
**RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION
AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES**

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Centre intégré de santé et de services sociaux de Laval	Direction de santé publique	Gilles Poupart	20 juillet 2016	1 page.
2.	Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal	Direction régionale de santé publique	Louis-François Tétreault	20 juillet 2016	2 pages.
3.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale de la Montérégie	Jean-Pierre Lessard	11 juillet 2016	7 pages.
4.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation	Direction régionale de Montréal	Daniel Gagné	20 juillet 2016	1 page.
5.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction des programmes et du patrimoine, Direction générale de Montréal	Dimitri Latulippe	22 juillet 2016	2 pages.
6.	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	Direction des affaires métropolitaines	Jérôme Unterberg	25 juillet 2016	2 pages.
7.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Marcel Grenier	25 juillet 2016	5 pages.
8.	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	Direction des inventaires et du Plan métropolitain	Daniel Donais	22 juillet 2016	3 pages.
9.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers	Karine Dubé	28 juillet 2016	6 pages.
10.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Jean-Pierre Laniel	21 juillet 2016	2 pages.
11.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Line Couillard	20 juillet 2016	2 pages.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise hydrique, Service de l'hydrologie et de l'hydraulique	Jean Francoeur	22 juillet 2016	2 pages.
13.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Pierre-Guy Brassard	18 juillet 2016	4 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
14.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Marilou Tremblay	22 juillet 2016	3 pages.

COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 20 juillet 2016

Madame Marion Schnebelen
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 11^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

**Objet : Avis de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement
Réseau électrique métropolitain addenda 3 sur le territoire de Laval**

Madame,

Nous avons bien reçu et pris connaissance de l'addenda 3 du Projet de Réseau électrique métropolitain (REM) proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra.

Nous comprenons que le document vient préciser certains aspects du projet et que d'autres précisions nous seront transmises ultérieurement afin, particulièrement, de répondre aux préoccupations que nous vous avons soumise dans notre avis du 22 juin dernier.

Aucune réponse à nos questions du 22 juin n'apparaît dans l'addenda 3. Toutefois, l'addenda aborde sommairement la question des vibrations causées par le REM. La réponse à notre question sur les vibrations est incomplète et confuse. Le tableau 4-3 est exprimé en mm/s alors que le texte fait référence à des dB. De plus, le texte décrit la différence entre les vibrations du train actuel et les vibrations du futur REM. Il n'y a pas d'évaluation du total de vibrations occasionnées par les passages du train et du REM.

Nous souhaitons avoir une réponse aux questions soulevées dans notre lettre du 22 juin et continuerons à prendre connaissance des différents documents qui nous seront soumis.

En souhaitant le tout conforme, nous vous prions de recevoir, Madame, nos meilleures salutations.

LU ET APPROUVÉ PAR

Gilles Poupart M.D., MSc. CSPQ
Médecin-conseil de l'équipe protection

GP/jb

c. c. Jean-Pierre Trépanier, Directeur de Santé Publique de Laval

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 20 juillet 2016

Paul-Georges Rossi, Ph.D.
Conseiller à l'Unité de santé
environnementale Direction de la protection
de la santé publique, Ministère de la Santé et
des Services sociaux 1075, chemin Sainte-Foy,
12e étage
Québec (QC) G1S 2M1
paul-georges.rossi@msss.gouv.qc.ca

**Objet : Avis de recevabilité pour le dossier 3211-08-012 et l'addenda 03 de l'étude
d'impact du projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif**

Monsieur,

Dans le cadre du projet de réseau électrique métropolitain (REM) de transport collectif (dossier 3211-08-012), un avis de recevabilité est requis par le ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS) pour l'addenda 03 (362496-HA-00-EDT04-066-EI-002_V00) ainsi que les réponses à l'avis de recevabilité précédent de l'addenda 02 (362496-HA-00-EDT04-216-EI-001_V00).

En premier lieu, suite à notre lecture des modifications proposées dans l'addenda 03, nous n'avons pas perçu de nouveaux enjeux de santé publique.

En second lieu, à la lecture des réponses à l'avis de recevabilité précédent, nous constatons que les quatre enjeux soulevés par la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) soit i) le transfert modal, ii) l'aménagement des stations, iii) les biogaz, ainsi que iv) le dynamitage ont été abordés dans la lettre de réponse.

- i. Suite à notre demande d'information concernant l'évolution du transfert modal, des temps ainsi que du nombre de déplacements (Qc-18), le promoteur propose de rendre public un rapport sommaire à ce sujet avant les audiences du BAPE. Nous voudrions souligner que les informations demandées sont également requises dans la Directive ministérielle du dossier 3211-08-012 (page 19).

- ii. Le second enjeu que nous avons relevé abordait l'accessibilité et l'aménagement sécuritaire des stations du REM (Qc-76). En réponse à cet enjeu, le promoteur propose de fournir les fiches techniques des stations sur demande pour les audiences du BAPE. Il est à noter que la sécurité des automobilistes, cyclistes et piétons fait partie de la liste des principaux impacts à documenter selon la Directive ministérielle (page 19).
- iii. L'enjeu des biogaz (Qc-100) a été traité de façon satisfaisante par le promoteur.
- iv. L'enjeu du dynamitage (Qc-101) a été traité de façon satisfaisante par le promoteur.

Lors de notre avis de recevabilité précédent, nous avons jugé ces quatre éléments essentiels pour évaluer la recevabilité de l'étude d'impact. Nous constatons les enjeux portant sur le transfert modal et l'aménagement des stations n'ont toujours pas été répondus à notre satisfaction. Nous ne connaissons d'ailleurs pas le détail de l'information qui nous sera transmise par l'intermédiaire du rapport sommaire et des fiches techniques. Nous considérons donc que cette étude demeure irrecevable.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à la présente, et nous vous prions d'accepter l'expression de nos sentiments distingués.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos meilleures salutations.



Louis-François Tétreault, M.Sc.

Agent de planification, programmation et recherche

LFT /dv

- c. c. Dr Richard Massé, directeur, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
- Dre Mylène Drouin, chef médical, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
- Dr Stéphane Perron, responsable médical, EUS HV, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
- Karine Price, chef de service, EUS V, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal



Le 11 juillet 2016

Denis Talbot, directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et
de la lutte contre les changements climatiques
675, René Lévesque Est, 6^e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Réseau électrique métropolitain (REM)/Étude d'impact sur l'environnement
/Consultation sur l'addenda 3 (Dossier 3211-08-012)**

Monsieur,

En réponse à votre demande que vous nous avez fait parvenir le 29 juin dernier, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a procédé à l'analyse de recevabilité des documents relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement citée en objet. Cette analyse fait suite au dépôt par l'initiateur de l'*Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré*.

Comme à l'étape précédente, l'étude d'impact répond partiellement aux attentes et aux questions du MAPAQ. Ainsi, le ministère soumet à l'attention de l'initiateur une nouvelle série de questions et de commentaires eu égard aux éléments de l'étude d'impact se rapportant à la protection du territoire et des activités agricoles. Vous trouverez ces questions et commentaires en pièce jointe.

Pour toute information additionnelle, nous vous invitons à communiquer avec madame Évelyne Vouligny, notre conseillère en aménagement et développement rural. Vous pouvez la joindre au 450-778-6530, poste 6112.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Le directeur régional,



Jean-Pierre Lessard

/ev

p. j. Avis du MAPAQ sur la recevabilité d'une étude d'impact sur l'environnement

Avis du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement

Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal

Pour l'essentiel, l'étude d'impact présente successivement les grands éléments requis par la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en ce qui a trait aux aspects qualitatifs et quantitatifs pour la réalisation de l'étude d'impact d'un projet d'une telle envergure. Elle répond, en partie, aux attentes du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ). Pour améliorer la recevabilité de l'étude, le ministère soumet à l'attention de l'initiateur cette série de questions et de commentaires¹ :

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.
2. En référence aux modifications au projet du REM de l'addenda 3 énumérées à la page 2-25, nous tenons à rappeler à l'initiateur 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.
3. 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 ?
 - a. En référence au tableau 3-6, nous demandons que les enjeux agricoles soient ajoutés.
4. 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 ? Nous sommes d'avis que l'initiateur devra le faire.

¹ Ces questions et commentaires ont été rédigés avant de recevoir les réponses de l'initiateur à la deuxième série de questions que nous lui avons adressées.

5. Nous constatons aux pages 5-26 et 5-27 qu'une nouvelle configuration de la station terminale 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, l'initiateur peut-il préciser combien maintenant d'hectares occupent :
 - a. La station terminale Rive-Sud (l'ensemble du site) ;
 - b. Le terminus d'autobus (combien de quais ?) ;
 - c. Les voies de garage ;
 - d. Le stationnement incitatif ;
 - e. La station ?

6. À la page 3-24, l'initiateur mentionne 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, on indique qu'au lieu d'un stationnement étagé, on prévoit maintenant un stationnement au sol. Ces deux informations ne sont-elles pas contradictoires ? A-t-on vraiment éliminé l'option du stationnement à étage ? Combien d'hectares supplémentaires occupe le stationnement au sol versus le stationnement étagé prévu initialement ?
 - a. Si l'option du stationnement au sol devait être retenue, dans l'objectif de diminuer l'empreinte sur la zone agricole, a-t-on pensé à des scénarios utilisant l'espace entre les bretelles d'autoroute ou les stationnements existants dans un rayon de 1 km ? Nous demandons une démonstration quant à l'adéquation ou non de ces possibilités.

7. Au tableau 3-6, l'initiateur répond que la Caisse n'a pas le mandat de développer des axes routiers. L'initiateur considère-t-il, malgré tout, les impacts sur la zone agricole de l'aménagement des bretelles de sortie de l'A10 et du pont à étagement à la hauteur de la montée Gobeil ? Nous demandons qu'il en tienne compte.

8. La figure 5-22 présente une résolution trop faible pour pouvoir apprécier ses détails. Peut-on obtenir une figure d'une résolution adéquate ?

9. Au tableau 6-4, l'initiateur synthétise les impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Rive-Sud. Pour la composante « activités agricoles », l'initiateur considère que les activités d'exploitation et d'entretien occasionneront un impact résiduel « non significatif ». Pourtant, au volume 1 de l'étude d'impact, l'initiateur relevait plutôt pour la phase d'exploitation (p.365 et 366) 3 impacts dont 2 avait un impact résiduel « significatif ». Nous demandons à l'initiateur de justifier ce changement.

10. L'annexe S est très intéressante. Puisque les réponses provenant d'un usager potentiel du REM pourraient différer selon la station fréquentée (ex. : station terminale vs station Panama), pourrait-on obtenir les résultats en fonction du lieu de résidence du répondant ?

Préparé par :

Mélissa Normandin et Évelyne Vouligny

Conseillères en aménagement et développement rural

11 juillet 2016

Avis du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement

Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal

Pour l'essentiel, l'étude d'impact présente successivement les grands éléments requis par la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en ce qui a trait aux aspects qualitatifs et quantitatifs pour la réalisation de l'étude d'impact d'un projet d'une telle envergure. Elle répond, en partie, aux attentes du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ). Pour améliorer la recevabilité de l'étude, le ministère soumet à l'attention de l'initiateur cette série de questions et de commentaires¹ :

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.
2. En référence aux modifications au projet du REM de l'addenda 3 énumérées à la page 2-25, nous tenons à rappeler à l'initiateur 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.
3. 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?
 - a. En référence au tableau 3-6, nous demandons que les enjeux agricoles soient ajoutés.
4. 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? Nous sommes d'avis que l'initiateur devra le faire.

¹ Ces questions et commentaires ont été rédigés avant de recevoir les réponses de l'initiateur à la deuxième série de questions que nous lui avons adressées.

5. Nous constatons aux pages 5-26 et 5-27 qu'une nouvelle configuration de la station terminale 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, l'initiateur peut-il préciser combien maintenant d'hectares occupent :
 - a. La station terminale Rive-Sud (l'ensemble du site) ;
 - b. Le terminus d'autobus (combien de quais ?) ;
 - c. Les voies de garage ;
 - d. Le stationnement incitatif ;
 - e. La station ?

6. À la page 3-24, l'initiateur mentionne 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, on indique qu'au lieu d'un stationnement étagé, on prévoit maintenant un stationnement au sol. Ces deux informations ne sont-elles pas contradictoires ? A-t-on vraiment éliminé l'option du stationnement à étage ? Combien d'hectares supplémentaires occupe le stationnement au sol versus le stationnement étagé prévu initialement ?
 - a. Si l'option du stationnement au sol devait être retenue, dans l'objectif de diminuer l'empreinte sur la zone agricole, a-t-on pensé à des scénarios utilisant l'espace entre les bretelles d'autoroute ou les stationnements existants dans un rayon de 1 km ? Nous demandons une démonstration quant à l'adéquation ou non de ces possibilités.

7. Au tableau 3-6, l'initiateur répond que la Caisse n'a pas le mandat de développer des axes routiers. L'initiateur considère-t-il, malgré tout, les impacts sur la zone agricole de l'aménagement des bretelles de sortie de l'A10 et du pont à étagement à la hauteur de la montée Gobeil ? Nous demandons qu'il en tienne compte.

8. La figure 5-22 présente une résolution trop faible pour pouvoir apprécier ses détails. Peut-on obtenir une figure d'une résolution adéquate ?

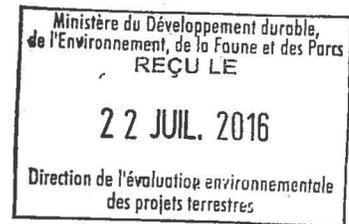
9. Au tableau 6-4, l'initiateur synthétise les impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Rive-Sud. Pour la composante « activités agricoles », l'initiateur considère que les activités d'exploitation et d'entretien occasionneront un impact résiduel « non significatif ». Pourtant, au volume 1 de l'étude d'impact, l'initiateur relevait plutôt pour la phase d'exploitation (p.365 et 366) 3 impacts dont 2 avait un impact résiduel « significatif ». Nous demandons à l'initiateur de justifier ce changement.

10. L'annexe S est très intéressante. Puisque les réponses provenant d'un usager potentiel du REM pourraient différer selon la station fréquentée (ex. : station terminale vs station Panama), pourrait-on obtenir les résultats en fonction du lieu de résidence du répondant ?

Préparé par :
Mélissa Normandin et Évelyne Vouligny
Conseillères en aménagement et développement rural
11 juillet 2016

Direction régionale de Montréal

Montréal, le 20 juillet 2016



Monsieur Denis Talbot
Directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur l'addenda 3
(Dossier 3211-08-012)**

Monsieur le Directeur par intérim,

Nous avons pris connaissance de l'addenda numéro 3 concernant l'étude d'impact relative au projet en objet que vous nous avez fait parvenir le 29 juin 2016, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, et nous vous en remercions.

Comme vous le savez, notre analyse porte uniquement sur les impacts de nature économique. Après consultation de l'addenda no 3, nous n'avons aucun commentaire à soumettre quant à la recevabilité du document.

Si vous désirez obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec M^{me} Josée-Anne Richard, de la Direction régionale de Montréal, au numéro de téléphone 514 499-2199, poste 5250.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur par intérim, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

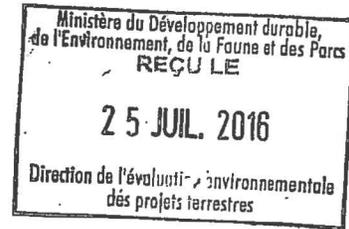
Le directeur régional,

Daniel Gagné

DG/yh



Le 22 juillet 2016



Monsieur Denis Talbot
Directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation à la suite du troisième addenda (dossier 3211-08-012)

Monsieur le Directeur par intérim,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel pour l'étude de recevabilité du projet Réseau électrique métropolitain (REM), élaborée par CDPQ Infra et transmis à la Direction générale de Montréal du ministère de la Culture et des Communications (MCC), le 29 juin 2016.

Sur la base des documents soumis à l'attention du MCC et pour les sujets qui relèvent de ses champs de compétences, et dans la mesure où le promoteur s'engage à respecter les conditions formulées ci-dessous, nous sommes favorables au projet et convenons de sa recevabilité.

Cela dit, considérant que l'étude d'impact n'intègre pas, à l'heure actuelle, une étude de potentiel archéologique complète, nous tenons à soulever certaines considérations relatives au traitement attendu du patrimoine archéologique.

Étude de potentiel archéologique

Une étude de potentiel archéologique couvrant la zone d'étude au complet devra avoir été complétée et validée par le MCC avant le début des travaux de construction. Comme le projet modifié comprend : l'antenne sud; l'antenne vers l'aéroport et l'antenne de l'ouest de l'île; et une partie de la ligne de Deux-Montagnes, l'étude de potentiel archéologique devra considérer l'ensemble des sous-zones envisagées.

Considérant que l'inventaire archéologique de terrain dans les zones à potentiel archéologique n'aura pas été amorcé avant le dépôt final de l'étude d'impact, le MCC tient à souligner que la stratégie d'intervention archéologique devra tenir compte des éléments suivants :

... 2

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

- Étant donné l'ampleur du projet et l'échéancier serré, quelle stratégie est envisagée par le promoteur afin de réaliser l'étude de potentiel archéologique pour les différentes antennes et sous-zones envisagées?

Le Ministère tient aussi à rappeler au promoteur, qu'en vertu de l'article 74 de la *Loi sur le patrimoine culturel*, le MCC doit être informé sans délai de toute découverte de bien ou de site archéologique, que celle-ci survienne dans le contexte de fouilles et de recherches archéologiques ou même si la découverte se produit en cours de travaux.

Politique d'intégration des arts à l'architecture

Le promoteur a énoncé, dans une lettre répondant aux questions précédemment soulevées par le MCC, qu'après vérification légale, il comprenait que le projet de 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 MCC est d'avis que certaines portions du projet devront être assujétiées à la Politique, le promoteur peut-il lui fournir plus de détails quant à l'avis légal obtenu ?

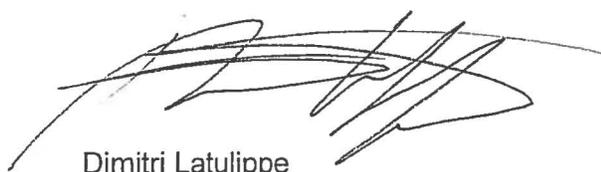
Ces commentaires et ces questions constituent un avis préliminaire du MCC sur la recevabilité de l'étude d'impact concernant ce projet. Le présent avis est émis en fonction des données disponibles et ne présuppose aucunement le contenu d'un avis ultérieur que le Ministère pourrait être amené à donner.

Toute modification au présent projet susceptible d'interagir avec l'un ou l'autre des statuts de protection accordés en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* devra obtenir une autorisation du ministère de la Culture et des Communications

Pour de plus amples renseignements relatifs à cet avis, vos collaborateurs peuvent communiquer avec M. Mark Elsworthy au 514 864-8927.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur par intérim, nos salutations distinguées.

Le directeur par intérim,



Dimitri Latulippe



Montréal, le 25 juillet 2016

Par courriel

Monsieur Denis Talbot
Directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Réseau électrique métropolitain / Addenda 3 de l'étude d'impact sur
l'environnement
Analyse de recevabilité
(Dossier n° 3211-08-012 du MDDELCC)**

Monsieur le Directeur par intérim,

Afin d'analyser la recevabilité du projet de Réseau électrique métropolitain (REM), le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) a examiné l'addenda 3 à l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE). Ce dernier vise à mettre à jour certaines informations de l'ÉIE initiale (avril 2016) et des addendas 1 et 2 (mai 2016), pour lesquels le MAMOT a déjà produit des avis de recevabilité.

Rappelons que le REM propose d'intégrer à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal au sein d'un seul réseau de système léger sur rail.

Notons que les commentaires formulés dans cet avis ne se substituent pas à ceux formulés dans les avis de recevabilité précédents, mais s'ajoutent à ces derniers.

Commentaires

La participation

La section 3 de l'addenda présente la démarche d'information et de consultation déployée par CDPQ Infra auprès des parties prenantes. Le MAMOT tient à souligner la diversité des moyens utilisés pour favoriser la participation des différents intervenants, notamment le recours aux médias sociaux ainsi que la tenue de journées portes ouvertes, de rencontres ciblées et de comités de travail.

L'addenda précise que la démarche consultative se poursuivra au cours des prochains mois, notamment par une deuxième série de journées portes ouvertes, prévue à l'automne 2016. Le promoteur ne précise cependant pas si, au terme de ces activités, un autre addenda viendra compléter la thématique de l'information et de la consultation des parties prenantes de l'ÉIE. Le MAMOT estime que des précisions sont nécessaires, d'autant plus que les rencontres ultérieures porteront sur des sujets qui n'ont pas été abordés dans le cadre de la première série de portes ouvertes.

Bien que de nombreux intervenants aient été consultés, l'addenda ne mentionne aucune rencontre avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Par l'étendue de son territoire et ses compétences en matière de transport et d'aménagement du territoire, le MAMOT estime que la CMM est un partenaire essentiel du projet et qu'il est nécessaire qu'elle soit impliquée dans le processus consultatif.

De plus, le MAMOT est d'avis que cette section devrait présenter les différentes organisations municipales s'étant publiquement prononcées sur le projet, notamment par le biais des médias ou par l'adoption de résolutions, le cas échéant.

L'aménagement du territoire et l'utilisation du sol

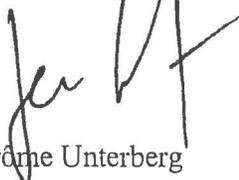
La section 4.3.1 de l'addenda 3 vient bonifier la section 5.5.2 de l'addenda 2 portant sur l'aménagement du territoire. À l'instar des informations contenues dans l'addenda 2, cette section réfère au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pour détailler la planification des Villes de Pointe-Claire et Dorval. Or, à la suite des réorganisations municipales de 2006, ces Villes ont respectivement adopté leur propre plan d'urbanisme. Ce sont donc les informations contenues dans ces documents qui doivent être considérées dans l'ÉIE.

La section 4.3.2 modifie la section 5.5.3 de l'addenda 2 relative à l'utilisation du sol. On y indique que la CMM définit onze catégories d'utilisation du sol. À cet égard, le MAMOT réitère que le promoteur devrait préciser cette information puisque le Plan métropolitain d'aménagement et de développement n'édicte pas d'aires d'affectation sur le territoire métropolitain.

Considérant ce qui précède, le MAMOT est d'avis que l'ÉIE répond en partie à la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, mais qu'elle mérite d'être bonifiée.

Espérant le tout conforme à votre demande, recevez, Monsieur le Directeur par intérim, mes salutations distinguées.

Le directeur par intérim,



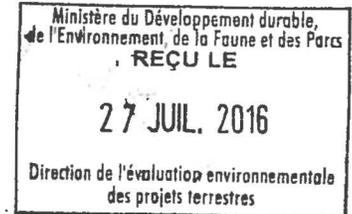
Jérôme Unterberg

c. c. M. Hubert Gagné, chargé de projet, Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, MDDELCC



Le 25 juillet 2016

Monsieur Denis Talbot
Directeur de l'évaluation environnementale
des projets terrestres p. i.
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 29 juin 2016 concernant le projet de Réseau électrique métropolitain (3211-08-012).

Après analyse par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), il apparaît que des corrections ou des ajouts d'ordre technique doivent être apportés au contenu de l'étude d'impact avant qu'une évaluation finale de celle-ci soit réalisée.

Pour toute question, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Jean-François Bergeron, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3122.

Veillez accepter, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Marcel Grenier

MG/JFB/lc

p. j. Avis du MFFP

Réseau électrique métropolitain - Consultation sur l'addenda 3 et l'addenda 2

Avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

V/R : 3211-08-012 - N/R : 20160712-59

1. CONTEXTE

Il y a lieu d'indiquer que l'ensemble des commentaires transmis jusqu'à présent dans les avis précédents sont toujours valides car plusieurs éléments significatifs restent manquants. Il y est notamment question de l'obtention des fichiers de formes, de détails des superficies forestières perdues et de précisions sur les mesures d'atténuation. Ces commentaires n'ont pas été repris dans le présent avis afin d'éviter la répétition des éléments traités précédemment.

2. ANALYSE ET COMMENTAIRES

Éléments fauniques

Commentaires généraux

Le tracé de la ligne Deux-Montagnes n'étant plus assujéti à la procédure d'étude d'impact sur l'environnement, l'analyse des documents déposés n'a pas conduit à l'évaluation de 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 la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ Infra).

Certaines modifications au projet apportées à l'addenda 3 entraînent des impacts sur la faune ou les habitats fauniques. Certains impacts amènent des questions supplémentaires permettant l'analyse du projet :

- un dédoublement du pont de l'Île-des-Sœurs est prévu pour mettre en place une voie d'accès vers le garage de service. Tel que demandé dans les questions du document initial, 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;
- 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;

- le tracé 2B vers l'aéroport traversera le parc-nature Des Sources. Les cartes fournies dans les documents d'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 ces 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.

Le nouveau tracé (2B) de l'antenne pour l'aéroport traverse le parc Des Sources, dont plusieurs milieux humides et espaces naturels sont, ou sont en voie d'être conservés. 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 réseau électrique métropolitain (REM) et l'approche du tunnel de l'aéroport en tranchée constituent une menace pour le 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 évoquées ou évaluées par CDPQ Infra.

À la section 5.1.4 Antenne et station Aéroport (secteur 07) (p. 5-22), l'initiateur mentionne que le tracé 2B s'intègre mieux aux contraintes existantes. Toutefois, ces contraintes ne sont pas présentées. L'initiateur peut-il présenter un tableau comparatif des options de tracé au regard de ces contraintes afin que les impacts des différentes variantes puissent être évalués?

Commentaires spécifiques relatifs à l'Addenda n° 3

6.3. Évaluation des impacts environnementaux

Tel qu'exprimé dans les différents avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), 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, le promoteur maintient 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.

L'initiateur devra 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.

Éléments forestiers

Commentaires généraux

Concernant l'antenne de l'aéroport, l'initiateur peut-il indiquer le tracé retenu parmi tous ceux présentés à ce jour? L'addenda 3 présente un tracé alternatif (2B) de l'antenne de l'aéroport qui traverserait le Technoparc pour se rendre à l'aéroport. S'agit-il du tracé retenu officiellement? Est-ce que toutes les alternatives concernant l'antenne de l'aéroport sont maintenant exclues du projet?

Commentaires spécifiques relatifs à l'addenda 3

1. Section 5.1.2. – Section 7.2.5. modifiée : garages et ateliers (secteur 05), p. 5-15 à p. 5-18

Le projet prévoit l'agrandissement du garage et des ateliers de Saint-Eustache, situés en fin de ligne du train Deux-Montagnes. L'initiateur du projet peut-il préciser si l'agrandissement prévu affectera des milieux boisés puisque cette information ne semble pas disponible.

2. Section 5.2. – Nouvelle section 7.2.11.: stations et station terminale de l'antenne Rive-Sud, p. 5-26 à p. 5-29

Cette section présente les modifications apportées aux stations sur l'antenne Rive-Sud. À ce sujet, l'initiateur présente trois figures pour illustrer les nouveaux aménagements proposés aux stations (figures 5-24, 5-25 et 5-26). Par contre, la figure 5-24 est floue et ne permet pas de bien distinguer les modifications proposées. Il est demandé à l'initiateur de fournir une figure plus nette.

3. Section 6.3. - Évaluation des impacts environnementaux

L'initiateur mentionne que des impacts importants ont pu être évités suite à 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? L'initiateur peut-il quantifier cet écart?

De plus, dans cette même section, les impacts significatifs sont présentés dans les tableaux 6-1 à 6-4, cependant les tableaux sont également flous et ne permettent pas de prendre connaissance de toute l'information présentée. L'initiateur peut-il fournir des tableaux lisibles?

4. Section 7.5. - Analyse des impacts cumulatifs, p. 7-6

L'initiateur du projet mentionne que l'évaluation des impacts des projets connexes est incomplète puisque plusieurs informations supplémentaires sont manquantes. Il est également mentionné que des mesures d'atténuation adéquates seront élaborées pour en tenir compte. À cet effet, il est demandé de transmettre les informations ou les documents afférents lorsqu'ils seront disponibles.

5. Annexe O - Grille d'évaluation des impacts

Selon l'évaluation de l'initiateur, les impacts relatifs à la perte de superficies associées à un couvert végétal en zone urbanisée sont jugés non significatifs. Cette évaluation devra tenir compte de la représentation des milieux naturels terrestres dans la portion occidentale de l'île de Montréal.

Dans ce contexte, le massif forestier du parc nature des Sources est un élément stratégique de la portion occidentale de l'île de Montréal. De plus, l'excavation de la tranchée pourrait avoir un impact majeur sur l'hydrologie de ce parc, soit un site en voie de protection par la ville de Montréal. En plus, cette nouvelle infrastructure fragmentera l'habitat, ce qui peut s'avérer un frein au développement de 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.

3. CONCLUSION

À la lumière de l'analyse effectuée par les secteurs du Ministère il apparaît que le MFFP considère l'étude d'impact non recevable, puisque plusieurs questions d'ordre technique portant sur la faune et les milieux forestiers demeurent et que des précisions sont à fournir pour permettre l'évaluation environnementale du projet.

Le Ministère se rendra disponible pour répondre à toute question concernant son avis. Il faut noter qu'un échange avec l'initiateur du projet et les représentants du MFFP se tiendra le 10 ou le 11 août 2016 en présence du responsable du dossier au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

PERSONNES-RESSOURCES

Toute question selon les domaines d'activité peut être adressée à :

M. Étienne Drouin

Responsable des aspects faune
Direction générale du secteur métropolitain
Téléphone : 450 928-7608, poste 299

M. Hugues Rompré, ing.f.

Responsables des aspects forestiers
Direction générale du secteur métropolitain
Téléphone : 514 873-2140, poste 248

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-François Bergeron**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3122.

Direction des inventaires et du Plan métropolitain

Le 22 juillet 2016



Monsieur Denis Talbot
Directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Troisième avis de recevabilité
Réseau électrique métropolitain
V/Dossier : 3211-08-012

Monsieur,

À la suite de l'analyse de recevabilité des documents complémentaires à l'étude d'impact du projet mentionné en objet, soit l'addenda 3, nos conclusions sont à l'effet que certains éléments apparaissent incomplets. Le document annexé à la présente détaille les éléments d'information à compléter ou à préciser.

Pour ce qui est des autres éléments devant être pris en compte à cette étape, le promoteur a complété de façon satisfaisante et valable les évaluations requises. En conclusion, je juge donc l'étude d'impact recevable sur ces considérations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Daniel Donais, Ing., urb.

DD/LT/SG/ld

p.j.

**Étude d'impact sur l'environnement du projet de Réseau électrique
métropolitain (REM) - Addenda 3**
**Troisième analyse de recevabilité du ministère des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports**
Consultation interministérielle

Cette troisième série de questions et commentaires du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) répond à la demande d'analyse de recevabilité transmise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) le 29 juin 2016.

VOLUME 1 – RAPPORT PRINCIPAL

1. SECTION 3 - DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

• 3.2.1. Rencontres d'échanges ciblées et sectorielles (p.3-2) :

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 ? Leur expertise en matière de connexions transport collectif/transport actif nous incite à inviter CDPQ Infra à les consulter.

• 3.5.1 Réponses aux principaux enjeux du projet (p. 3-24) :

Sur l'île de Montréal, le 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 revient aux municipalités de l'agglomération de Montréal. De plus, comme l'objectif de CDPQ Infra est de s'assurer de la fluidité des déplacements et de l'accès aux stations, il apparaît opportun que CDPQ Infra soit partie prenante de la démarche de planification des axes routiers donnant accès aux stations du REM.

CDPQ Infra mentionne que « lorsque possible, les stationnements incitatifs seront étagés ». Quels sont les facteurs qui en déterminent l'étagement ?

2. SECTION 5 – DESCRIPTION DU PROJET

• 5.1.1.2 Nouvelle section 7.2.1.2 : Accès à la station Centre-ville par le sud (p.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 peut-on citer des exemples d'utilisation de cette technique ?

• 5.2 Nouvelle section 7.2.11 : Stations et station terminale de l'antenne Rive-Sud (p.5-26) :

Considérant l'étendue de certains parcs de stationnement incitatifs, est-ce que les impacts des distances de marche pour se rendre à la station ont été considérés ?

3. SECTION 6 – ANALYSE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

- 6.3.2.4.4. Section 9.3.2.3.4 modifiée : Circulation routière (p.6-12):

Les impacts sur la circulation (tous modes) aux abords des nouvelles gares n'ont pas encore été présentés. Cette évaluation doit être réalisée afin de s'assurer d'une accessibilité adéquate.

Puisque les gares du STC-Ouest et leurs accès sont localisés sur le réseau local, il y aurait lieu de réduire le nombre de places de stationnement autant que possible et de s'assurer d'une desserte en transport en commun afin de limiter la détérioration des conditions de circulation aux abords des gares.

- 6.3.3.1 Section 9.3.3.4 révisée : Organisation sociale et économie (p.6-17) :

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 ?

4. SECTION 7 – ÉVALUATION DES IMPACTS CUMULATIFS

- 7.2.3.2. Prolongement de l'autoroute 440 (p.7-4) :

Le MTMDET ne projette pas prolonger l'A-440 vers l'ouest en traversant la rivière des Prairies et l'Île-Bizard pour rejoindre l'autoroute 40 à Pierrefonds. Il serait opportun de corriger cette information.

VOLUME 3 – ANNEXE O – GRILLE D'ÉVALUATION DES IMPACTS (P.25) :

Comment l'impact positif majeur en exploitation (« réduction de l'utilisation du transport routier par transfert vers le SLR ») a-t-il été évalué ?

Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers

DESTINATAIRE : Madame Mireille Paul
Directrice de la Direction de l'évaluation environnementale des
projets nordiques et miniers

DATE : Le 28 juillet 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain
(Dossier 3211-08-012)

MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE), la présente note constitue notre second avis sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet de Réseau électrique métropolitain (RÉM) par CDPQ Infra inc., une filiale de la Caisse de dépôt et de placement du Québec (ci-après nommée « l'initiateur »), en ce qui concerne les aspects sociaux.

La production de cet avis repose sur la consultation et l'analyse des documents suivants :

- CDPQ Infra inc., *Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, Étude d'impact sur l'environnement (ÉIE)*. Vol. 1 : Rapport principal, Vol. 2 : Cartes, Vol. 3 : Annexes (avril 2016);
- CDPQ Infra inc., *Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement. Addenda n° 1* – Antenne Rive-Sud (mai 2016);
- CDPQ Infra inc., *Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement. Addenda n° 2* – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport. Vol. 1 : Rapport principal, Vol. 2 : Cartes, Vol. 3 : Annexes (mai 2016);
- CDPQ Infra inc., *Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement*. Première série de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC (RQC1) (juin 2016);
- CDPQ Infra inc., *Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement. Addenda n° 3* – Projet optimisé et intégré. Vol. 1 : Rapport principal, Vol. 2 : Cartes, Vol. 3 : Annexes (juin 2016);
- CDPQ Infra inc., *Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement*. Deuxième série de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC (RQC2) (juillet 2016);

- CDPQ Infra inc., *Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement*. Troisième série de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC (RQC3) (juillet 2016).

Des renseignements supplémentaires pertinents ont été fournis notamment à propos :

- des démarches d'information et de consultation (Addenda 3, chapitre 3);
- de l'accessibilité pour certaines catégories d'utilisateurs (RQC2, RE-77);
- de la création d'emplois lors des phases de construction et d'exploitation (RQC2, RE-74);
- de la planification conjointe des projets en cours ou envisagés dans la zone d'étude (RQC3, RE-30);
- et de la gestion du bruit en phase de construction (RQC2, RE-73).

Toutefois, quelques informations demeurent manquantes pour que l'ÉIE puisse être jugée complète en regard des aspects sociaux. Il s'agit de renseignements concernant les « comités de bon voisinage », le système de gestion des plaintes, le processus d'acquisition de terrains privés, ainsi que le programme de suivi et d'accompagnement en lien avec les impacts économiques susceptibles d'être occasionnés par le projet. Pour chacun de ces éléments, notre avis formule des demandes auxquelles l'initiateur doit répondre car les renseignements demandés seront nécessaires pour procéder à l'analyse environnementale du projet et évaluer son acceptabilité sur le plan social.

ADDENDA N° 3 – PROJET OPTIMISÉ ET INTÉGRÉ

Chapitre 3 : Démarche d'information et de consultation

3.5 Prise en compte de CDPQ Infra

3.5.4 Prochaines étapes

- Dans cette section, l'initiateur affirme que plusieurs moyens seront déployés durant la phase de construction pour diffuser l'information relative aux travaux et échanger avec les parties prenantes afin de minimiser les impacts. Tel que mentionné, « des comités de liaison seront mis en place et un système rigoureux et diligent de gestion des plaintes sera développé » (Addenda 3, p. 3-30). Quelques compléments d'information sont requis à ce sujet :

1. En ce qui concerne les comités de liaison, l'initiateur précise, en réponse à une question du MDDELCC, 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 (RQC3, RE-16). Considérant l'importance que peuvent avoir de tels comités pour minimiser les

impacts négatifs d'un projet et en bonifier les impacts positifs, l'initiateur doit s'engager à fournir les renseignements relatifs aux éléments suivants au MDDELCC 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 RÉM);
- mandats et objectifs;
- mode(s) de financement;
- fréquence des rencontres;
- mode(s) de diffusion des comptes rendus de leurs activités.

2. Considérant que l'initiateur a énoncé son intention de poursuivre le dialogue amorcé avec les parties prenantes à toutes les phases du projet, incluant la construction et l'exploitation (ÉIE, Vol. 1, p. 29), il doit indiquer s'il est 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 sont envisagés pour cette phase du projet?

3. L'initiateur doit fournir des précisions sur le système de gestion des plaintes qu'il compte 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? L'initiateur doit également indiquer si ce système de gestion des plaintes sera maintenu durant la phase d'exploitation.

Volume 2 : Cartes

Carte 16A : Infrastructures de transport

- Le sentier cyclable et pédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire, mentionné dans l'Addenda 2 (p. 5-127) et traversant l'aire d'étude de l'antenne Deux-Montagnes, n'est pas représenté sur la carte 16A. L'initiateur doit apporter cette correction et s'assurer que ce sentier ait été considéré dans l'évaluation des impacts de son projet.

DEUXIÈME SÉRIE DE RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MDDELCC (RQC2)

- En réponse à la question QC-71 au sujet des acquisitions et des servitudes requises pour le projet, l'initiateur mentionne que l'identification et l'évaluation des biens fonciers requis pour le projet sont en cours. Il souhaite maintenir la

confidentialité de ces renseignements car le tracé n'est pas encore définitif et la divulgation de ces informations pourrait avoir des conséquences importantes pour les personnes potentiellement visées (RQC2, RE-71).

L'initiateur a spécifié qu'il allait « prendre des ententes avec les propriétaires pour l'empiètement 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 ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports soit responsable du processus d'acquisition dans le cadre du projet (RQC2, RE-71), l'initiateur doit présenter une description générale de ce processus et de son déroulement. Il doit notamment indiquer si des compensations financières seront versées aux propriétaires et aux occupants des terrains privés visés par les acquisitions partielles ou totales (résidants, locataires, commerces, industries, etc.) et de quelle façon seront établis les montants de ces compensations, le cas échéant.

2. L'initiateur doit 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 leur sera offert (ex. : service d'accompagnement et d'aide à la relocalisation, versement d'indemnités pour couvrir les frais de déménagement et les dommages-intérêts en réparation du préjudice encouru, s'il y a lieu)?

3. En raison des impacts psychologiques, sociaux et économiques pouvant potentiellement découler de ces acquisitions (ex. : perte d'usage et/ou de revenus), des relocalisations (le cas échéant) ou du processus de négociation des compensations (ex. : stress et autres conséquences psychologiques) (BAPE, 2005 et 2009; Després et coll., 2010), l'initiateur doit s'engager à transmettre les informations suivantes au MDDELCC avant le début des audiences publiques du BAPE, car ces renseignements sont d'intérêt public :

- l'évaluation des impacts potentiels pour les propriétaires et les occupants des terrains privés visés par les acquisitions partielles ou totales;
- l'identification des mesures d'atténuation et de compensation prévues en regard des impacts potentiels associés aux démarches d'acquisition/relocalisation.

- L'initiateur doit apporter des corrections à la RE-135 afin de clarifier ses intentions quant aux mesures qui seront appliquées afin de minimiser les pertes économiques pour les entreprises et les commerces affectés par le processus d'acquisition ou par la perturbation de leurs activités durant les travaux de construction. La réponse donnée par l'initiateur a été reproduite deux fois dans son intégralité, à quelques différences près. 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 » (RQC2, p. 118 – *nous soulignons*), 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 » (RQC2, p. 119 – *nous soulignons*). L'initiateur doit donc préciser ses intentions quant à la mise en œuvre d'un tel programme de suivi.

DOCUMENTS REQUIS POUR L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'initiateur s'est engagé à déposer au MDDELCC plusieurs documents supplémentaires à la fin de l'été 2016 et certains d'entre eux sont de grand intérêt en ce qui concerne l'analyse des aspects sociaux du projet. Il s'agit, entre autres, d'études portant sur diverses composantes pouvant constituer des sources de nuisances pour la qualité de vie de la population au sein de l'aire d'étude (bruit, vibrations, entraves à la circulation, impacts visuels).

L'initiateur doit donc respecter son engagement à déposer les documents suivants au MDDELCC car ceux-ci seront nécessaires pour procéder à l'analyse environnementale du projet et évaluer son acceptabilité sur le plan social :

- les fiches techniques des stations (localisation et aménagement, incluant le raccordement aux réseaux piétonniers et cyclables), avec analyse des impacts (RQC2, RE-150);
- l'étude de circulation routière détaillée (RQC3, p. 2);
- l'étude de caractérisation de l'ambiance sonore et la modélisation des impacts du bruit (RQC3, p. 2);
- l'étude de caractérisation du niveau de vibrations et la modélisation de l'impact vibratoire (RQC3, p. 2);
- l'étude de l'impact sur le paysage et le plan d'intégration paysagère (RQC3, p. 2).

L'initiateur s'est aussi engagé à poursuivre le dépôt des sommaires des consultations avec les parties prenantes et la démonstration de la prise en compte des préoccupations à l'égard du projet, compte tenu que d'autres activités de consultation sont prévues à l'automne 2016 (RQC3, RE-15). Ces documents constituent une source d'information importante pour l'analyse de l'acceptabilité du projet sur le plan social. L'initiateur doit donc les transmettre au MDDELCC dès que possible.

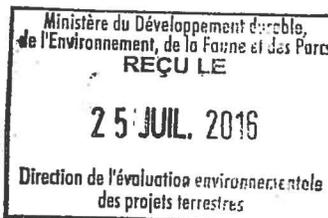
CONCLUSION

Considérant que des informations demeurent manquantes pour que l'ÉIE du projet de Réseau électrique métropolitain puisse être jugée complète à l'égard des aspects sociaux, l'initiateur doit répondre aux questions et aux engagements demandés dans le présent avis afin que nous puissions procéder à l'analyse environnementale du projet. Il est à noter que la participation du public au cours des audiences publiques prévues dans le cadre de la PÉEIE et l'analyse environnementale à venir pourront faire en sorte que de nouvelles demandes de précisions et d'engagements soient adressées à l'initiateur dans le but de favoriser la meilleure intégration possible du projet au sein de son milieu d'accueil.

Karine Dubé, M.A. Anthropologie
Spécialiste en évaluation des impacts sociaux
Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers (DÉEPNM)

RÉFÉRENCES

- BAPE. (2005). *Projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227*. Rapport d'enquête et d'audience publique n° 214. Québec : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.
- BAPE. (2009). *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount*. Rapport d'enquête et d'audience publique n° 262. Québec : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.
- DESPRÉS, C. et coll. (2010). *Le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 à Stoneham : suivi des impacts psychosociaux*. Québec : Université Laval, Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) et Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD).



Note

DESTINATAIRE : M. Denis Talbot, directeur p. i.
Direction générale de l'évaluation
environnementale et stratégique
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

DATE : Le 21 juillet 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du projet de
« Réseau électrique métropolitain (REM) / Addenda 3 et
réponses aux séries 2 et 3 de questions et commentaires »
— Volet milieux humides**

N^{os} DOSSIERS : SCW 985429; V/R 3211-08-012; N/R 5145-04-18 [572]

La présente donne suite à vos demandes des 29 juin et 13 juillet 2016 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné visant l'addenda 3, puis aux réponses aux deuxième et troisième documents de questions et commentaires concernant l'étude d'impact du Réseau électrique métropolitain (REM). Vous trouverez ci-dessous les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) qui portent uniquement sur le volet milieux humides.

Analyse de l'addenda 3

Les principaux commentaires émis lors de la première consultation par la Direction des évaluations environnementales concernant la nécessité de réaliser des inventaires, de fournir des données complètes, d'évaluer la valeur écologique des milieux humides et de proposer un plan de compensation avec programme de suivi, si des pertes de milieux humides sont envisagées, demeurent pertinents pour cet addenda.

La DEB considère l'addenda 3 de l'étude d'impact du projet de REM recevable dans la mesure où les informations manquantes sur les milieux humides seront fournies pour l'étape de l'analyse de l'acceptabilité pour les antennes supplémentaires ajoutées au projet initial.

Analyse des réponses aux deuxième et troisième séries de questions et commentaires

Dans l'ensemble, la DEB est satisfaite des réponses reçues à ses questions en considérant les données disponibles actuellement. Toutefois, il ne sera possible de se prononcer sur les grands enjeux pour les milieux humides que lorsque les informations complémentaires pour ces milieux seront disponibles (délimitation, caractérisation, évaluation de la valeur

...2

écologique). L'initiateur du projet devra respecter les échéances mentionnées dans ses documents (addenda 3 et réponses aux séries de questions 2 et 3) pour fournir les informations demandées, soit avant la présentation au BAPE. Ces informations sont essentielles dans une optique d'optimisation de certains tronçons du tracé affectant des milieux humides. Sans celles-ci, il n'est pas possible de se prononcer sur l'acceptabilité du projet.

Quelques éléments peuvent toutefois déjà être mentionnés à ce propos :

Concernant les questions visant le choix du tracé desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, la DEB réitère l'importance d'éviter de perturber le parc-nature Des Sources en évitant de le traverser de quelque façon que ce soit, comme le souligne également la Direction régionale de Montréal. Le tracé à prioriser pour atteindre cet objectif semble être le tracé 1A, à moins que d'autres variantes ne soient développées permettant de desservir uniquement la portion nord du Technoparc et de contourner le parc-nature.

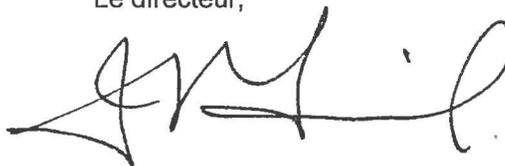
En lien avec la RE-119 de la 2^e série de questions, la DEB est en attente des résultats de l'étude de modélisation hydrogéologique spécifique au secteur du parc-nature visant à déterminer précisément l'ampleur et les impacts du rabattement de la nappe souterraine dans l'emprise des travaux d'excavation et de construction du tunnel qui desservirait l'aéroport de Montréal depuis le Technoparc. L'initiateur de projet indique qu'il est prévu recevoir cette étude avant la fin de l'année 2016. Celui-ci aurait avantage à obtenir le plus tôt possible ces résultats, car ceux-ci orienteront les discussions à venir sur le choix d'un tracé dans le secteur du parc-nature Des Sources. La DEB attendra les résultats de l'étude hydrologique et autres inventaires du milieu naturel avant d'envisager toute possibilité de traverser ce dernier.

Pour ce qui est des RE-123 et 133 de la 2^e série de questions, la pertinence des programmes de compensation et de suivi proposés devront effectivement être discutés avec le MDDELCC au regard des informations à recevoir à la suite des inventaires des milieux humides. Ces informations seront analysées notamment par rapport aux efforts d'évitement et d'atténuation et à l'importance des pertes en fonction de la superficie et de la valeur des milieux humides pour l'ensemble des tronçons assujettis à l'article 35.1 de la LQE.

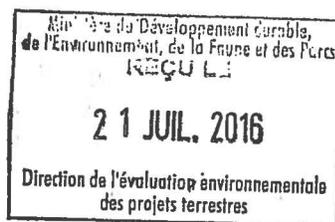
La DEB réitère la recevabilité de l'étude d'impact du projet dans la mesure où les informations manquantes sont fournies pour l'étape de l'analyse de l'acceptabilité et, pour la plupart, avant la présentation du projet au BAPE.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Chantal Bouchard au 418 521-3907, poste 4432.

Le directeur,



Jean-Pierre Laniel



Note

DESTINATAIRE : M. Denis Talbot, directeur p. i.
Direction générale de l'évaluation
environnementale et stratégique
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

DATE : Le 20 juillet 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du « Réseau électrique métropolitain (REM) » - Volet espèces floristiques menacées et vulnérables**

N^{os} DOSSIERS : SCW 985429; V/R 3211-08-012; N/R 5145-04-18 [572]

La présente donne suite à vos demandes d'avis du 29 juin et du 13 juillet 2016 sur les deuxième et troisième séries de réponses aux questions/commentaires déposées en juillet 2016 et sur l'addenda 3 qui décrit certaines optimisations du projet cité en objet. Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) portent sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

Réponses aux questions/commentaires des deuxième et troisième séries

La DEB considère le traitement de la question QC-118 satisfaisante. En effet, l'initiateur transmettra un rapport d'inventaire et les fichiers de forme dès que possible. De plus, il évaluera les impacts du projet sur l'ensemble du tracé et proposera un plan de protection et de suivi pour les EFMVS. La DEB n'a aucun commentaire à formuler relativement à la troisième série de réponses aux questions/commentaires.

Addenda 3 : optimisation du projet

L'étude mentionne que les travaux pourraient occasionner des pertes accidentelles sur diverses EFMVS (érable noir, caryer ovale, staphylier à trois folioles, podostémon à feuilles cornées) pour les antennes Deux-Montagnes et Sainte-Anne-de-Bellevue (vol. 3 : annexe O). Malgré l'indication d'impact possible sur les EFMVS, la DEB n'a aucun commentaire à formuler considérant que le rapport d'inventaire à venir lui permettra d'évaluer l'impact du projet relativement à cette composante.

...2

CONCLUSION

Après analyse, la DEB considère l'étude d'impact recevable pour les EFMVS, composante qui relève de son champ de compétence.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Nancy Hébert au 418 521-3907, poste 4416.



LC/NH/se

Line Couillard, chef d'équipe
Espèces et Communautés naturelles

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

DATE : Le 22 juillet 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur
l'addenda 3

N/Dossier : 3211-08-012

Cette note fait suite à votre demande d'avis concernant la recevabilité du troisième addenda du projet de Transport collectif REM dans la région montréalaise. L'analyse d'un ingénieur de mon équipe arrive à la conclusion que ce projet est recevable au point de vue des impacts hydrauliques si l'on fait abstraction des enjeux liés aux traversées des rivières des Prairies et des Mille Îles. Notons au passage que le volume 1 du consultant n'est pas daté. Étant donné la quantité imposante de documents déposés et l'échéancier très serré, il serait opportun d'avoir un registre des émissions actualisé.

Nous réitérons cependant nos préoccupations concernant les enjeux hydrauliques liés à l'implantation de structures dans ces deux rivières sur :

- L'approvisionnement en eau des populations riveraines de la couronne nord en période d'étiage sévère de la rivière des Mille Îles, notamment pendant la période de construction;
- La performance de la frayère multispécifique récemment aménagée par le ministère dans la rivière des Mille Îles;
- La délimitation des zones inondables de ces deux cours d'eau suite à l'implantation de ces nouvelles infrastructures;
- L'impact sur la qualité de l'information hydrologique provenant de la station hydrométrique de la rivière des Prairies. Cette station de mesure se trouve directement dans le secteur des travaux;

...2

- o L'opération des vannes ainsi que les conditions liées à la gestion du barrage du Grand Moulin à l'entrée de la rivière des Mille Îles lors de la phase de construction.

Ces enjeux devront être étudiés par le Promoteur et être soumis pour analyse à la Direction régionale de Montréal et Laval (DRAE) selon la procédure d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. À cet effet et comme il a été convenu, lors de la conférence téléphonique du 15 juillet dernier et où assistaient des représentants de votre équipe (DÉEPT), de la Direction régionale de Montréal et Laval (DRAE), de la Direction principale des barrages publics (DPBP) et de la Direction de l'expertise hydrique (DEH), nous comptons sur votre collaboration pour expliquer au promoteur le rôle de chaque unité impliqué du ministère en lien avec ces enjeux.

Il nous semble également important de rappeler que le ministère a procédé à des travaux d'écrêtage d'un haut-fond dans la rivière des Mille Îles en 2010, à proximité du pont ferroviaire. Il est donc important d'assurer la cohérence entre les objectifs de ces travaux (notamment d'augmenter le débit de la rivière en étiage) et ceux des travaux du REM à venir, afin d'éviter que les nouvelles structures restreignent le débit.

N'hésitez pas à communiquer avec monsieur Godin au 418 521-3993, poste 7309, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

Le chef de service par intérim,

Pour



Jean Francoeur, ing., M.Sc.

FG

cc. Mme Marilou Tremblay, directrice adjointe DRAE, Montréal et Laval

Note



DESTINATAIRE : Monsieur Denis Talbot, directeur p.i.
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres

DATE : Le 18 juillet 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM) /
Consultation sur l'addenda 3 et sur les 2^e et 3^e réponses aux
questions et commentaires

V/Réf. : 3211-08-012

N/Réf. : DPQA 1671

À la suite de vos demandes formulées les 29 juin 2016 et 14 juillet 2016, vous trouverez ci-jointe l'expertise technique de M. Julien Hotton, ingénieur, concernant l'objet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Hotton.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Le directeur par intérim,

Pierre-Guy Brassard

p. j.

c. c. M. Julien Hotton, DPQA

EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Pierre-Guy Brassard, directeur p. i.
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Julien Hotton, ing. M.Sc.

DATE : Le 15 juillet 2016

OBJET : **Projet de transport collectif à Montréal — Consultation sur l'addenda 3 et sur les 2^e et 3^e réponses aux questions et commentaires — analyse de la recevabilité, volet bruit**

V/Réf. :3211-08-012
N/i. : DPQA 1671

1 Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, dans ses demandes du 29 juin et du 14 juillet 2016, sollicite la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) pour la préparation d'un avis de recevabilité relativement au volet sonore d'une étude d'impact environnementale (EIE) portant sur le projet cité en objet.

2 Description sommaire du projet

Le projet consiste au déploiement d'un système de transport collectif, appelé Réseau électrique métropolitain (REM), permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, dans l'axe de l'autoroute 10 (A10) et via le nouveau pont Champlain ainsi que le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Montréal-Trudeau et à l'Ouest-de-l'Île. Le système proposé est de type métro léger électrique à conduite automatisée. Il sera opéré dans un corridor de rails dédiés, dans les deux directions. La mise en service prévue en 2020. Les documents consultés sont listés à la section *Références* à la fin de cet avis.

3 Directive ministérielle

La directive intitulée « *Directive pour le Système de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal par l'Agence métropolitaine de transport* », datée du 20 octobre 2014, ainsi que des directives complémentaires spécifiques au bruit environnemental transmises à l'initiateur en décembre 2015, lors de rencontres tenues en amont de l'étude d'impact, indique à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit réaliser. Les exigences formulées à l'égard du climat sonore concernent les aspects suivants :

- Le climat sonore actuel ;
- Le climat sonore projeté :
 - Contrôle du bruit en phase de construction ;
 - Climat sonore projeté en phase d'exploitation ;
- Le programme de surveillance et de suivi environnemental.

L'analyse de la recevabilité porte sur la qualité de l'étude d'impact et non sur le projet et ses impacts. Pour l'essentiel, il s'agit d'indiquer si tous les éléments requis relativement au volet sonore de l'étude d'impact ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif).

...2

4 Examen de la recevabilité du volet sonore de l'étude d'impact sur l'environnement

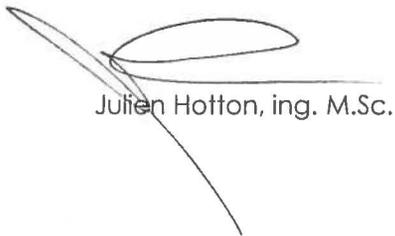
Nous avons pris connaissance des documents cités en objet mais, comme mentionné dans notre avis du 5 juillet 2016, étant donné que des études sur le climat sonore sont en cours, il ne nous est pas possible de donner d'avis sur leur recevabilité.

Toutefois, en plus des éléments déjà mentionnés qui sont attendus dans le cadre de cette étude d'impact, les remarques suivantes sont formulées :

- Plusieurs projets de 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'habitation 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'atténuations et les règles d'aménagement et de constructions qui seront appliquées. En plus d'être 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 essentielle.
- L'établissement du REM est de ses stations impliquerait probablement une réorganisation des réseaux d'autobus collecteurs. Nous sommes d'avis qu'une sensibilisation auprès des autorités responsables de la gestion des systèmes de rabattement des autobus vers les stations du SLR à l'effet de prendre en compte l'exposition des récepteurs sensibles au bruit est essentielle.

5 Conclusion

L'examen en recevabilité de l'EIE du projet de Réseau électrique métropolitain, pour le volet sonore, a soulevé certaines préoccupations et des remarques sont émises. Notre analyse pourra se poursuivre quand les études sur le climat sonore seront déposées.



Julien Hotton, ing. M.Sc.

Références

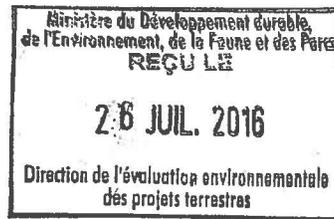
«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – **Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré** — déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 1 – Rapport principal», CDPQ Infra inc., non daté (reçu en juin 2016).

«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – Addenda no 3 – **Projet optimisé et intégré** — déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 2 – Cartes», CDPQ Infra inc., Juin 2016.

«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – Addenda no 3 – **Projet optimisé et intégré** — déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 3 – Annexes», CDPQ Infra inc., Juin 2016.

«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – **Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC** — déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques», CDPQ Infra inc., Juillet 2016.

«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – **Réponses aux questions et commentaires additionnelles du MDDELCC** — déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques», CDPQ Infra inc., Juillet 2016.



DESTINATAIRE : Monsieur Denis Talbot
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

DATE : Le 22 juillet 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM)
N/Réf. : 7610-06-01-08732-00

Monsieur,

La présente donne suite à votre demande du 29 juin 2016, sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique. Nos commentaires portent sur l'addenda 3-Projet optimisé et intégré, de l'étude d'impact sur l'environnement du réseau électrique métropolitain.

Veillez trouver ci-joint les commentaires de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal concernant la recevabilité du projet mentionné en rubrique.

La directrice adjointe,

Marilou Tremblay

MT/MD/am

Bureau de Montréal
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9
Téléphone : 514 873-3636
Télécopieur : 514 873-5662

Courriel : marilou.tremblay@mdelcc.gouv.qc.ca
Internet : www.mdelcc.gouv.qc.ca

Bureau de Laval
850, boulevard Vanier
Laval (Québec) H7C 2M7
Téléphone : 450 661-2008
Télécopieur : 450 661-2217

Bureau de Lanaudière
100, boulevard Industriel
Repentigny (Québec) J6A 4X6
Téléphone : 450 654-4355
Télécopieur : 450 654-6131

Bureau des Laurentides
300, rue Sicard, bureau 80
Sainte-Thérèse (Québec) J7E 3X5
Téléphone : 450 433-2220
Télécopieur : 450 433-1315

DESTINATAIRE : Madame Marilou Tremblay
Directrice adjointe de la direction de l'analyse et de l'expertise de
Montréal et Laval

DATE : Le 22 juillet 2016

OBJET : Réseau Électrique Métropolitain (REM)

N/Réf. : 7610-06-01-08732-00

Nous donnons suite à la demande de la direction des évaluations environnementales des projets terrestres du, 29 juin 2016, concernant la recevabilité de l'addenda 3 de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique.

Commentaires

- Section 4.1.1.1.1 : Est-ce que le rapport de SM, daté d'avril 2016, est le même qui est présenté à l'annexe de l'addenda 2 ?
- Le rapport de phase I de la firme Hatch devant être joint à l'annexe B ne semble pas être inclus en annexe ;
- Section 4.1.1.1.3 : Les études de caractérisation phase II, déjà réalisées, ne semblent pas être jointes en annexe, à l'addenda 3 ;
- Volume 2 : carte 6 : Sous le volet eaux souterraines, on indique « plage B-C » pour la contamination des eaux souterraines, ce qui ne s'applique qu'aux sols ;
- Section 6.3.2.1 : Veuillez détailler les impacts sur le régime des glaces et la qualité des eaux de surface, touché par les activités de construction sur l'antenne de Deux-Montagnes et présenter les mesures d'atténuation ;
- 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. De plus, des impacts appréhendés sur le milieu naturel sont aussi à considérer sur ce site, il faudrait tenir compte

des projets de développements projetés ou en cours ainsi que des mesures de compensation exigées par le MDDELCC dans ce secteur ;

- 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. De plus, l'arrondissement St-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 St-Laurent ;
- Le tracé proposé pour la desserte de l'aéroport est inacceptable, même avec les mesures de mitigation proposées, puisque ce tracé aura des impacts significatifs permanents sur l'intégrité du parc-nature des Sources et des milieux naturels qu'il abrite. Une autre option de tracé doit être proposée ;
- La carte 2 intitulée « Sites préoccupants » du volume 3 de l'Addenda 2 (p 41/578) illustre des variantes de tracés dans le secteur de l'aéroport. Ces tracés ne sont cependant pas les mêmes que ceux illustrés à l'annexe 2. Veuillez expliquer ce point ;
- La carte 10 du volume 2 de l'Addenda 3 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 St-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 ;
- Tel qu'indiqué à l'Annexe G du volume 3 de l'Addenda 3, des inventaires spécifiques pour relever la présence d'espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être, ainsi que la présence d'espèces exotiques envahissantes, devront être réalisés.



Mouna Darif, M.Sc
Analyste pour la DRAE

MD/am

p.j.