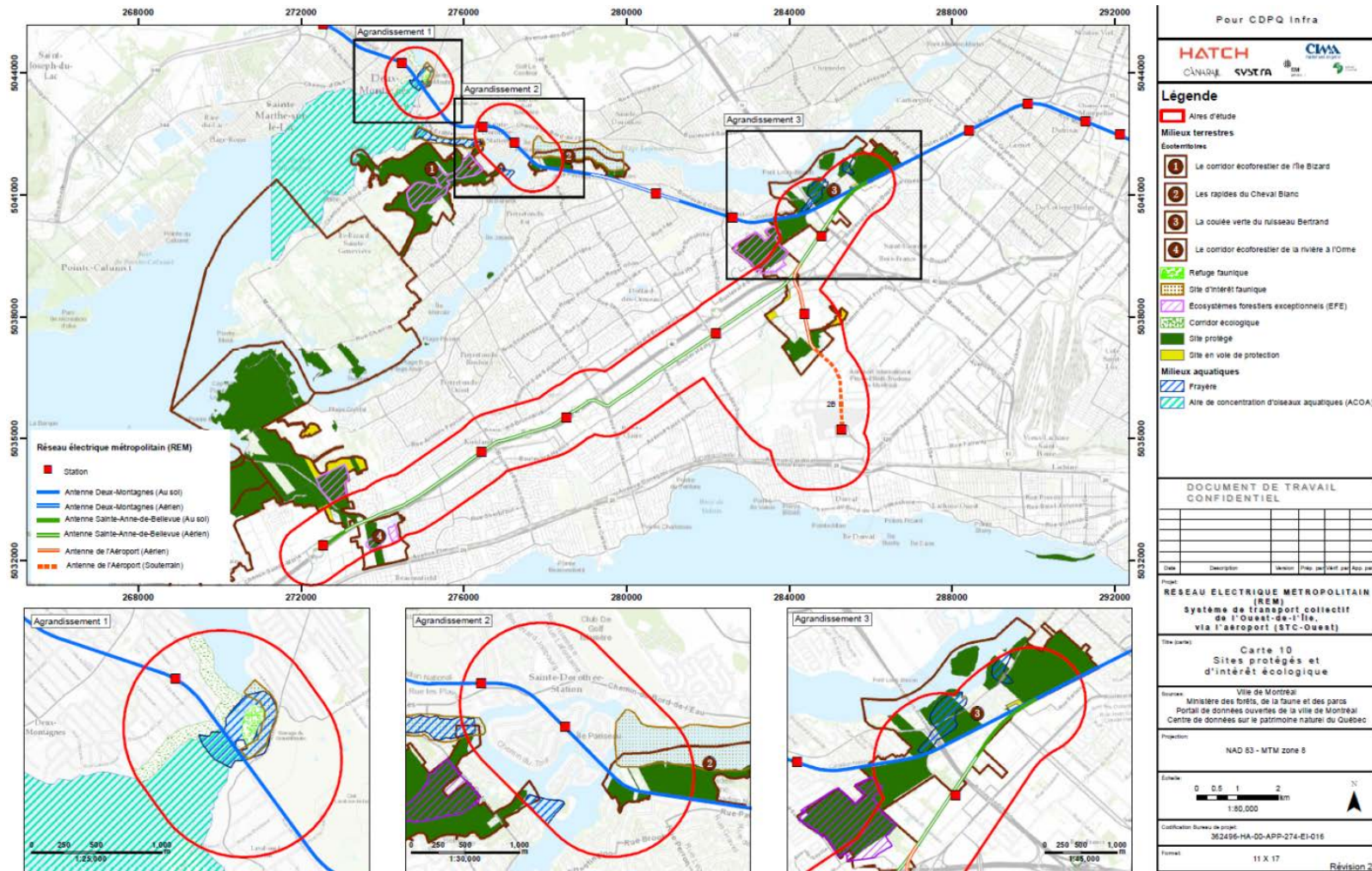


Figure 4-4 : Mise à jour de la Carte 10 – Sites protégés et d'intérêt écologique

QC-33 Le sentier cyclable et pédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire, mentionné dans l'Addenda 2 (page 5-127) et traversant l'aire d'étude de l'antenne Deux-Montagnes, n'est pas représenté sur la carte 16A. Veuillez apporter cette correction et confirmer que ce sentier a été considéré dans l'évaluation des impacts du projet.

RE-33 Le sentier cyclable et pédestre Oka-Mont-Saint-Hilaire sera intégré au projet du REM; des discussions sont en cours avec les villes de Laval et de Deux-Montagnes afin de déterminer le type d'ouvrages d'art qui (prévus au projet en remplacement des passages à niveau) intégreraient au mieux le sentier en question. Trois croisements sont anticipés entre le sentier cyclable et pédestre et le REM. Les travaux prévus dans le cadre du projet de sentier pédestre et cyclable, ainsi que les ajustements au projet du REM à ces croisements sont présentés au tableau suivant.

Croisement	Aménagement prévu pour le sentier pédestre et cyclable	Aménagement prévu par le REM	Ajustement envisagé
Boulevard du Lac	Chaussée désignée sur le boulevard du Lac (marquage et signalisation)	Étagement routier sur Boulevard du Lac	Élargissement de l'étagement routier afin d'intégrer la piste cyclable
Rue les Érables	Chaussée désignée sur les Érables et aménagement d'un trottoir et d'un passage à niveau pour les piétons sur le chemin de fer (marquage et signalisation)	Passage inférieur ou supérieur sur les Érables (analyse comparative en cours)	Intégration à la structure du passage inférieur ou supérieur d'une piste cyclable d'un côté du pont et d'un trottoir pour piéton de l'autre côté du pont
Chemin du Bord-de-l'eau	Piste cyclable sur trottoir. Bande cyclable dans une direction et bande cyclo-pédestre dans l'autre direction (revêtement d'asphalte, bordure de béton, marquage et signalisation)	Étagement ferroviaire	Aucun changement prévu au projet du REM. Le sentier cyclable passerait sous le pont.

La carte 16A présente uniquement les infrastructures existantes. Le sentier cyclable et pédestre étant encore à l'état de projet, il sera pris en considération dans l'analyse des impacts cumulatifs qui porte sur les projets connexes (en cours et à venir). Le tableau d'analyse des impacts cumulatifs est donc modifié comme suit :

Tableau 4-2 modifié : Impacts cumulatifs potentiels du fait de la mise en œuvre de projets connexes

Projets connexes	Qualité de l'air	Milieux humides	Socio-économie	Infrastructures et services
Aménagement d'une aire TOD à Dorval	Amélioration de la qualité de l'air du fait de la réduction possible du nombre d'autobus et de voitures au profit du REM. Amélioration de la qualité de l'air du fait du verdissement prévu.	Destruction possible des milieux humides (marécages arborescents) du fait de la mise en valeur d'une partie du boisé (construction de logements et de commerces).	Consolidation des activités commerciales et densification du secteur. Augmentation de l'achalandage des commerces. Rajeunissement de la communauté.	Développement d'infrastructures additionnelles pour le secteur à développer : aqueduc, égouts, électricité, gaz, etc. Interactions possibles avec le projet selon l'échéancier des travaux.
Aménagement de l'éco-campus Hubert Reeves	Amélioration de la qualité de l'air du fait de la réduction possible du nombre d'autobus et de voitures au profit du REM.	Interférence possible avec les milieux humides présents dans le parc-nature des Sources.	Densification du secteur Technoparc du fait de l'amélioration de l'accessibilité, aussi bien vers l'aéroport que vers le centre-ville.	Interférence possible (selon l'échéancier) avec les bâtiments et le plan d'aménagement extérieur de l'éco-campus.
Prolongement du boul. Jacques-Bizard	Possible détérioration additionnelle de la qualité de l'air pendant les travaux de construction routière. Échéancier de construction du boulevard à déterminer.	S.O.	Amélioration de la liaison entre le nord et le sud de la ville de Pointe-Claire et facilitation de l'accès aux commerces à Jacques-Pointe-Claire et au STC-Ouest.	Intégration de la structure aérienne de l'antenne SADB et de l'échangeur prévu à l'intersection du boulevard Jacques-Bizard et de l'autoroute 40.
Prolongement de l'autoroute 440	Possible détérioration additionnelle de la qualité de l'air pendant les travaux de construction routière. Échéancier de construction du boulevard à déterminer.	À déterminer.	Création d'un lien entre Laval et l'Ouest de l'île de Montréal, facilitant la circulation et l'activité commerciale de façon générale, et favorisant aussi l'accès au STC-Ouest.	Intégration de la structure aérienne de l'antenne SADB et de l'échangeur Sainte-Marie qui est à modifier.
Raccordement du boulevard et de la rue Timens	Possible détérioration additionnelle de la qualité de l'air pendant les travaux de construction routière. Échéancier des travaux à déterminer.	S.O.	Densification du secteur du fait de la proximité avec la station A-13. Accroissement de la circulation et de l'activité économique.	Intégration de la structure de l'antenne SADB (jonction de station l'Ouest) et du boulevard Timens au croisement entre les voies routière et ferroviaire.

Projets connexes	Qualité de l'air	Milieux humides	Socio-économie	Infrastructures et services
Construction de la piste cyclable et pédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire	Possible détérioration additionnelle de la qualité de l'air pendant les travaux de construction routière. Échéancier des travaux à déterminer.	S.O.	Création d'un lien entre le nord et le sud de l'île de Montréal, facilitant les déplacements et les activités récréotouristiques.	Interférences de la piste avec le REM. Intégration de la piste aux infrastructures du REM à ces intersections.

4.5 Volume 3

QC-34 Concernant le tableau de l'annexe O, comment l'impact positif majeur en exploitation de réduction de l'utilisation du transport routier par transfert vers le REM a-t-il été évalué?

RE-34 Il a été estimé que la mise en opération du REM aurait un impact positif sur la circulation routière, c'est-à-dire un retrait d'automobiles et d'autobus de la circulation (1000 autobus par jour sur l'A-10 et le pont Champlain). Ces changements devraient être durables, définitifs dans le cas des autobus de la Rive-Sud, d'où une durée permanente de l'impact appréhendé. Finalement, le REM couvrant l'ensemble de la région métropolitaine avec un potentiel d'usage par les régions périphériques, l'impact a été jugé régional. La combinaison de ces critères selon la méthodologie d'analyse des impacts retenus donne lieu à un impact positif significatif.

QC-35 Puisque les réponses de l'annexe S provenant d'usagers potentiels du REM pourraient différer selon la station fréquentée (par exemple, station terminale versus station Panama), pourrait-on obtenir les résultats en fonction du lieu de résidence des répondants?

RE-35 Tous les répondants n'ont pas fourni leur code postal en répondant au sondage en ligne. Par conséquent, il n'est pas possible de générer des résultats complets en fonction du lieu de résidence des répondants.

4.6 Questions et commentaires sur le second document de réponses

QC-36 Est-ce que la rencontre de juillet mentionnée à la RE-29 a eu lieu? Si oui, pouvez-vous en faire un compte-rendu?

RE-36 Une erreur s'est glissée dans la RE-29, qui aurait dû indiquer que c'est le Ministère de l'Environnement, du Développement durable et de la Lutte aux changements climatiques qui est responsable d'organiser cette rencontre. En date d'août 2016, cette rencontre n'a pas encore été tenue. CDPQ Infra se joindra à la rencontre organisée par le MDDELCC pour discuter du projet avec la communauté.

- QC-37** Concernant la RE-30, quand pourrez-vous nous fournir l'évaluation de l'envergure des impacts appréhendés sur les puits d'eau potable?
- RE-37** La RE-30 référerait à des demandes d'informations à la ville de Laval pour les puits ainsi qu'à des investigations géotechniques près des ponts pour permettre d'évaluer les impacts. Les données de la ville de Laval ont été reçues. Les investigations géotechniques près des ponts sont en cours et les données seront disponibles à la mi-octobre, après quoi il sera possible d'évaluer les impacts appréhendés sur les puits d'eau potable, en effectuant une modélisation hydraulique des rivières autour des puis. Les résultats pourront être transmis aussitôt disponibles.
- QC-38** En lien avec la RE-42, vous avez énoncé qu'après une vérification légale, vous compreniez que le projet du REM n'était pas assujéti à la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics. Comme le ministère de la Culture et des Communications (MCC) est d'avis que certaines portions du projet devraient être assujétiées à la Politique, pouvez-vous fournir plus de détails quant à l'avis légal obtenu?
- RE-38** Suite à des échanges en août avec les experts du MCC sur l'interprétation des critères d'assujéttissement à la Politique, des vérifications additionnelles ont été faites et mènent à la conclusion que ce projet est effectivement assujéti à la Politique.
- QC-39** Vous avez spécifié que vous alliez « prendre des ententes avec les propriétaires pour l'empiétement sur les terrains privés ou leur acquisition » (Addenda 3, annexe I, mesure H1). Des précisions sont demandées concernant les mesures qui seront appliquées afin de minimiser les impacts associés aux acquisitions partielles ou totales de terrains privés :
1. Bien que le MTMDET soit responsable du processus d'acquisition dans le cadre du projet (RE-71), pouvez-vous présenter, avant le début des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), une description générale de ce processus et de son déroulement? Est-ce que des compensations financières seraient versées aux propriétaires et aux occupants des terrains privés visés par les acquisitions partielles ou totales (résidants, locataires, commerces, industries, etc.)? De quelle façon pourraient être établis les montants de ces compensations, le cas échéant?
 2. Pouvez-vous préciser si les acquisitions partielles ou totales requises pour le projet pourraient entraîner la nécessité de relocaliser les occupants de certains terrains visés (résidants, locataires, commerces, industries, etc.)? Si tel est le cas, est-ce qu'un soutien à la relocalisation serait offert (par exemple, un service d'accompagnement et

d'aide à la relocalisation, le versement d'indemnités pour couvrir les frais de déménagement et les dommages-intérêts en réparation du préjudice encouru, s'il y a lieu)?

RE-39 Le principe général reconnu et confirmé par les tribunaux est que le propriétaire doit être remis dans une situation équivalente à sa situation initiale, sans enrichissement ni appauvrissement. Lorsque qu'il n'est pas possible de recréer la situation initiale, l'indemnité peut être monétaire. Le calcul de l'indemnité à laquelle la personne affectée a droit représente la valeur marchande de la propriété cédée, plus tous les dommages résiduels que cette situation a apportés. Parmi les dommages courants, il y a notamment la perte de valeur de la partie résiduelle non acquise, les frais de déménagement, la perte d'achalandage, etc.

Il est aussi de pratique courante que la partie expropriante supporte les honoraires de l'évaluateur selon un barème prédéfini.

Le pouvoir d'expropriation est accordé au MTMDET en vertu de la Loi sur les Transports. Le processus suit un cadre administratif et juridique bien défini. Dans tous les cas, l'approche visant une entente de gré à gré est privilégiée. Voici toutefois un résumé des principales étapes administratives et juridiques qui peuvent être interrompues à tout moment advenant une entente de gré à gré. Certaines de ces étapes nécessitent l'intervention du Tribunal administratif du Québec, qui a compétence en cette matière. Le versement de l'indemnité totale peut intervenir en cours de ce processus ou même exceptionnellement après la prise de possession lorsque les procédures juridiques s'étirent.

- Identification des besoins;
- Relevé d'arpentage;
- Recherche de titres;
- Décret ministériel;
- Rapport d'évaluation;
- Offre verbale et négociation;
- Avis d'expropriation;
- Offre détaillée et versement de l'indemnité provisionnelle;
- Négociation des accommodations pour libérer les lieux, le cas échéant;
- Versement final et quittance;
- Avis de transfert.

Dans le cadre du projet REM, il y a effectivement accompagnement et tous les cas de figure sont possibles dans le cadre de l'établissement de l'indemnité totale qui vise à remettre la personne concernée dans son état original en compensant tous les inconvénients normalement reconnus en cette matière. À la limite, et si nécessaire, c'est le Tribunal qui tranchera sur les indemnités totales en se référant à la Loi et à la jurisprudence.

- QC-40** À la RE-106, mais aussi dans d'autres réponses subséquentes, vous mentionnez, concernant les travaux dans les rivières des Mille-Îles et des Prairies, que la demande de certificat d'autorisation au MDDELCC sera faite en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) (Chapitre Q-2) pour un projet ferroviaire, subséquente à l'émission du décret du MDDELCC. En fait, les demandes de CA, pour les travaux reliés aux ponts, devront être faites en vertu de l'article 22 de la LQE, car les travaux impliqueront des impacts dans des cours d'eau.
- RE-40** Cette précision est prise en compte. Nous vous en remercions.
- QC-41** À la RE-111, vous qualifiez les pêcheries récréatives comme une composante à valeur faible puisqu'elles semblent peu valorisées par la population. Le MFFP souhaite rappeler que les régions de Montréal et de Laval totalisent près de 500 000 jours de pêche selon les statistiques de 2012, ce qui représente 8 % des jours de pêche de l'ensemble du Québec pour un territoire relativement restreint. La qualité des populations de poissons du fleuve Saint-Laurent, de la rivière des Prairies, de la rivière des Mille-Îles et de la rivière des Outaouais, ainsi que la proximité de ces plans d'eau d'importance avec le centre démographique majeur de Montréal, constituent des facteurs non négligeables qui contribuent à valoriser la ressource ichtyologique régionale. Cette ressource est également hautement valorisée par les pêcheurs autochtones de la région.
- RE-41** Nous comprenons l'importance et l'évolution des pêcheries récréatives dans la région métropolitaine. Considérant les efforts déployés par les entités administratives municipales et régionales, tout comme les organisations citoyennes et les entreprises récréotouristiques actives dans le secteur, pour assurer l'ouverture du fleuve à la population par la mise en valeur des infrastructures d'accès existantes et par la création de nouvelles infrastructures d'accès, la croissance de ces pêcheries s'est en effet accentuée sur la période 2012-2016. Toute information fournie par les acteurs du milieu sur cette croissance serait intégrée à la réflexion et aux études mises en œuvre dans le cadre de la planification du projet. La RE-

18 de la troisième série de questions présente d'ailleurs des informations sur les pêcheries récréatives et commerciales autochtones.

- QC-42** À la RE-117, vous mentionnez que le plan de suivi et de surveillance environnementale sera complété afin d'inclure la surveillance de la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE) et le suivi de la reprise de la végétation. Ce plan révisé sera remis au MDDELCC avant les audiences publiques du BAPE prévues pour le projet. Dans le tableau de la section 2 du troisième document des réponses, la date visée pour le dépôt du plan de suivi est en novembre 2016 alors que celle pour le plan de surveillance est à l'hiver 2017. Est-ce que l'engagement de la RE-117 tient toujours?
- RE-42** Étant donné que les inventaires biologiques d'été sont toujours en cours, l'engagement de la RE-117 ne pourra pas être respecté. La réponse fournie dans le 3^e document est celle qui est encore valide; c'est-à-dire que les résultats des inventaires des EEE seront déposés au MDDELCC en octobre 2016 et qu'en fonction de ces résultats, un plan de suivi des EEE sera élaboré et remis au MDDELCC en novembre 2016, au moment du dépôt du plan de suivi des impacts du projet. Tel que mentionné dans l'énoncé, il est prévu que le plan de surveillance des travaux soit déposé à l'hiver 2017, une fois que plus de détails seront connus sur la nature des travaux de construction proposés par le fournisseur IAC. À noter que des mesures de protection de la végétation sont déjà prévues dans les documents contractuels, et qu'elles seront mises à jour lorsque les inventaires seront terminés. Ceci s'applique autant pour la surveillance que pour le suivi.
- QC-43** À la RE-133, vous présentez certains paramètres des suivis environnementaux qui seront préparés dans le cadre du projet. Pour le « suivi de relocalisation d'espèces et des habitats créés pour les espèces relocalisées », vous évoquez la possibilité de procéder à une réintroduction d'individus si les autres mesures étaient insuffisantes. Pour la très grande majorité des espèces en situation précaire, cette pratique n'est pas recommandée par le MFFP, puisqu'elle pose plusieurs problématiques, notamment concernant la conservation de la diversité génétique des populations et les maladies. Ainsi, cette solution de dernier recours doit être évitée et les efforts doivent être concentrés sur la conservation des habitats et la survie des individus en place.
- RE-43** Nous prenons note des recommandations du MFFP quant aux pratiques recommandées dans le cadre de travaux de construction. Les plans de suivi des impacts et de surveillance qui seront déposés au MDDELCC en novembre 2016 et à l'hiver 2017, respectivement, tiendront compte de ces préoccupations et recommandations du MFFP.

La séquence d'évitement-atténuation-compensation sera privilégiée dans le cadre des activités de projet. Ainsi, la priorité sera mise sur l'évitement de la destruction ou de la perturbation des habitats. Par contre, lorsque des impacts sur des habitats de la faune seront inévitables, les efforts seront mis afin d'éviter la relocalisation de spécimens d'espèces à statut particulier dans d'autres habitats. Cette mesure ne sera considérée qu'en dernier recours. Dans le cas de la couleuvre brune, par exemple, des mesures d'atténuation seront privilégiées avant la capture et la relocalisation, par exemple l'installation de barrières et leur inspection afin d'exclure des spécimens sur les chantiers et leur réintroduction.

- QC-44** Concernant la RE-135, elle a été reproduite deux fois et il y a quelques différences. Il est notamment indiqué, dans la première partie de la réponse, qu'« un programme de suivi [de l'impact économique] et d'accompagnement [des commerces et industries] **sera** mis en place », tandis que dans la seconde partie de la réponse, il est mentionné qu'« un programme de suivi et d'accompagnement **pourrait être** mis en place ». Veuillez préciser vos intentions quant à la mise en œuvre d'un tel programme de suivi.
- RE-44** CDPQ Infra s'engage à déployer tous les efforts requis pour qu'un programme de suivi de l'impact économique et d'accompagnement des commerces et industries affectés par les travaux soit mis en place.
- QC-45** À la RE-144, vous précisez qu'une station terminale implantée en zone agricole pour capter la grande majorité des usagers régionaux du système en amont de l'échangeur A10/A30 ne vise pas à régler le problème de congestion routière sur le réseau autoroutier. Ce choix vise plutôt à offrir à l'utilisateur un temps de déplacement compétitif et une correspondance optimale avec les autobus. Veuillez démontrer qu'aucun site en zone non agricole ne peut répondre à ces objectifs.
- RE-45** La carte suivante démontre qu'aucun site en zone non agricole ne répond adéquatement aux objectifs. Les terrains sont tous développés ou en voie de l'être.



QC-46 Dans le premier document de réponses (RE-11), vous avez expliqué que la station Du Quartier ne pouvait être la station terminale puisque le centre de l'autoroute, étant donné sa superficie limitée, ne pouvait accueillir les composantes complémentaires requises (stationnements, terminus d'autobus, etc.). Or, dans le cadre de la deuxième série de réponses, la RE-145 mentionne que ce qui empêche l'implantation d'une station terminale à Du Quartier est plutôt le fait qu'une telle station exige une largeur de 35 m et que le centre de l'autoroute n'offre que 20 m. Pourquoi la station Du Quartier doit-elle se trouver obligatoirement au centre de l'autoroute? Expliquez ce qui empêcherait d'implanter une station terminale de même que ses composantes complémentaires dans le quadrant nord sur un des lots vacants adjacents à l'autoroute 10 que vous avez identifiés (notamment ceux dont les superficies sont les suivantes : 26 411 m², 122 608 m² et 46 239 m²).

RE-46 La station du Quartier est positionnée au centre de l'autoroute, car les terrains en bordure de l'autoroute sont en voie d'être développés (se référer à la figure de la RE-45).

- QC-47** En lien avec la réponse RE-166, le MAPAQ constate qu'aucune mesure de compensation n'est proposée jusqu'à maintenant. En effet, la recherche de mesures compensatoires (H5) n'est pas, en soi, une mesure de compensation. Pourtant, le document d'attentes que le MAPAQ vous a acheminé en décembre 2015 était explicite en ce sens : l'étude d'impact devait proposer des mesures de compensation pour pallier, le cas échéant, la perte de sol agricole, la déstructuration de la zone agricole et les pressions de développement urbain subies par celle-ci. Nonobstant les arguments de Lemay-DAA, le MAPAQ est toujours d'avis que le projet du REM, tel qu'il est prévu aujourd'hui, aura des impacts significatifs négatifs sur la pérennité du territoire agricole et sur le développement des activités agricoles dans le secteur prévu pour accueillir la station terminale. C'est pourquoi le MAPAQ demande notamment à ce que des mesures pour compenser, par des superficies équivalentes en quantité et en qualité, les espaces perdus à des fins d'agriculture, soient définies dès maintenant par l'initiateur. De plus, c'est à ce dernier que revient la tâche de faire la recherche du ou des sites qui seront nécessaires pour réaliser cette compensation.
- RE-47** Les mesures de compensation pour la perte de superficie agricole sont en cours d'analyse et comprennent notamment la possibilité que des lots non agricoles puissent être convertis en lots agricoles. Une telle mesure nécessite toutefois une concertation avec les municipalités et propriétaires fonciers affectés. Des discussions seront lancées à cet effet par CDPQ Infra afin d'amorcer cette analyse. CDPQ Infra envisage par ailleurs l'installation de serres sur le toit de certains équipements du SLR, tel que le centre de remisage des rames, comme mesure de compensation.

4.7 Questions et commentaires sur le troisième document de réponses

- QC-48** Aux RE-5 et RE-6, vous proposez, suivant la réalisation des inventaires à l'été 2016, de déposer des plans de compensation des habitats fauniques pour les consultations du BAPE. Des pertes importantes sont appréhendées, particulièrement pour les populations de couleuvre brune. Il apparaît donc souhaitable que ces plans soient déposés pour les consultations publiques. Toutefois, l'échéancier semble irréaliste, puisque le développement de plans de compensation demande d'avoir un portrait bien défini des pertes et une analyse des stratégies d'évitement et d'atténuation de ces pertes avant même de planifier des compensations. Or, le portrait des pertes demeure incomplet, puisque le tracé et l'aménagement des stations sont toujours en évolution et les résultats

des inventaires ne sont pas encore connus. Il importe de rappeler que le plan de compensation sera nécessaire à l'analyse environnementale du projet.

RE-48 L'échéancier pour le dépôt de plans de compensation a été ajusté à novembre 2016 au moment du dépôt du plan de suivi des impacts du projet.

QC-49 En lien avec la RE-7, il est important de mentionner que les peuplements âgés entre 21 et 80 ans (classes d'âge entre 30, 50, 70, JIN, JIR) ne sont pas considérés comme jeunes au niveau des stades de développement, mais plutôt comme des peuplements d'âge intermédiaire. Certains sont même considérés comme des recrues potentielles de vieux peuplements. Le stade intermédiaire revêt une grande importance au point de vue des préoccupations sociales ainsi que pour certaines espèces fauniques ou floristiques. D'autre part, bien que les superficies sans couvert, souvent associées aux friches, contiennent une présence limitée d'arbres ou d'arbustes, elles sont considérées comme des superficies forestières productives qui constituent des habitats pouvant être significatifs pour préserver la biodiversité et la diversité faunique. De plus, les friches sont constituées d'une succession de végétaux qui, laissée à elle-même, redevient une forêt. Le MFFP souhaite rappeler que toute superficie forestière productive quel que soit son stade de développement ou sa composition représente un élément d'importance dans les basses-terres du Saint-Laurent. À ce sujet, pouvez-vous préciser si les superficies de la classe « sans couvert » du tableau 2-2 correspondent à des superficies forestières productives ou non productives selon la carte écoforestière du MFFP (2013)? Il vous est aussi demandé de répertorier les codes de terrains (ex. : ANT, A, DH, FR etc.) pour la classe « sans couvert ».

RE-49 Les superficies de classe dite « sans couvert » correspondent à des superficies forestières non productives. La caractérisation des superficies de terrains sans couvert est montrée au Tableau 4-3. L'aire des travaux a été déterminée selon une emprise de 50 m autour des rails projetés.

Tableau 4-3 : Caractérisation des terrains sans couvert dans l'emprise des antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et de l'aéroport, selon les cartes écoforestières (MFFP, 2013)

ANTENNE DEUX-MONTAGNES					
Terrain sans couvert	Milieu fortement perturbé par l'activités humaine (ANT)	Route et autoroute (RO)	Étendue ou cours d'eau (EAU)	Île (ILE)	Total
Superficie (m ²)	1641166.30	3585.58	17472.36	22809.11	1685033.35
Superficie (ha)	164.12	0.36	1.75	2.28	168.50
ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE					
Terrain sans couvert	Milieu fortement perturbé par l'activités humaine (ANT)	Agricole ¹ (A)		Total	
Superficie (m ²)	1032159.50	37666.90		1069826.40	
Superficie (ha)	103.22	3.77		106.98	
ANTENNE DE L'AÉROPORT					
Terrain sans couvert	Milieu fortement perturbé par l'activités humaine (ANT)	Site inondé (INO)		Total	
Superficie (m ²)	114198.00	2822.97		117020.97	
Superficie (ha)	11.42	0.28		11.70	

¹: Terrain classifié comme « terrain vacant » par la CMM et zoné « industriel » par la ville de Montréal

QC-50 La RE-8 indique qu'aucune occurrence d'espèce floristique à statut précaire n'a été enregistrée pour le secteur de la gare Pointe-Claire projetée. Pourtant, dans l'addenda 2 de l'étude d'impact (page 5-53), il est indiqué que les terrains vacants à l'état naturel sont composés d'espèces floristiques indigènes à statut précaire. Veuillez préciser/rectifier. De plus, le développement de la gare projetée à Pointe-Claire pourrait compromettre la valeur écologique de ce secteur composé de milieux naturels peu perturbés.

RE-50 Une erreur s'est en effet glissée entre l'addenda 2 et le 3^e document de réponses aux questions du MDDELCC. On aurait dû lire dans la RE-8 « qu'aucune occurrence d'espèces floristiques à statut particulier n'était recensée au CDPNQ pour le site d'implantation prévu de la station Pointe-Claire. » Par contre, des informations obtenues d'un rapport de caractérisation environnementale produit pour le compte d'Aéroports de Montréal (ADM) par la firme CIMA+, en 2012-2013, ont établi la présence de trois (3) spécimens de noyer cendré (*Junglans cinerea*), à environ 125 m au nord de la station projetée. Il est important

de préciser que ce rapport de caractérisation est la propriété d'ADM, et CDPQ Infra n'en possède pas les droits de diffusion.

Des inventaires des espèces floristiques à statut particulier sont d'ailleurs en cours. Les résultats de ces inventaires seront fournis au MDDELCC en octobre 2016. Des mesures d'atténuation seront mises en place afin de minimiser les impacts sur la flore à statut dans le cadre du projet ainsi que dans le site d'implantation de la station Pointe-Claire, dont la suivante : toute plante à statut particulier située à moins de 50 m de la limite des travaux devant être protégée, un périmètre de protection d'un rayon de 2 m sera érigé autour de chacune des plantes à l'aide d'une clôture temporaire.

Advenant que des plantes à statut ne puissent être protégées, elles devront être déplacées dans un habitat propice et faire l'objet de plans de suivi et de surveillance qui seront fournis au MDDELCC en novembre 2016 et à l'hiver 2017, respectivement.

- QC-51** Selon l'évaluation des pertes de superficies forestières, le MFFP comprend, en incluant les pertes qui sont associées à l'antenne Rive-Sud, qu'environ 24 ha de superficies boisées seraient perdus. Votre engagement à remplacer les arbres perdus a été confirmé à la RE-12. Étant donné que cet engagement semble être associé aux terrains du projet, le MFFP souhaite savoir ce qui est envisagé si ces terrains n'étaient pas suffisants en superficie pour permettre un reboisement dans un ratio de 1 pour 1. Le MFFP souhaite aussi indiquer qu'il se montre disponible pour participer au comité associé au reboisement. Il possède l'expertise dans ce domaine.
- RE-51** Cette question devra être discutée avec la municipalité concernée advenant que le reboisement doive se faire en dehors du site. Le MFFP pourrait alors être mis à contribution, tel que proposé.
- QC-52** En ce qui concerne les comités de liaison, vous précisez à la RE-16 que différents comités de bon voisinage seront mis en place à compter de l'hiver 2017, avant le début des travaux, et que les renseignements concernant ces comités restent à définir. Considérant l'importance que peuvent avoir de tels comités pour minimiser les impacts négatifs d'un projet et en bonifier les impacts positifs, veuillez nous fournir les renseignements relatifs aux éléments suivants dès qu'ils seront déterminés de manière officielle :
- nombre de comités;
 - composition (nombre de membres, affiliations et milieux représentés, incluant le milieu résidentiel et des usagers du REM);
 - mandats et objectifs; Les comités de bon voisinage auront pour objectifs de :

- mode(s) de financement;
- fréquence des rencontres;
- mode(s) de diffusion des comptes rendus de leurs activités.

RE-52

- Nombre de comités : CDPQ Infra mettra en place 4 comités de bon voisinage soit un par antenne.
- Composition (nombre de membres, affiliations et milieux représentés, incluant le milieu résidentiel et des usagers du REM) : Les comités pourront compter une vingtaine de membres incluant des représentants de CDPQ Infra, du consortium responsable des travaux de réalisation et du consortium responsable de l'exploitation du système, de ou des arrondissements ou municipalités concernés, des groupes environnementaux, sociaux et économiques du secteur touché ainsi que de résidents et futurs utilisateurs du REM. La population sera en tout temps conviée aux rencontres du comité de bon voisinage, et pourra poser des questions aux membres du comité.
- Mandats et objectifs : les comités de bon voisinage auront pour objectifs de :
 - Faciliter l'échange avec les riverains touchés par les travaux;
 - Maintenir un dialogue tout au long des travaux, aussi bien avec les résidents que les entreprises et les institutions touchés par le projet;
 - Faire le point sur les travaux;
 - Aborder les préoccupations de chacun et de travailler à mettre en place des solutions communes et d'atténuer les répercussions du chantier;
 - Diffuser l'information aux personnes concernées.
- Mode(s) de financement : les frais associés à la tenue des comités seront sous la responsabilité de CDPQ Infra.
- Fréquence des rencontres : CDPQ Infra prévoit des rencontres trimestrielles, donc quatre rencontres par année par antenne. Le nombre de rencontres pourra être ajusté en fonction des besoins.
- Mode(s) de diffusion des comptes rendus de leurs activités : les comptes rendus des rencontres ainsi que l'ensemble de la documentation présentée lors des rencontres seront disponibles sur le site web du projet. En fonction de la technologie disponible, les rencontres des comités pourraient également être diffusées en direct sur le web.

L'ensemble des moyens à mettre en place durant l'exploitation devront être déterminés de concert avec le consortium qui sera responsable de l'exploitation du REM, mais il n'est pas exclu que les comités de bon voisinage se poursuivent après la période des travaux. Le choix de ce consortium se fera en 2017.

- QC-53** Considérant que vous avez énoncé votre intention de poursuivre le dialogue amorcé avec les parties prenantes à toutes les phases du projet, incluant la construction et l'exploitation (page 29 du volume 1 de l'étude d'impact), avez-vous prévu que les comités de bon voisinage soient maintenus durant la phase d'exploitation? Si ce n'est pas le cas, quels moyens de communication envisagez-vous pour cette phase du projet?
- RE-53** Les citoyens pourront acheminer leurs plaintes ainsi que leurs questions soit par téléphone à un numéro dédié à cette fin pour par courriel également à une adresse dédiée. Un représentant de CDPQ Infra communiquera avec les plaignants dans un délai de 48 heures. Les plaintes seront consignées dans un registre. Un suivi du nombre de plaintes et des mesures prises sera fait lors des rencontres des comités de bon voisinage.
- QC-54** Dès que disponible, vous devrez également fournir des précisions sur le système de gestion des plaintes que vous comptez mettre en place lors de la phase de construction. Comment les plaintes seront-elles recueillies et traitées? Seront-elles consignées dans un registre, avec les détails relatifs aux actions entreprises afin de les traiter? Est-ce qu'un suivi sera effectué afin de s'assurer que les plaintes aient été traitées adéquatement? Est-ce que ce système de gestion des plaintes sera maintenu durant la phase d'exploitation?
- RE-54** CDPQ Infra se dotera d'un mécanisme de gestion des plaintes basé sur les meilleures pratiques qui verra notamment à assurer un traitement et un suivi diligents des plaintes, que ce soit en période de construction ou d'exploitation.
- QC-55** En lien avec la RE-46, considérant que le tracé du REM détermine en grande partie l'empiètement en zone agricole, avez-vous analysé d'autres tracés d'accès au quadrant sud? Existe-t-il d'autres tracés possibles qui permettraient de moins empiéter en zone agricole? Expliquez pourquoi.
- RE-55** Le tracé du REM s'inscrit dans l'axe de l'A10 depuis le nouveau pont Champlain, au centre de l'autoroute. L'accès à la station terminale Rive-Sud doit tenir compte de l'alignement du tracé et respecter les rayons de courbure ainsi que les pentes que peut prendre le système. Le seul alignement possible pour accéder au quadrant sud est donc celui retenu. Les besoins en espace de la station terminale viennent dicter l'emplacement de celle-ci dans le

quadrant sud, seul terrain pouvant l'accueillir. Pour y accéder, le tracé optimal est de demeurer au centre de l'autoroute 10 depuis le pont Champlain jusqu'au sud de l'échangeur A10/A30 avant d'amorcer la sortie du centre.

4.8 Divers

QC-56 Contrairement à ce qui est indiqué à la page 7-4 du volume 1 de l'addenda 3, le MTMDET ne projette pas de prolonger l'A440 vers l'ouest en traversant la rivière des Prairies et l'île Bizard pour rejoindre l'A40 à Pierrefonds. Il serait opportun de corriger cette information.

RE-56 Section 7.2.3.2 révisée (addenda 3)

Prolongement de l'autoroute 440

Le Plan de transport de Montréal (Ville de Montréal, 2008) prévoit un projet de boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440 entre le boulevard Gouin et le chemin Sainte-Marie sur l'île de Montréal. Le projet comprendrait le réaménagement de l'échangeur Sainte-Marie/Anse-à-l'Orme. Dans Pierrefonds et Kirkland, cet axe routier fournira un nouvel accès à l'autoroute 40 pour toute la partie nord de l'Ouest de l'Île, dans le but de réduire la congestion routière sur les boulevards Saint-Charles et Saint-Jean.

QC-57 Concernant l'attractivité économique du centre-ville de Montréal et son impact sur l'attractivité des autres régions métropolitaines, vous avez mentionné qu'aucune analyse n'a été réalisée à ce sujet. Afin de pouvoir évaluer les externalités positives et négatives du projet du REM sur la Rive-Sud de Montréal, le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation aimerait savoir si vous envisagez de procéder à ce type d'analyse prochainement.

RE-57 CDPQ Infra pourrait envisager de documenter cet impact en collaboration avec les groupes économiques de la région (p. ex. : chambres de commerce).

QC-58 Le MDDELCC rappelle que les projets de compensation pour les milieux humides et les cours d'eau doivent présenter des bonifications des conditions initiales afin qu'ils soient jugés acceptables.

RE-58 Nous prenons note de ce commentaire et des bonifications des conditions initiales seront présentées dans les projets de compensation pour les milieux humides.

QC-59 Veuillez faire référence au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal plutôt que de la Ville de Montréal.

RE-59 Cette modification sera effectuée dans les documents.

4.9 Commentaires

QC-60 Le MAMOT considère que l'étude d'impact sous-estime le caractère structurant pour l'aménagement du territoire, les réseaux de transport collectif existants et le renforcement des liens entre l'aménagement et le transport du projet du REM. L'étude d'impact devrait, par exemple, étayer les questions de terrains vacants ou à redévelopper et mieux articuler les impacts de ce réseau sur les transports collectifs existants et projetés.

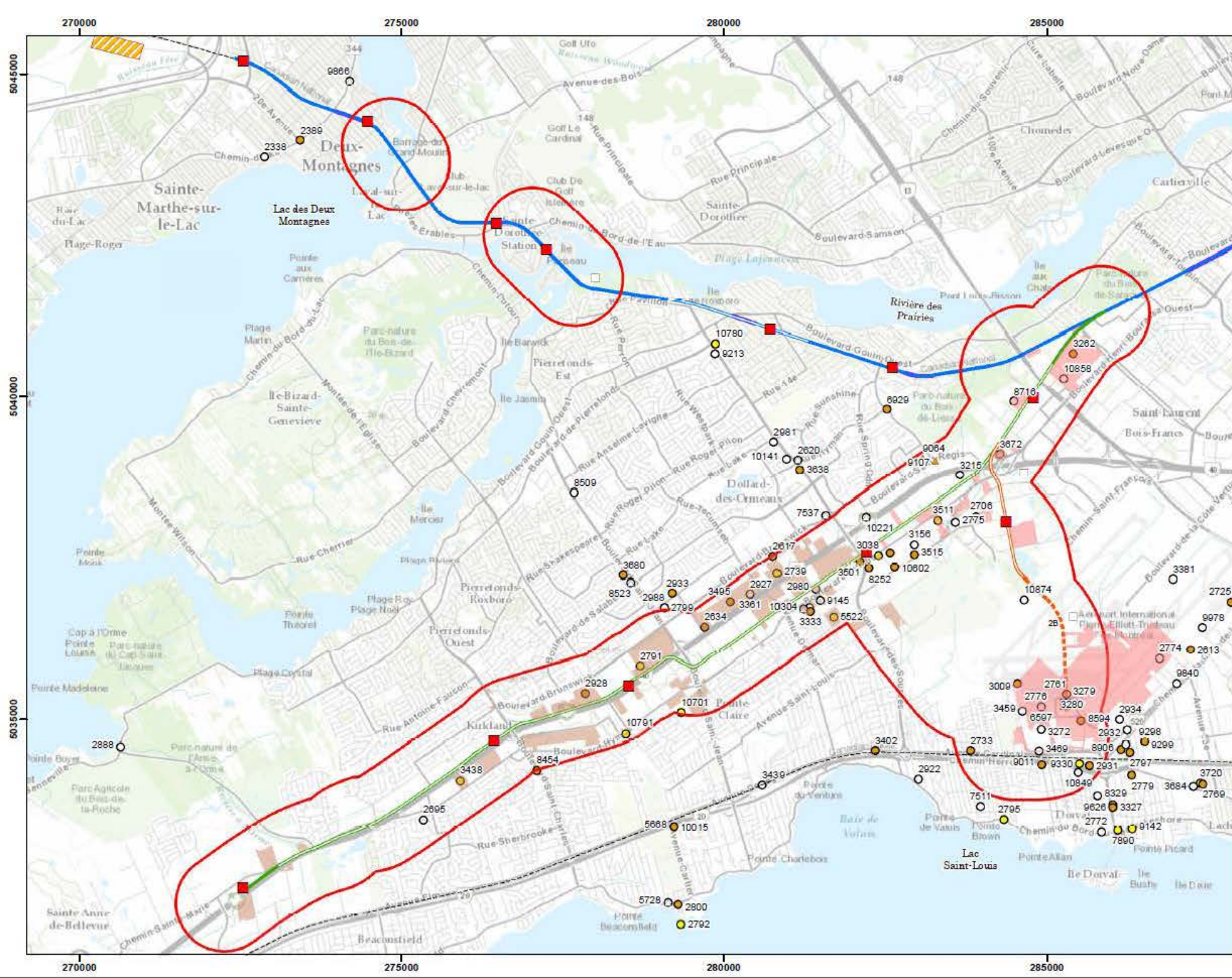
RE-60 Un travail de concertation est en cours avec les municipalités concernées ainsi que les sociétés de transport afin d'assurer un développement harmonieux autour des stations du REM. Il appartient en effet aux municipalités d'établir les orientations d'aménagement du territoire autour des stations.

QC-61 L'articulation du REM avec les infrastructures existantes de transport collectif est primordiale. Le MAMOT considère que cet aspect n'est pas suffisamment couvert dans les documents. Les liens aménagement-transport sont également peu discutés. Le MAMOT considère toujours que la description des variantes est présentée de façon trop succincte. Une analyse détaillée des équipements ainsi que des impacts de leur localisation est demandée en considérant les principes mis de l'avant par les orientations gouvernementales, notamment afin de rentabiliser les infrastructures et contrer les effets de l'étalement urbain. Par ailleurs, les documents ne présentent pas de variantes relatives aux différents types de stationnements (étagés, souterrains) qui pourraient minimiser l'empiètement au sol. Cette question revêt toute son importance si on prend en considération les objectifs de minimiser les pertes de sols agricoles et de maximiser le potentiel de développement des aires TOD. À cet effet, l'étude d'impact ne semble pas considérer la possibilité de partager des stationnements existants.

RE-61 La localisation des stations ainsi que leurs équipements connexes sont présentés à l'annexe R4-E.

Selon les principes de conception retenus, le stationnement incitatif doit toujours être en lien direct avec la station du REM, et donc sur le même site. Aucun autre type de scénario n'a été étudié. Par ailleurs, les stationnements incitatifs se prêtent mal à un partage et sont toujours dédiés à l'accès au transport collectif. Un partage pénaliserait les commerces qui ne pourraient pas compter sur les cases partagées durant toute la journée (6h à 18h) en raison du profil d'entrée-sortie des utilisateurs.

- QC-62** Le MAMOT considère que les documents devraient aborder la possible baisse d'achalandage sur la ligne du train de l'Est, déjà sous-utilisée, et sur la ligne Vaudreuil-Hudson, dont neuf des 18 gares subiront l'influence directe du REM.
- RE-62** Nous travaillons en concertation avec l'AMT de qui relève l'analyse de ces impacts
- QC-63** À la RE-22 et aux endroits afférents dans le document, il faudrait préciser que le schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes présentement en vigueur date de 1988. En effet, bien qu'un schéma d'aménagement ait été adopté en 2006, celui-ci n'est toujours pas en vigueur.
- RE-63** La CDPQ prend bonne note de cette précision et ajustera ses références futures au schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes en conséquence.



Légende

- Aires d'étude
- Soils contaminés (MDELECC)**
- Qualité des sols non précisée
- Plage A-B
- Plage B-C
- Eaux souterraines contaminées (MDELECC)**
- ▲ Critère de résurgence dans les eaux de surface
- ▲ Qualité des eaux non précisée
- Sites contaminés fédéraux**
- Priorité d'intervention non précisée
- Soils potentiellement contaminés**
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (jusqu'à Biv. des Sources) et Antenne aéroport - Option 2, Évaluation Environnementale - Phase 1; 3M Groupe (362496-HA-00-APP-066-EI-001 - Avril 2016)
- Site potentiellement contaminé (Évaluation Environnementale Phase 1; A.B.S Environnement, 2008)
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (entre Biv. Des Sources et Ch. Sainte-Marie) - Évaluation Environnementale - Phase 1; Hatch (Annexe B) - Juin 2016
- Réseau de trains de banlieue
- Garage et Ateliers

Réseau électrique métropolitain (REM)

- Station
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Au sol)
- Antenne Deux-Montagnes (Au sol)
- Antenne Deux-Montagnes (Aérien)
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Aérien)
- Antenne de l'Aéroport (Aérien)
- Antenne de l'Aéroport (Souterrain)

DOCUMENT DE TRAVAIL CONFIDENTIEL

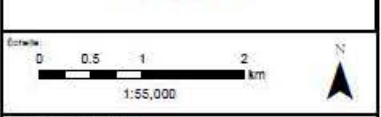
Date	Description	Version	Prep. par	Vérif. par	App. par

Projet: **RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (REM) Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport (STC-Ouest)**

Titre (carte): **Carte 6 Emplacement des sites contaminés**

Source: Ressources naturelles Canada MDELECC

Projection: NAD 83 - MTM zone 8



Codification Bureau de projet: 362496-HA-00-APP-274-EI-012

Format: 11 X 17 Révision 1