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

Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale Montréal-Laval-Lanaudière	Marcel Tremblay	16 juin 2008	1 page.
2.	Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine	Direction de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Gilbert Lepage	19 juin 2008	1 page.
3.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	2 juillet 2008	3 pages.
4.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides	Yvan Leroux	13 juin 2008	4 pages.
5.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides	Yvan Leroux	5 septembre 2008	2 pages.
6.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales	Lucie Tremblay	2 septembre 2008	1 page.
7.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales	Johanne Dumont	11 juin 2008	2 pages.
8.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction générale de Laval-Lanaudière-Laurentides	André B. Lemay	10 septembre 2008	2 pages.
9.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction générale de Laval-Lanaudière-Laurentides	André B. Lemay	19 juin 2008	3 pages.
10.	Ministère des Transports	Direction de Laval-Mille-Îles	Chantal Gingras	17 juin 2008	1 page.
11.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère	Jean Pierre Lefebvre	30 mai 2008	4 pages.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	16 mai 2008	1 page.

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
13.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction des politiques de l'eau</i>	<i>Normand Boulianne</i>	<i>17 juin 2008</i>	<i>5 pages.</i>
14.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés</i>	<i>Richard Martel</i>	<i>5 juin 2008</i>	<i>3 pages.</i>
15.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du patrimoine écologique et des parcs</i>	<i>Jean-Pierre Laniel</i>	<i>25 juin 2008</i>	<i>2 pages.</i>
16.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du patrimoine écologique et des parcs</i>	<i>Jean-Pierre Laniel</i>	<i>20 juin 2008</i>	<i>2 pages.</i>
17.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	<i>Pierre Walsh</i>	<i>28 août 2008</i>	<i>2 pages.</i>
18.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	<i>Yves Grimard</i>	<i>19 juin 2008</i>	<i>3 pages.</i>
19.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides</i>	<i>Marc Léger</i>	<i>9 juillet 2008</i>	<i>2 pages.</i>
20.	<i>Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation</i>	<i>Direction régionale de Lanaudière</i>	<i>Daniel Boutin</i>	<i>17 juin 2008</i>	<i>1 page.</i>
21.	<i>Ministère du Tourisme</i>	<i>Direction régionale de Québec</i>	<i>Serge Fournier</i>	<i>29 mai 2008</i>	<i>1 page.</i>



Direction régionale Montréal-Laval-Lanaudière



L'Assomption, le 16 juin 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Chef de service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Train de banlieue de l'Est- Lien ferroviaire entre Mascouche/ Terrebonne et Repentigny

Madame,

Tel que demandé dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons pris connaissance de l'étude d'impact déposée et citée en rubrique. De manière générale l'étude d'impact est bien documentée et complète. Cependant, certains points méritent des éclaircissements.

Comme nous le constatons, la construction du train de banlieue aura comme principale conséquence d'amputée une partie des terres agricoles situées entre le boulevard Pierre-Le-Gardeur et le chemin de la Presqu'île à Repentigny. Quatre lots seront touchés pour ce tronçon ferroviaire, ce qui implique une perte nette en superficie pour l'agriculture et aussi une perte de revenu. À cet égard, est-ce que le promoteur prévoit dédommagé les producteurs et si oui de quelle manière? De plus, l'étude d'impact précise qu'un seul lot fera l'objet d'une demande à la CPTAQ, qu'en est-il des trois autres lots?

Le rapport (section Bilan environnemental-phase d'exploitation) nous indique que la présence de la voie ferrée (nord-est de la Presqu'île) entraînera un morcellement des terres ce qui risque de compliquer l'accès aux exploitants. L'AMT a-t-il prévu des mesures d'atténuation pour faciliter l'accès aux terres concernées? De plus, étant donné qu'une partie du fossé du lot 2 1003 022, sera déplacée, quelles mesures sont prévues pour protéger les fossés de drainage pour ne pas nuire à l'égouttement des terres?

Considérant que le développement d'infrastructures routières est un facteur majeur contribuant à l'étalement urbain et à la pression sur la zone agricole. La pression est d'autant plus forte que le projet de train se trouve en territoire périurbain. Est-ce que le promoteur prévoit documenter davantage cette problématique?

Je vous prie d'accepter, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,

Marcel Tremblay

MT/MCB/mb

L'Assomption
867, boul. l'Ange-Gardien, C.P. 3396
L'Assomption (Québec) J5W 4M9
Téléphone : (450) 589-5781 ou 1-800-810-5781
Télécopieur : (450) 589-7812
www.mapaq.gouv.qc.ca





Sainte-Thérèse, le 19 juin 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Ministère du développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne
et Repentigny

Madame,

La présente lettre fait suite à la vôtre en date du 9 mai dernier concernant le
sujet mentionné en titre.

Au meilleur de nos connaissances et selon notre champs de compétence,
nous considérons que les renseignements demandés ont été traités de
façon satisfaisante et valable dans le document soumis en avril 2008.
Toutefois, il y aurait lieu de faire une évaluation plus approfondie du
potentiel archéologique par la réalisation d'un sondage archéologique.

Espérant le tout conforme à vos attentes, je vous prie de recevoir, Madame,
mes salutations distinguées.

Le directeur,



Gilbert Lepage

Québec, le 2 juillet 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny
(3211-08-009)**

Madame,

Nous donnons réponse à votre demande relativement à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet « *Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny* » (3211-08-009). Nous vous transmettons les commentaires qui ont été rédigés par la Direction de santé publique et des services sociaux de Lanaudière.

Vous trouverez d'ailleurs les quelques interrogations pour lesquelles des précisions sont toutefois nécessaires.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



GS/MS/sm

pour Guy Sanfaçon, Ph.D
Pharmacologue-Toxicologue
Coordonnateur en santé environnementale
Direction de la protection de la santé publique

p. j.

Direction de santé publique
et d'évaluation

PAR COURRIEL

Le 26 juin 2008

Monsieur Guy Sanfaçon.
Coordonnateur en santé environnementale
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 : Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et
Repentigny (3211-08-009)**

Monsieur,

Par la présente, nous vous transmettons notre analyse d'un point de vue de santé publique de la recevabilité de l'étude ci-dessus mentionnée.

Les éléments du projet susceptibles d'affecter la santé publique semblent avoir été pris en compte par l'initiateur du projet, l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT). Vous trouverez ci-après les quelques interrogations pour lesquelles des précisions sont toutefois nécessaires.

Au paragraphe **6.5.1.10 Climat sonore** (p.295), il est mentionné que «...si le train circule à une vitesse d'au plus 58 km/h entre les gares Repentigny et Charlemagne au lieu de 97 km/h tel que prévu initialement, les impacts sonores aux résidences de ce secteur seront nuls». Compte tenu de la proximité du milieu bâti (notamment trois écoles et deux CPE) et de l'impact appréhendé sur le climat sonore, la réduction de la vitesse de circulation du train sur ce tronçon est-elle une mesure d'atténuation qui a été définitivement retenue par l'initiateur du projet ? Le choix du matériel roulant (type de roues, de freins) peut-il contribuer à atténuer l'impact sur le climat sonore ?

La section **8.2.2 Risques contributeurs B-4)** (p.330), présente brièvement les conclusions de l'étude de risque concernant le passage du train de l'Est sur la propriété de General Dynamics. S'agit-il de l'évaluation du pire scénario de sinistre (le consultant a-t-il pris en considération la capacité d'entreposage et/ou production maximale, actuelle et projetée de l'entreprise) ?

Une évaluation préliminaire de l'impact d'une explosion ou d'un incendie sur le terrain de l'entreprise Inter Propane inc. est présentée à la section **8.2.2 Risques contribuant B-7** (p.333). Il est fait mention que les conséquences d'un tel événement sur les installations de la gare de Mascouche seront évaluées par une étude détaillée. Cette section apparaît donc incomplète. À quel moment l'initiateur du projet compte-t-il présenter les conclusions de cette étude et les mesures d'atténuation qui en découlent, selon le cas ?

Finalement, nous estimons important, comme le souligne l'initiateur du projet à la section **6.4.2.3 Gare Terrebonne** (p.281), que les ambulances empruntant le boulevard Lucille-Teasdale bénéficient en tout temps d'un espace suffisant et sécuritaire pour accéder à l'Hôpital Pierre-Le Gardeur.

L'implantation du train de l'Est est un gain important en matière de transport collectif pour les populations du Sud de Lanaudière et contribuera à réduire la pollution atmosphérique et les gaz à effets de serre générés quotidiennement par le transport automobile. Toutefois, la DSPE encourage l'AMT à envisager l'électrification complète du parcours gare Centrale-gare de Mascouche, alternative qui permettrait d'accentuer encore davantage les impacts positifs de ce projet.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Original signé par :

Élyse Brais, M. Sc.
Agente de planification, programmation et recherche

EB/cr

Le 13 juin 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

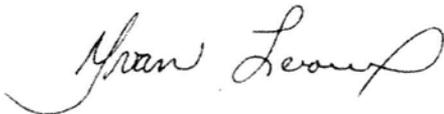
**OBJET: Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et
Repentigny
Avis de recevabilité de l'étude d'impact
(3211-08-009)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 9 mai 2008 demandant à notre Direction de commenter le document déposé en avril 2008 par L'Agence métropolitaine de transport pour son projet de lien ferroviaire entre les municipalités de Mascouche, Terrebonne et Repentigny, nous en avons effectué l'examen. Après analyse, nous considérons que l'étude d'impact est incomplète et, par conséquent, irrecevable.

Vous trouverez ci-joint le rapport d'analyse de recevabilité préparé par M. Paul Lefebvre, responsable à notre Direction régionale du suivi des dossiers d'évaluations environnementales. Pour toute demande de renseignements supplémentaires, vous pouvez le joindre par téléphone au 450 757-7994 ou par courriel à paul.lefebvre@misp.gouv.qc.ca.

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



Yvan Leroux
Directeur régional par intérim

YL/PL/lis

P. J.

c. c. Monsieur Éric Houde, directeur des Opérations
Monsieur Raynald Chassé, coordonnateur SSR
Monsieur Paul Lefebvre, conseiller en sécurité civile

***Train de l'Est – Lien ferroviaire entre
Mascouche / Terrebonne et Repentigny***

Dossier 3211-08-009 de la Direction des évaluations environnementales
du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Rapport d'analyse sur la recevabilité du projet

Par : Paul Lefebvre
Conseiller en sécurité civile
Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides
Ministère de la Sécurité publique

Joliette, 10 juin 2008

PREMIER AVIS SUR LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Page 330 - Section 8.2.2 - sous-section B-4 : Concernant les risques dits *contribuants*, le promoteur mentionne pour le site de General Dynamics avoir fait réaliser une étude de risque par Baker Engineering and Risk Consultants inc. et que, selon les conclusions de cette étude, « *les risques sont de faible importance et sont nettement inférieurs aux critères généralement établis par l'American Public Transportation Association (APTA), de même que pour la sécurité des passagers* ». Il ajoute : « *d'après les calculs et les simulations effectuées, les dommages aux trains devraient se limiter à des dommages mineurs* » et « *en raison des risques considérés très faibles, aucune mesure d'atténuation n'est jugée requise* ». Le promoteur peut-il fournir cette analyse de risque?

Page 333 - Section 8.2.2 - sous-section B-7 : Concernant une explosion ou un incendie sur le terrain de l'entreprise Inter Propane inc., il est mentionné que les voies de garage sont situées à environ 400 m d'un réservoir de gaz propane et qu'en cas d'incendie et d'explosion du réservoir, des pièces du réservoir pourraient être projetées en direction des installations de la gare. Le promoteur fait-il référence au plus gros réservoir de propane situé sur cette propriété d'une capacité de 62 000 gallons US (234500 L) ou 118 000 Kgs? L'extrémité sud-est de ce réservoir ne serait-elle pas plutôt située à environ 270 m des voies de garage? Le promoteur peut-il localiser les deux extrémités du quai d'embarquement long de 300 m par rapport à ce réservoir? Le promoteur peut-il évaluer les probabilités d'occurrence et les conséquences a) d'un feu du nuage de vapeurs b) d'une explosion du nuage de vapeurs ou c) d'un B.L.E.V.E. (boiling liquid expansion vapor explosion) de ce réservoir et joindre le résultat sous forme de tableaux et de cartes selon la méthode du pire scénario et des scénarios les plus probables? Les valeurs de référence à utiliser sont de 0,3 psi et de 1 psi pour la surpression et pour la radiation thermique, celle équivalente à une exposition d'une durée de quarante secondes à des radiations reçues de 3 et de 5 kW/m².

D'autres réservoirs plus petits mais également plus rapprochés se retrouvent sur le site de cette entreprise. Le promoteur peut-il évaluer, en tenant compte de l'effet domino, si ces réservoirs ne causeraient pas de risques supérieurs selon les mêmes méthodes?

Le promoteur peut-il joindre à ces analyses une évaluation du risque individuel, pour les passagers et pour les occupants du bâtiment multifonctionnel? Un incendie ou une explosion sur le site de cette entreprise entraînerait-elle l'évacuation immédiate de la gare? Les abris pour les usagers dont on fait mention à la section 5.3.2.6 seront-ils conçus en fonction de la survenue possible d'un tel événement?

Page 336 – Section 8.2.3 – Sous-section C-5 Concernant d'éventuelles activités illicites dans le tunnel piétonnier à la gare de Charlemagne, le promoteur prévoit-il y installer à intervalles réguliers des moyens de télécommunications pour les usagers pour qu'ils puissent rapidement demander de l'aide?

Page 341 – Section 8.4.2 au dernier paragraphe, il est mentionné : « En cas d'incendie survenant à proximité du réservoir, l'augmentation de la pression du gaz par la chaleur du brasier combiné (sic) à un mauvais fonctionnement de la valve de sécurité pourrait entraîner l'explosion du réservoir... » **et page 11 de l'Annexe R :** « Si la valve d'urgence fait défaut, le réservoir pourrait éclater par les extrémités...), le promoteur relie systématiquement l'occurrence de l'explosion du réservoir de propane soumis à une irradiation au défaut de fonctionnement de la valve de sécurité. Se pourrait-il qu'un B.L.E.V.E. survienne même si la ou les valves de sécurité sont fonctionnelles?

Page 345 - Section 8.6 : En plus de mises à jour périodiques pour tenir compte de l'évolution du milieu, il y est mentionné que des mises à jour du plan d'intervention en cas d'urgence pourraient également être réalisées à la suite d'une situation d'urgence ou d'une simulation de situation d'urgence révélant un aspect pouvant être amélioré. Le promoteur possède-t-il un programme d'exercices d'interventions d'urgence pour ses autres installations? Le promoteur prévoit-il joindre des partenaires identifiés dans les fiches de situation de l'annexe R à la tenue de ces exercices? Le promoteur peut-il joindre à son plan d'urgence un programme quinquennal d'exercices?

Conclusion :

Nous ne pouvons, en ce qui a trait aux items reliés à notre mandat, qualifier la version actuelle de l'étude d'impact de recevable. L'inclusion par le promoteur dans une version révisée de l'étude d'impact des informations relatives aux points que nous avons soulevés pourra modifier cet avis.



Références:

- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT - *Projet du train de l'est*, Étude d'impact sur l'environnement, préparée par Le consortium DS-SM-HMM, avril 2008, 368 pages et 18 annexes;
- DÉVELOPPEMENT DURABLE, ENVIRONNEMENT ET PARCS — *Directive –Train de l'est – Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et Repentigny*, septembre 2006, 24 pages.

c.c. Monsieur Éric Houde, directeur des Opérations
Monsieur Yvan Leroux, directeur régional par intérim
Monsieur Raynald Chassé, coordonnateur SSR

Le 5 septembre 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et
Repentigny
Second avis de recevabilité de l'étude d'impact
(3211-08-009)**

Madame,

À la demande de M. Hubert Gagné, chargé de projet de votre Service, demandant à notre Direction de commenter le document déposé en août 2008 par l'initiateur en réponse aux questions et commentaires pour son projet de lien ferroviaire, nous en avons fait l'examen. Le ministère de la Sécurité publique considère que l'initiateur a répondu de façon satisfaisante aux questions 26, 28 et 30. Cependant, afin d'être en mesure de nous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet, l'initiateur devra développer sa réponse à la question 27.

En effet, nous considérons que l'initiateur doit évaluer le risque que représente le site d'entreposage de propane de la compagnie Inter-Propane inc. pour les installations de la future gare et ses usagers. Entre autres, l'initiateur doit préciser les distances entre le réservoir de grande capacité situé sur le site de cette entreprise et les différentes installations de la gare. Il doit, de plus, estimer les probabilités d'occurrence et les zones de conséquences d'un feu de nuage de vapeurs, d'une explosion du nuage de vapeurs et d'un B.L.E.V.E. du contenu de ce réservoir, et ce, aux valeurs de référence déjà mentionnées à la question 27 pour la suppression et la radiation (selon la méthode du pire scénario et du scénario alternatif le plus pénalisant). Il doit également estimer si les effets domino possibles aggravent le risque. Nous réitérons notre question concernant la possibilité qu'un B.L.E.V.E survienne même si la ou les valves de sécurité fonctionnent. Finalement, nous demandons à l'initiateur de procéder à l'évaluation du risque individuel pour les passagers et les occupants du bâtiment multifonctionnel en fonction des scénarios retenus.

... 2

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec M. Paul Lefebvre, responsable à notre Direction régionale du suivi des dossiers d'évaluations environnementales, par téléphone au 450 757-7994 ou par courriel à paul.lefebvre@misp.gouv.qc.ca.

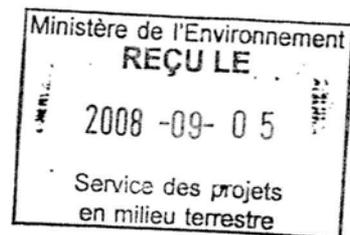
Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour :

Yvan Leroux
Directeur régional par intérim

YL/PL/lis

c. c. Monsieur Éric Houde, directeur des Opérations
Monsieur Raynald Chassé, coordonnateur SSR
Monsieur Paul Lefebvre, conseiller en sécurité civile



Montréal, le 2 septembre 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Train de l'Est de l'AMT – Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne
et Repentigny/Charlemagne**

Madame,

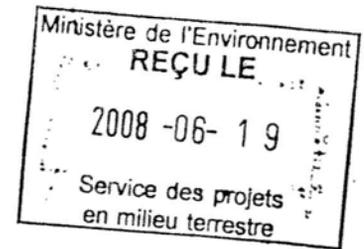
La Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales de notre ministère a pris connaissance du document contenant les réponses aux questions et commentaires formulés par les différents ministères dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet cité ci-dessus.

Nous tenons à vous informer qu'à la lecture de ce document, le ministère des Affaires municipales et des Régions n'a aucun commentaire à formuler.

Veillez recevoir madame Théberge mes salutations distinguées.

La directrice,

Lucie Tremblay



Montréal, le 11 juin 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Avis du ministère des Affaires municipales et des Régions
Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche, Terrebonne
et Repentigny**

Madame,

À votre demande, la Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales (DMAAM) de notre ministère a procédé à l'analyse de l'étude d'impact sur l'environnement produite par le consortium DS-SM-HMM concernant le projet cité ci-dessus. Rappelons que le présent avis s'inscrit à l'étape de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact.

De façon générale, la DMAAM considère que l'ensemble des éléments requis par la directive émise par votre ministre pour la réalisation de l'étude d'impact qui est reproduite à l'annexe A de cette étude, ont été traités et étudiés de manière satisfaisante. Par ailleurs, la DMAAM souhaite commenter les éléments de l'étude qui se rapportent à l'aménagement du territoire et à la consultation du milieu. On constate d'abord à la lecture de cette étude que le consortium a examiné les documents de développement et d'aménagement des principales instances régionales et locales concernées par ce projet soit, le schéma d'aménagement et de développement des MRC Les Moulins et L'Assomption ainsi que le plan d'urbanisme des municipalités de Terrebonne, Mascouche, L'Assomption et Repentigny. D'autre part, le consortium indique dans l'étude d'impact que l'AMT a mis en place un comité de suivi regroupant les représentants des différents organismes du milieu dont les municipalités concernées par ce projet pour discuter de la faisabilité technique, environnementale et sociale du projet.

.../2

Pour ce qui est de la présentation générale de l'étude d'impact, mentionnons que plusieurs coquilles sont demeurées dans le texte, surtout en ce qui a trait à l'épellation des instances gouvernementales et de planification régionale et locale (MAMM p. 6, CMM, p. 17, Pointe-aux-Trembles, p. 10, MRC Les Moulins, p. 13, MRC L'Assomption, pp. 13, 17, etc.). Par ailleurs, les parties consacrées aux grandes affectations du territoire, aux affectations locales, au zonage municipal et à l'utilisation du sol sont à remarquer par leur description détaillée et leur ampleur, soit totalisant près de 30 pages. De plus, il y aurait lieu d'ajouter le titre du chapitre concerné (3.6 Milieu humain, par exemple) au haut de chaque page de manière à mieux s'y repérer dans cette étude volumineuse. Soulignons enfin la qualité des figures cartographiques (précision de la trame urbaine en fond de carte, échelles appropriées, clarté des légendes) et des photographies (clarté) dans le rapport principal et les annexes.

Finalement, nous n'avons aucune question précise à formuler à l'initiateur de ce projet.

En espérant le tout conforme à votre demande, veuillez recevoir madame Théberge mes salutations distinguées.

La directrice par intérim,



Johanne Dumont

Montréal, le 10 septembre 2008

Madame Marie-Claude Thériège
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Train de l'Est - Lien ferroviaire entre Mascouche, Terrebonne et
Repentigny, réponses aux questions et commentaires, étude de
recevabilité, V/Réf. 3211-08-009**

Madame,

Voici nos commentaires touchant les aspects fauniques et les habitats de la faune, sur le document daté d'août 2008, du projet de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) : « Projet du Train de l'Est, Étude d'impact sur l'environnement, réponse aux questions et commentaires formulés dans le cadre de l'analyse de recevabilité ».

En ce qui concerne notre champ de compétence, les réponses aux questions nous apparaissent, dans l'ensemble, assez complètes. Toutefois, certains points nécessitent que des précisions soient obtenues de la part de l'AMT.

6.4.1 Voie ferrée, 6.4.1.6 Faune terrestre :

L'étude du potentiel de présence des espèces d'amphibiens et de reptiles à statut précaire possède un intérêt en soi. Malgré la présentation d'observations opportunistes, il apparaît qu'aucun réel inventaire herpétologique n'a été réalisé sur les grands ensembles, notamment le Grand marécage, tel que demandé à la précédente étape. Nous considérons toujours que cet inventaire est nécessaire à une bonne connaissance du milieu afin de bien évaluer les impacts du projet.

6.7 Bilan environnemental

R.23, l'approche « éviter, minimiser, compenser » retenue par le promoteur est sûrement valable, et bien appliquée. La proposition de compenser la perte de 1,9 hectare de milieux humides par l'aménagement de champs en friche s'avère peu intéressante. On devra plutôt, dans la mesure du possible, voir à sécuriser la conservation de milieux humides dans ce secteur tel que mentionné dans nos précédents commentaires.

La partie de nos commentaires sur le ruisseau de Feu n'a pas été traitée. Nous réitérons donc notre demande, à l'effet de préciser les mesures qui permettront : « Dans la partie située au nord de la jonction du tracé ferroviaire avec l'autoroute 640, d'assurer les apports en eau vers la branche nord-est du ruisseau de Feu, afin d'éviter les pertes de surfaces drainées via cette branche. ». Si des échanges étaient nécessaires pour mieux saisir le sens de cette intervention, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Programme de suivi environnemental :

Ce programme devra comprendre le suivi environnemental des espèces d'amphibiens et de reptiles dans les milieux humides touchés par le projet, non seulement le suivi des espèces à statut précaire.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à nos commentaires. En souhaitant le tout à votre satisfaction, recevez, Madame, mes meilleures salutations.

Le directeur général,



André B. Lemay



Montréal, le 19 juin 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Train de l'Est - Lien ferroviaire entre Mascouche, Terrebonne et
Repentigny, V/Réf. 3211-08-009**

Madame,

Voici nos commentaires touchant les aspects fauniques et les habitats de la faune, quant à la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement datée d'avril 2008, du projet du Train de l'Est, présenté par l'Agence métropolitaine de transport.

Les éléments de la directive transmis par le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs ont été bien traités dans l'ensemble. Toutefois certains aspects ont été couverts plus succinctement ou ont été omis.

Boisés et milieux humides :

Des pertes permanentes d'habitats pour la faune sont anticipées avec la destruction de superficies boisées et de milieux humides. La fragmentation et la disparition de ces habitats devraient être présentées de façon plus précise et quantifiées. Des mesures pour limiter ces pertes, les minimiser ou les compenser doivent être élaborées. Il y aura lieu de considérer d'abord le secteur du Grand marécage situé à la tête du ruisseau de Feu, lors de la mise en place de mesures de compensation. Celles-ci pourront être de type acquisition ou ententes de conservation à long terme, sans s'y limiter.

De plus, comme une partie du tracé est située en bordure du Grand marécage, un inventaire herpétologique de ce milieu devra être réalisé, parallèlement à l'inventaire floristique prévu dans les mesures d'atténuation présentées à l'étude d'impact.

Dans la partie située au nord de la jonction du tracé ferroviaire avec l'autoroute 640, on devra prévoir une structure permettant d'assurer les apports en eau vers la branche nord-est du ruisseau de Feu ceci, afin d'éviter les pertes de surfaces drainées via cette branche (voir figure jointe).

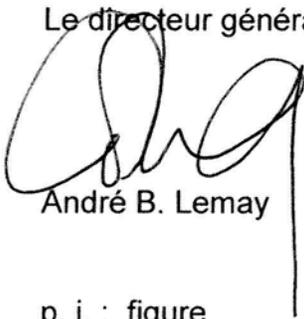
D'autre part, le stationnement incitatif proposé à l'intersection du chemin Saint-Charles et de la rue Gagnon près de la gare de Charlemagne, nous apparaît incompatible avec le plan d'aménagement et de mise en valeur du parc faunique du ruisseau de Feu. Ce territoire devrait être affecté à un usage plus léger, respectant le caractère naturel du site.

L'habitat du poisson :

La traverse de la rivière Mascouche représente une perte nette et permanente non quantifiée de l'habitat du poisson. La surface perdue est faible mais cette perte n'est pas mentionnée dans l'étude. La construction de piliers pour soutenir un pont de si courte portée devra être justifiée. Dans le cas où il ne serait pas faisable de retirer ces piliers, les pertes d'habitat devront être comptabilisées pour être compensées.

En souhaitant le tout à votre satisfaction, recevez, Madame, mes meilleures salutations.

Le directeur général,

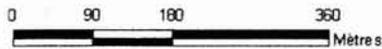
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Lemay', written over a printed name.

André B. Lemay

p. j. : figure

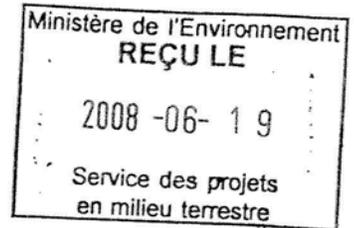


Localisation de la branche nord-est du Ruisseau de Feu,
À la délimitation des municipalités de Terrebonne et Charlemagne



Ressources naturelles
et Forêt
Québec

Source BDTQ, Projection MTM NAD 83
Gouvernement du Québec
Orthophotographie CMM 2007
Juin 2008



Laval, le 17 juin 2008

Madame Marie-Claude Thériège, chef
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : Recevabilité de l'étude d'impact
Train de l'Est — Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et Repentigny
V/réf. : 3211-08-009
N/réf. : 4.09-03-10

Madame,

Nous avons reçu l'étude d'impact que vous avez transmise à la Direction Laurentides-Lanaudière relativement à l'analyse de recevabilité de cette étude dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet précité.

Le ministère des Transports (MTQ) et l'agence métropolitaine de Transport (AMT) sont en discussion sur ce projet depuis 2005.

Compte tenu que le MTQ assurera le financement de la construction de ce projet à une hauteur de 75% et que les discussions avec l'AMT se poursuivront au cours des prochains mois, le MTQ ne produira pas d'avis ministériel dans le cadre de la présente consultation mais transmettra ses commentaires et préoccupations directement à l'AMT.

Nous vous signalons également que l'analyse par le MTQ des projets planifiés dans les régions des Laurentides et de Lanaudière et situés dans les MRC de Deux-Montagnes, Thérèse-de-Blainville, Les Moulins et L'Assomption relève de la Direction de Laval — Mille-Îles.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La directrice,


CHANTAL GINGRAS, ing., M.A.
CG/RM/gga

EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, chef de service
Service de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing.

DATE : Le 30 mai 2008

OBJET : **Avis de recevabilité pour le projet de train de l'Est**

V/Réf. : 3211-08-009

N/Réf. : SQA 667

COMMANDE REÇUE

Le 9 mai 2008, Mme Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, nous transmettait une demande dans le but de vérifier *la recevabilité* de l'étude d'évaluation environnementale du projet identifié en objet.

On nous demande d'indiquer pour le volet qui relève de notre champ de compétences, soit le bruit communautaire, si l'information requise à la prise de décision a été mise à notre disposition. Ainsi, nous devons indiquer « *si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif)* ». Ce projet avait fait l'objet d'une directive ministérielle en septembre 2006. En vertu de ladite directive, les questions pour lesquelles l'initiateur doit couvrir par son évaluation environnementale sont :

- le climat sonore d'origine représentatif des zones sensibles touchées;
- les nuisances causées par le bruit pendant la durée des travaux;
- l'ampleur de la modification attendue du climat sonore à la suite de la réalisation du projet;
- l'intégration de mesures d'atténuation pour réduire le bruit et la représentation cartographique du climat sonore ainsi obtenu; et le cas échéant,
- la nature de la surveillance et du suivi environnemental.

...2

NATURE DU PROJET

Le projet de *Train de l'Est* de l'Agence métropolitaine de transport vise à offrir un service de train de banlieue aux résidants de la couronne nord-est de la région métropolitaine. Une nouvelle voie ferrée de 14, 5 km sera ajoutée à une ligne existante ainsi que 11 nouvelles gares sur l'ensemble du parcours menant au centre-ville (Rapport principal, chapitre 2.1.3). Quelques ouvrages d'art seront aussi construits dont ceux pour permettre l'insertion du tracé ferroviaire dans la partie centrale de l'autoroute 640.

ÉLÉMENTS AU DOSSIER

Le Consortium *DS-SM-HMM*, en collaboration avec STV inc., a réalisé le rapport d'impact sonore pour le compte de l'initiateur (Annexe N). Une analyse comparative sur sept variantes de tracé est fournie. C'est finalement le choix du tracé qui exploite au maximum la voie actuelle de 30 km du CN (subdivision Saint-Laurent) qui a été retenu puisqu'il cause les impacts les moins importants (Rapport, chapitre 4.4).

L'essentiel des impacts sonores est uniquement le long du prolongement du chemin de fer. Les quatre nouvelles gares qui s'y rattachent ont fait l'objet d'une évaluation pour les situations qui sont les plus critiques en terme de génération de bruit. Dix sites ont servi à établir le climat sonore près de résidences où vont circuler les trains de banlieue (tableau 54). Ce sont les périodes de la journée où circuleront les trains qui ont fait l'objet de relevés horaires. Nous constatons aussi que des mesures effectuées lors de d'autres études acoustiques sont également mises à profit.

- **Procédure de collecte des données**

L'instrumentation utilisée, la calibration ainsi que le positionnement de l'appareillage pendant la prise des mesures sonores respectent les règles de l'art (Rapport final, chapitre 3.7.4.1 et Annexe N, chapitre 1.3). La validation du modèle informatique et les simulations sonores effectuées à l'aide d'un logiciel destiné aux conditions ferroviaires font en sorte que les résultats présentés soient considérés fiables (Annexe N, chapitre 1.4).

Les conditions météo répertoriées au moment des campagnes à l'aéroport P-E-Trudeau par Environnement Canada sont également annexées au rapport (Annexe N, annexe 2).

- **Climat sonore actuel**

Les sites de mesurage qui ont fait l'objet de relevés sonores, de juillet 2007 à janvier 2008, sont identifiés par leur adresse civique (Rapport, tableau 54). Ces emplacements sont tous situés près des zones sensibles adjacentes ou rapprochées du tracé retenu. Une

projection de l'impact sonore attendu lors des passages ferroviaires sur le nouveau tracé est fournie (Annexe N, chapitre 1.4). Ces estimations ont été faites à partir des conditions constatées sur une ligne de train de banlieue déjà exploitée. Des cas typiques de trains ferroviaires représentatifs du service prévu ont servi de modèle.

- **Climat sonore projeté**

Les modélisations réalisées ont été effectuées de manière à couvrir les scénarios les plus bruyants prévus dans chacune des nouvelles gares [i.e. : deux trains en attente, leur départ et leur arrivée, ainsi qu'un passage rapide sur le nouveau tronçon de la voie ferrée (Annexe N, chapitre 1.5)]. L'évaluation des impacts est exclusivement pendant les plages horaires correspondants à l'horaire du service de train prévu.

- **Identification des mesures d'atténuation (volet construction)**

Cette question est abordée de façon succincte (Rapport, chapitre 9.1.2.2) puisque les auteurs du rapport indiquent qu'il reste à faire « *l'intégration des mesures d'atténuation et des autres considérations environnementales dans les plans et devis de construction.* ». Les actions suivantes sont par contre déjà identifiées :

- Dans les secteurs résidentiels, les travaux se dérouleront principalement du lundi au vendredi entre 7 et 19 heures;
- En dehors de ces heures, une attention particulière sera apportée pour minimiser l'impact sonore (interventions non définies);
- L'entrepreneur sera responsable de procéder à des relevés sonores là où des résidences sont situées à moins de 150 mètres de la zone des travaux. Le critère du MTQ pour ses travaux routiers (indice « L₁₀ » de 75 dB) sera employé.

- **Identification des mesures d'atténuation (volet exploitation)**

Un seul site fait l'objet de mesures d'atténuation du bruit. Il s'agit du secteur du chemin de la Presqu'île où deux buttes antibruit seront construites. La réalisation d'un muret (type New Jersey) en bordure du boulevard Pierre-Legardeur est également associée à l'atténuation du bruit (Rapport, chapitre 6.5.1.10).

- **Suivi environnemental**

Le suivi environnemental comporte un volet sonore (Rapport, chapitre 9.2). Ainsi, les mêmes 12 points de relevés du bruit seront retenus. Le calendrier choisi à cet effet est de mai à septembre, l'année suivant l'entrée en service du train de l'Est.

- **Préoccupation au regard du développement durable**

L'ajout de véhicules automobiles sur les routes à la suite de la réalisation des projets de développements résidentiels prévus dans la couronne nord-est de Montréal est de nature à amplifier les problèmes de pollution atmosphérique, de consommation d'énergie non renouvelable et d'émissions de gaz à effet de serre. La réalisation d'un nouveau mode lourd de transport en commun dans une emprise ferroviaire sous-utilisée constitue une réponse associée au développement durable selon l'initiateur (Rapport, chapitre 2.7.4).

Cette prétention est cependant contestée par de *fi*ns observateurs du domaine des transports publics quand l'utilisation de ces infrastructures n'est exploitée que partiellement par rapport à leur capacité effective (The Globe and Mail, *Road to hell is paved with public transit*, 21 mai 2008).

CONCLUSION

Nous confirmons que le volet bruit de l'étude d'impact sur l'environnement est donc recevable en ce qui concerne l'information réclamée à l'initiateur, selon les prescriptions de la directive ministérielle. Nous constatons cependant que le portrait de l'environnement sonore n'a pas été effectué à l'aide de tous les indicateurs spécifiés à la directive. Ceux fournis permettent quand même la prise de décision. En fait, la pertinence des indicateurs absents sont d'une utilité douteuse compte tenu de l'horaire essentiellement diurne proposé pour l'horaire des trains (Rapport, chapitre 3.8.2). « L'attention particulière » dont doit faire l'objet les travaux de construction pourrait être plus amplement décrite afin que l'adjudicataire ait une connaissance exacte des interventions normalement attendues, advenant un débordement de l'horaire de travail.

C'est normalement à l'étape de l'analyse de la conformité environnementale que sera évaluée la concordance aux critères de bruit ambiant de nos politiques et pratiques administratives. À cette fin, le critère de référence pour le bruit en provenance d'un chantier de construction recommandé par le MDDEP réfère le jour à l'indice « L_{Aeq} », pour chacun des intervalles horaires. L'initiateur entend employer l'indice « L_{10} » préféré par le MTQ pour le suivi du bruit de chantier. Une concordance devra être recherché en terme d'impact en zone sensible sur cet aspect au voisinage des chantiers.



Jean Pierre Lefebvre, ing.
Service de la qualité de l'atmosphère



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Thérberge, chef de service
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 16 mai 2008

OBJET : **Train de l'Est – Lien ferroviaire entre
Mascouche / Terrebonne et Repentigny**

V/Réf. : 3211-08-009

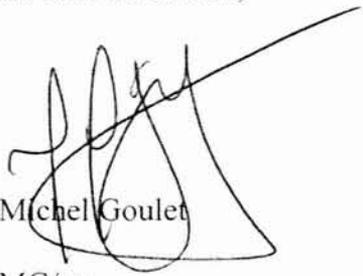
N/Réf. : SQA 667

J'accuse réception de l'information que vous nous avez transmise concernant l'objet en rubrique. Nous y avons attribué un numéro « SQA » auquel je vous prierais de référer dans vos prochaines correspondances avec nous.

Votre demande a été transmise à M. Jean Pierre Lefebvre afin qu'il y donne suite.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

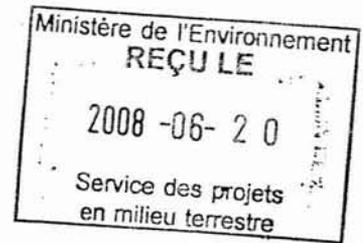
Le chef de service,


Michel Goulet

MG/sv

c. c. M. Jean Pierre Lefebvre





NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 17 juin 2008

OBJET : Note technique – Train de l'Est – Lien ferroviaire entre
Mascouche/Terrebonne et Repentigny

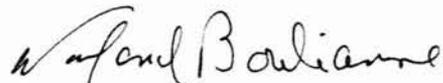
N/Réf. : SCW-496150

V/Réf. : 3211-08-009

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par Mme Sylvie Chevalier, ing., concernant le dossier précité.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec madame Chevalier au numéro de téléphone suivant : 521-3885, poste 4815.

Le chef de service,


Normand Boulianne

p.j.



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne
Chef de service

DATE : Le 17 juin 2008

OBJET : Note technique – Train de l'Est – Lien ferroviaire entre
Mascouche/Terrebonne et Repentigny

SCW-496150

Mandat

La Direction des évaluations environnementales sollicite la collaboration du Service de l'aménagement et des eaux souterraines pour l'étude de recevabilité de l'étude d'impact du projet susnommé. Il s'agit d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, i.e. l'hydrogéologie, si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif).

La présente note est basée sur le rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement, daté d'avril 2008 et réalisé par le consortium DS-SM-HMM ainsi que sur le rapport d'annexes.

Synthèse

Le projet

Le projet de train de l'Est s'inscrit dans la région nord de la ville de Montréal et dans la couronne nord-est de la région métropolitaine. Le train de l'Est circulera sur une distance totale d'environ 52 km entre la ville de Mascouche et le centre-ville de Montréal. Sur environ 9 km, il empruntera l'emprise ferroviaire du CN (subdivision Deux-Montagnes) entre la gare centrale de Montréal et la subdivision St-Laurent. Il n'y



a pas de travaux prévus sur ce tronçon. Sur les 30 km suivants, le train empruntera la subdivision St-Laurent, qui traverse la partie Nord-Est de l'île de Montréal. Ce tronçon n'est pas électrifié et devra faire l'objet d'améliorations ponctuelles. Une nouvelle voie ferrée devra être construite sur une longueur d'environ 14,5 km entre le boulevard Céline-Dion à Charlemagne et la gare terminale de Mascouche (sur 8 de ces 14,5 km, le tracé empruntera la partie centrale de l'autoroute 640). Plusieurs ouvrages d'art seront requis. Également, la construction de onze nouvelles gares et de stationnements incitatifs est prévue. Un garage pour le nettoyage des locomotives et des voitures sera situé sur le site de la gare terminale de Mascouche. C'est ce tronçon de nouvelle voie ferroviaire et les nouvelles installations situées sur son parcours qui font l'objet de l'étude d'impact.

Les eaux souterraines

La zone d'étude consiste en une vaste plaine argileuse reposant sur un socle de roches sédimentaires. La profondeur du roc varie généralement entre quelques mètres et environ 20 mètres.

Une recherche à l'aide du Système d'Information Hydrogéologique (SIH) du MDDEP a permis d'identifier 59 puits à l'intérieur de la zone d'étude ou à moins de 1 km de celle-ci. 43 puits ont été répertoriés à partir des rapports de forage requis en vertu du Règlement sur le Captage des Eaux Souterraines.

Les risques liés au projet

Concernant les eaux souterraines, pour la partie du projet concernant la voie ferrée et les gares, des impacts potentiels négatifs ont été identifiés lors des phases de pré-construction (arpentage et de relevés techniques, déboisement), de construction (organisation du chantier et aménagement des accès, circulation de la machinerie lourde et des engins de chantier, excavation et terrassement, construction des installations incluant la voie ferrée) et d'exploitation (présence des installations pour les gares et garages et entretien des installations incluant la voie ferrée). L'intensité de ces impacts et le degré de perturbation sur les eaux souterraines ont été évalués comme faibles pour les phases de construction et d'exploitation.

En phase de construction, les risques de contamination des eaux souterraines par un déversement accidentel sont décrits comme limités grâce à l'omniprésence de sols argileux imperméables. Certaines mesures sont préconisées afin d'éviter d'éventuels déversement ou fuites de contaminants (en particulier utiliser de la machinerie et des véhicules en bon état, mettre à disposition des trousseaux d'urgence de récupération de matières contaminantes et former les travailleurs sur la démarche à suivre en cas de déversement).

En phase d'exploitation, des risques de contamination peuvent provenir du graissage automatique des rails, en cas de dysfonctionnement de celui-ci. Cependant, la graisse utilisée devrait être de nature végétale, biodégradable et inoffensive pour l'environnement. Par ailleurs, les traverses utilisées pour la construction de la voie ferrée sont faites de bois traité à la créosote, ce qui peut entraîner une contamination des sols sous la voie ferrée et son emprise. À la gare de Mascouche, les entretiens des locomotives pourraient entraîner un impact sur les eaux souterraines (garage) cependant, aucun changement d'huile ne sera réalisé sur le site (présence d'un système de récupération d'huile).

Commentaires - Questions

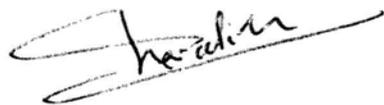
L'analyse des impacts du projet sur les eaux souterraines a été assez restreinte étant donné i) les risques limités encourus de contamination (principalement ceux de déversement accidentel ou générés par l'utilisation de bois traités et de graisse le long de la voie ferrée) et ii) l'omniprésence de sols argileux. Pour ces raisons également l'inventaire des captages dans et proche de la zone d'étude n'a pas été réalisé de façon exhaustive.

Cependant, le promoteur doit s'assurer qu'il n'existe pas de problématique locale. L'étude d'impact doit donc être complétée sur les points suivants¹ :

- Réaliser un inventaire exhaustif des captages existants à une distance de 1 km de l'emprise projetée de la voie ferrée et dans un rayon de 1 km des nouvelles gares et du garage (à noter que le SIH n'est pas complet).
- Vérifier, dans cet inventaire, s'il existe des puits résidentiels d'eau potable à risque (à moins de 100m, en aval hydraulique d'un élément du projet qui serait réalisé sur un site vulnérable). En ce cas, le promoteur devra réaliser une analyse de la qualité de l'eau du captage et un suivi sur 2 ans suite à la réalisation du projet.
- Vérifier s'il existe, à moins de 30m de l'emprise de la voie ferrée ou des nouvelles installations, un captage d'eau potable alimentant plus de 20 personnes. En ce cas, à moins de démontrer la présence d'une couche d'argile suffisante pour protéger le captage, le déplacement de celui-ci devra être prévu.

¹ Les demandes formulées par la suite sont basées sur les articles 24 et 25 du Règlement sur le Captage des Eaux Souterraines (RCES) et sur les engagements du MTQ lors de la construction de nouvelles routes.

- Vérifier, dans cet inventaire, la présence de captage d'eau de consommation de débit moyen d'exploitation de plus de 75 m³/jour ou servant à l'alimentation de plus de 20 personnes ou encore servant à des fins d'eau de source ou d'eau minérale. Si un tel captage existait, le promoteur devra vérifier si l'emprise de la voie ferrée ou d'une quelconque installation recoupe l'aire d'alimentation de ce captage (si l'aire est connue, il n'est en effet pas de la responsabilité du promoteur d'en réaliser l'étude) et si la portion concernée de l'aire est vulnérable. Si tel était le cas, le promoteur devra joindre à son étude d'impact i) un plan exhaustif de mesures d'urgence en cas de déversement accidentel en phase de construction et d'exploitation et ii) une évaluation des risques de contamination localement de la nappe par le créosote ou les graisses, accompagnée d'une évaluation du transport des contaminants jusqu'au captage d'eau potable.



Sylvie Chevalier, ing.



EXPERTISE TECHNIQUE

NATURE DE LA DEMANDE : Train de l'Est, Lien ferroviaire entre Mascouche et Charlemagne au nord-est de Montréal.

EXPERTISE DEMANDÉE PAR : Marie-Claude Théberge, chef de service, Service des projets en milieu terrestre, Direction des évaluations environnementales.

EXPERTISE ÉMISE PAR : Richard Martel

DATE : Le 5 juin 2008

N/RÉFÉRENCE : 2008-03

1. INTRODUCTION

Le 15 mai 2008, le Service des lieux contaminés recevait une demande d'expertise concernant le sujet en titre. Il s'agit d'analyser la recevabilité de l'étude d'impact déposée en formulant des questions et commentaires par écrits avant le 18 juin 2008.

2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

- Étude d'impact sur l'environnement, Projet du Train de l'Est, préparé par le consortium DS-SM-HMM en avril 2008 pour l'Agence métropolitaine de transport (2 volumes).

3. ÉNONCÉ DE LA SITUATION

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) désire implanter une nouvelle voie ferroviaire pour le transport de passagers entre Mascouche et Charlemagne au nord-est de Montréal. Cette nouvelle voie au coût de 300 M\$ et qui entrera en fonction en décembre 2010, aura une longueur d'environ 14,5 km et traversera les villes de Mascouche, Terrebonne, Repentigny et Charlemagne.

...2



De plus, 4 nouvelles gares avec stationnements (une dans chaque ville) et un garage pour locomotives (à Mascouche) s'ajoutent au projet.

De la gare de Mascouche jusqu'à l'autoroute 640, la nouvelle voie ferroviaire sera aménagée dans l'emprise de celle du Canadien Pacifique (CP) sur 1,6 km. Ensuite, la nouvelle voie sera aménagée dans l'axe est-ouest entre les deux voies de l'autoroute 640 (terrain du ministère des Transports du Québec) sur environ 8 km. La gare de Terrebonne sera aménagée entre les deux voies de l'autoroute, au centre du terre-plein. De l'autoroute 640 jusqu'à Repentigny, la nouvelle voie passera sur des terres agricoles et des terrains appartenant à l'entreprise General Dynamics (distance estimée de 3,1 km). De Repentigny jusqu'à Charlemagne, elle sera aménagée dans l'emprise de la voie ferrée du Canadien National (CN) sur 1,8 km. À Charlemagne, la nouvelle voie rejoindra la voie ferroviaire existante qui se dirige à la Gare Centrale au centre ville de Montréal.

À cela s'ajouteront deux structures d'insertion de la voie ferrée pour accéder et quitter le terre-plein de l'autoroute 640 à l'est et à l'ouest, un pont ferroviaire au dessus de la rivière Mascouche, des ouvrages de franchissement des ruisseaux Saint-Charles, du Feu et La Grande Débouche et un pont pour que le boul. Pierre-Le Gardeur puisse traverser la voie ferrée. Une passerelle pour piétons au-dessus de la voie est de la 640 permettra aux usagers de se rendre jusqu'à la gare de Terrebonne sur le terre-plein.

4. NORMES ET EXIGENCES À RESPECTER

- Loi sur la qualité de l'environnement, section IV.2.1
- Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés
- Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains
- Guide de caractérisation des terrains.

5. COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

QC-1 : Au tableau 96 en page 255, la longueur totale de chaque composante touchée par le projet est indiquée. Ainsi, on note que le parcours de la nouvelle voie ferroviaire traversera 12,3 km d'emprises (CN, CP et 640), de routes municipales et de pistes cyclables existantes; 0,127 km de cours d'eau; 1,9 km de secteurs boisé, humide et agricole et 0,554 km de secteur industriel. Pour le secteur industriel, s'agit-il entièrement du terrain de l'entreprise General Dynamics, Produits de défense et Systèmes tactiques Canada Inc. (anciennement Les Arsenaux Canadiens Inc. puis Les Technologies industrielles SNC Inc.) ? Si oui, veuillez l'indiquer.

QC-2 : Les principes de protection et de prévention énoncés dans la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (*Politique*) s'appliquent à toutes nouvelles constructions sur des terrains potentiellement contaminés. Donc, avant le début de la construction, le promoteur doit s'engager à effectuer une caractérisation de phase I conformément au Guide de caractérisation des terrains (*Guide*). Cette caractérisation consiste à faire une recherche historique afin de documenter toutes les activités s'étant déroulées ou se déroulant dans le terrain visé et pouvant possiblement contaminer les sols et les eaux souterraines et de surface. Suite aux informations de la caractérisation de phase I, il est possible que les sols du terre-plein central de l'autoroute 640; des stationnements des 4 gares; du garage à locomotives de Mascouche; des secteurs boisés, humides et en friches; des routes municipales; des pistes cyclables de même que les sédiments des cours d'eau (longueur totale de 9,253 km selon le tableau 96 en page 255) n'aient pas à être caractérisés. Le contraire est aussi possible.

QC-3 : Avant la demande de certificat d'autorisation, le promoteur doit avoir déjà réalisé une caractérisation préliminaire des terrains susceptibles d'être contaminés par des activités actuelles ou passées afin de vérifier leur conformité à l'usage futur (respect de l'annexe II du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) ou du critère C de la *Politique*). Un devis de la caractérisation préliminaire doit être déposé à la direction régionale du MDDEP. Les terrains visés se trouvent au droit du passage de la nouvelle voie ferroviaire dans le secteur industriel (554 m), dans les emprises du CN (1,8 km) et du CP (1,6 km), sur les zones des grandes cultures en milieu agricole et sur les zones qui seront occupées par les 4 gares. À cet effet, le *Guide* du MDDEP doit être suivi rigoureusement. Le choix des contaminants à analyser sera fonction de leur présence potentielle dans le sol et l'eau souterraine compte tenu des activités actuelles ou passées (voir le *Guide* en annexe IX). Par endroit, si la caractérisation préliminaire établit que des sols sont contaminés au-delà du seuil prescrit pour le futur usage, une caractérisation complémentaire sera requise avant leur excavation et leur gestion selon les règlements en vigueur.



Richard Martel



Note

DESTINATAIRE : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 25 juin 2008

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du projet « Train de l'Est — Lien
ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny »
Volet : milieux humides**

N^{os} DOSSIERS : SCW 490685; V/R : 3211-08-009; N/R : 5145-04-18

La présente fait suite à votre demande d'avis du 9 mai 2008 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet cité en objet. Les questions ou commentaires de la présente note sont axés sur le volet « milieux humides ».

La comparaison des scénarios présentés dans l'étude d'impact est évaluée sur la base de la comparaison des différents éléments rencontrés sur les tracés à l'étude. Ces éléments, tels que les milieux humides, sont alors évalués en fonction du nombre de mètres linéaires qu'ils représentent sur chacun des tracés. Ces évaluations comparatives des impacts devraient porter non pas sur une analyse des mètres linéaires affectés par la construction de la voie ferrée, mais bien sur la superficie de chacun des éléments perturbés par la mise en place des infrastructures.

Pour mesurer les impacts sur les milieux humides d'un projet, nous devons bien connaître le rôle et l'importance que ces milieux jouent dans les écosystèmes. Dans la présente étude, le promoteur devrait, en plus de caractériser le type de milieu humide, calculer les superficies par type et par unité discontinue avant la perturbation. Il est également souhaitable de mettre minimalement en relation les éléments suivants pour chacun des milieux humides :

- déterminer la connectivité du réseau hydrographique de surface;
- évaluer la présence d'un habitat privilégié pour certaines espèces terrestres et aquatiques;
- évaluer la présence d'espèces floristiques;

...2



- caractériser finement les secteurs affectés directement et indirectement par la voie ferrée.

Le cas échéant, ces critères et ces analyses permettront d'effectuer des comparaisons de variantes, l'évaluation de l'acceptabilité environnementale des mesures de minimisation qui s'imposeraient et établir des compensations nécessaires au maintien ou à l'amélioration du potentiel écologique du site. Cette évaluation doit se faire dans une perspective globale et territoriale.

En complément d'information, il serait souhaitable que le promoteur précise les éléments suivants :

- Fournir les définitions utilisées pour identifier les types de milieux humides (tourbière, marais, marécage) ainsi que la méthode d'identification et de délimitation des milieux humides :
 - photointerprétation (échelle des photographies, type de photographie, date);
 - validation terrain (contenu des fiches terrains, secteurs validés, équipements utilisés);
 - ou autres.
- Délimiter sur une carte les bassins versants des principaux cours d'eau sur la carte de l'inventaire du milieu naturel.
- Fournir l'étude de Génivar (2006b), laquelle le promoteur fait référence à plusieurs reprises.
- Décrire les mesures de compensation pour les pertes de milieux humides.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Isabelle Falardeau au numéro suivant 418 521-3907 au poste 4448.

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/IF/se



Note

DESTINATAIRE : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 20 juin 2008

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du projet « Train de l'Est — Lien
ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et Repentigny »
Volet : espèces floristiques menacées ou vulnérables**

N^{os} DOSSIERS : SCW 490685; V/R : 3211-08-009; N/R : 5145-04-18 [345]

La présente fait suite à votre demande d'avis du 9 mai 2008 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné. Nos commentaires porteront uniquement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

Après consultation de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) et d'autres sources, l'étude mentionne la présence d'EFMVS dans la zone d'étude. Elle cite particulièrement le cas de bident discoïde (*Bidens discoideus*) et de l'*Eragrostis hypnoïde*, deux espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et recensées dans des milieux palustres (secteurs de l'île Bonfoin et de l'embouchure du Ruisseau de feu). À notre avis, les espèces susceptibles d'être ainsi désignées ci-après pourraient également se retrouver dans la zone de travaux projetés : (1) dans les milieux sablonneux, le fimbristyle d'automne (*Fimbristylis autumnalis*), de rang de priorité pour la conservation S2, et le rhynchospore à petites têtes (*Rhynchospora capitellata*) de rang S2 et (2) dans l'érablière rouge, la woodwardie de Virginie (*Woodwardia virginica*) de rang S3 et le *Carex folliculata* de rang S2. Cependant, la probabilité de présence de ces espèces est jugée relativement faible dans la zone visée en raison d'intenses activités anthropiques (urbanisation, infrastructures routières, ferroviaires et de transport d'énergie électrique à haute tension, etc.) (pp. 72 à 75, 88 à 95 et 112 à 150). Le rapport du consultant affirme par ailleurs que les espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ne jouissent d'aucune protection légale au Québec (p. 96), ce qui est inexact.

L'inventaire de 2006 réalisé dans le secteur du Grand marécage, caractérisé par des marécages et des fens boisés ainsi que des forêts de feuillus et des forêts mixtes, a recensé la dryoptère de Clinton (*Dryopteris clintoniana*) de rang priorité pour la conservation S2 ainsi que l'adiante du Canada (*Adiantum pedatum*), une espèce désignée vulnérable au Québec en raison de sa vulnérabilité à la cueillette et observée dans une érablière sise à l'est de l'autoroute 25 (pp. 71, 91, 96, et carte de l'inventaire du milieu naturel).

...2



L'analyse des impacts potentiels est liée au choix de la variante du tracé Nord-A, dite le « scénario de protection du milieu naturel » qui vise la protection des habitats potentiels d'espèces visées susmentionnées, à l'exception de la portion du tracé qui fragmente partiellement le Grand marécage à l'ouest de la rue Charlemagne à Terrebonne. En guise de rappel, ce scénario favorise la traverse de la rivière des Prairies par la voie ferrée existante, utilise la bande médiane de l'autoroute 640, et longe le chemin de fer existant du Canadien Pacifique à l'ouest de la zone d'étude. Qui plus est, par ce choix, le promoteur préconise *ipso facto* un évitement volontaire des milieux fragiles en vue d'assurer la survie des populations restantes d'EFMVS potentiellement présentes dans un secteur des sites des travaux projetés (pp. 188 à 201, carte de l'inventaire du milieu naturel et carte des impacts potentiels du tracé ferroviaire).

De ce qui précède, nous demandons la prise en compte, par le promoteur, des points ci-après :

- Inventaires des EFMVS : En complément d'information, nous fournir confidentiellement un rapport contenant les renseignements suivants : détail sur les inventaires réalisés incluant, outre la localisation (notamment cartographique) des populations d'espèces relevées, l'aire couverte, la méthodologie utilisée, les relevés de terrain, les dates précises et l'identification de la (ou des) personne(s) ayant réalisé l'inventaire.
- Impacts potentiels sur quelques rares EFMVS : Nous confirmer l'absence d'habitat potentiel pour le fimbriostyle d'automne et le rhynchosporé à petites têtes, espèces qui affectionnent des milieux sablonneux ouverts, inondés périodiquement.
- Mesures d'atténuation/compensation : Si jamais les deux espèces susmentionnées devaient être découvertes et impactées, et que le principe d'évitement est hors de portée, le promoteur devra envisager, outre le programme de transplantation (à ne pas privilégier d'emblée; il s'agit d'une mesure de dernier recours), des mesures d'atténuation/compensation conformes au Guide¹ du Ministère en la matière.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Line Couillard au poste 4766.

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/OO/se

¹ COUILLARD, Line, 2007. *Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projets en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, numéros ISBN, 26P.*

DESTINATAIRE : M. Hubert Gagné
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEUR : Pierre Walsh, Ph.D.

DATE : 28 août 2008

OBJET : Projet Train de l'Est : commentaires sur la réponse de l'AMT à la question QC-21 du MDDEP
(V/V 3211-08-009) N/réf. : Savex-8007

L'Agence métropolitaine des transports a présenté un document de réponse aux questions et commentaires que le MDDEP lui a adressé sur l'étude d'impact pour le projet Train de l'Est. Notre service a formulé une question (QC-21) sur les impacts du projet sur la qualité de l'air (voir note de P. Brochu du 12 juin 2008). Le MDDEP demandait plus spécifiquement au promoteur :

- *d'estimer les concentrations maximales de particules de moins de 2,5 µm de diamètre pouvant être émises durant la phase de construction;*
- *d'estimer les concentrations maximales de bioxyde d'azote (NO₂), de bioxyde de soufre (SO₂) et de particules de moins de 2,5 µm de diamètre pouvant être émises durant la phase d'exploitation.*

Le promoteur n'a pas répondu directement au premier volet de la question. Plutôt que d'estimer les émissions de particules, il a plutôt fait valoir les mesures de mitigations qu'il entend prendre pour minimiser ces émissions durant la phase de construction. Le projet demandera la construction de bâtiments, de voies d'accès, de ponts, etc. Les mesures de mitigations comprennent :

- la désignation d'un surveillant pour effectuer la surveillance environnementale des travaux;
- l'application d'abat-poussières dans les aires de circulation des camions et de la machinerie;
- la surveillance de l'état de la machinerie et des systèmes anti-pollution;

...2

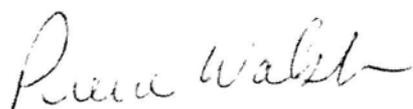


- l'arrêt des moteurs lorsque la machinerie n'est pas en fonction.

Le promoteur considère que ces mesures sont très efficaces et seront amplement suffisantes pour assurer un contrôle adéquat de la qualité de l'air pendant la période de construction. Nous considérons cette affirmation du promoteur comme un engagement à mettre en place des mesures supplémentaires en cas de plaintes.

Le deuxième volet de la question n'a pas été répondu à notre satisfaction. Selon nos sources, le promoteur pourrait trouver des références quant à des taux d'émissions sur ce type de moteurs.

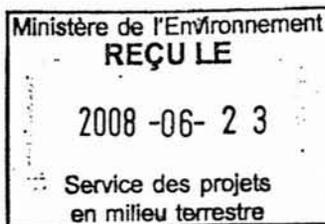
Par ailleurs, nous comprenons la complexité de réaliser une dispersion atmosphérique pour des trains en mouvement. Nous suggérons de réaliser un exercice de modélisation des émissions de trains en gare. Un modèle simple de dispersion atmosphérique pourrait alors être utilisé.



/lc

c. c. Monsieur Yves Grimard, DSÉE
Monsieur Gilles Boulet, DSÉE
M. Pierre Brochu, DSÉE

/lc



Note

NOTE : M^{me} Marie-Claude Théberge
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEUR : Yves Grimard

DATE : Le 19 juin 2008

OBJET : Demande d'avis – Projet du Train de l'Est - Lien en Mascouche,
Terrebonne et Repentigny
(V/D 3211-08-009) N/Réf. : Savex-7731

Vous trouverez, sous pli, l'avis préparé par M. Pierre Brochu, à la suite de votre demande du 15 mai 2008.

Nous demeurons disponibles pour tout autre question relevant de notre compétence.

Le chef du Service des avis et des expertises,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Yves Grimard".

Yves Grimard

YG/lc

p.j.





DÉSTINATAIRE : M. Yves Grimard, chef de service
Service des avis et des expertises

EXPÉDITEUR : Pierre Brochu, M.Sc. Toxicologue

DATE : Le 12 juin 2008

OBJET : Projet du Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche,
Terrebonne et Repentigny
(V/D 3211-08-009) N/Réf. : SAVEX - 7731

Voici mes commentaires suite à l'analyse de recevabilité du projet de construction et d'exploitation du lien ferroviaire entre Mascouche, Terrebonne et Repentigny.

Les locomotives génèrent des émissions d'oxydes d'azote, des particules fines, d'autres polluants dont les hydrocarbures, les oxydes de soufre, le monoxyde de carbone et les gaz à effet de serre (dioxyde de carbone, oxyde nitreux et méthane). D'ailleurs, un protocole d'entente a été signé en 2007 entre le gouvernement canadien et l'industrie ferroviaire pour réduire notamment les émissions d'oxydes d'azote et de gaz à effet de serre des locomotives. Les nouvelles locomotives devront respecter les normes antipolluantes de l'EPA, tandis que les anciennes devront être adéquatement modifiées ou être retirées de la circulation ferroviaire.

À la section 6.5.1.3, le promoteur précise effectivement que les locomotives fonctionnant au diesel émettent des particules fines et des gaz à effet de serre. Il conclut sans aucune donnée à l'appui que les phases de construction et d'exploitation du projet cité en rubrique n'auront qu'un faible impact sur la qualité de l'air (tableaux 93 et 94).

Nous demandons donc au promoteur d'appuyer ses affirmations en estimant par modélisation atmosphérique les concentrations maximales de certains polluants au niveau des résidences les plus à risques selon leur proximité par rapport au parcours ferroviaire et la direction des vents dominants. Le promoteur devra ainsi estimer les concentrations maximales :

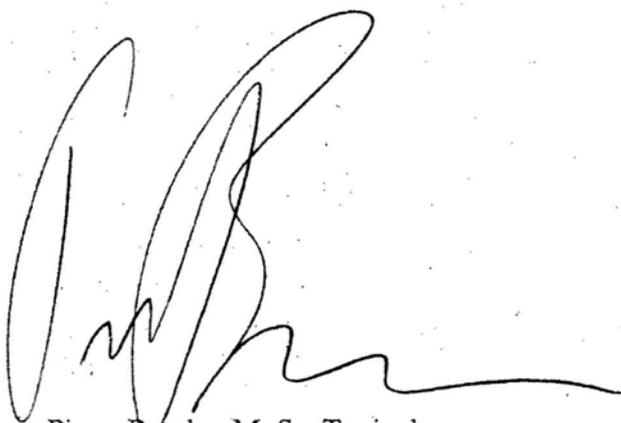
1. de particules de moins de 2,5 µm de diamètres pouvant être émises durant la phase de construction;



2. de bioxyde d'azote (NO_2), de bioxyde de soufre (SO_2) et de particules de moins de $2,5 \mu\text{m}$ de diamètres durant l'exploitation.

Les concentrations maximales de ces polluants devront être estimées avec et sans les niveaux de fond et devront être comparées avec les futures normes du projet de règlement sur l'assainissement de l'atmosphère.

La recevabilité de ce projet sera réévaluée à la lumière des ces nouvelles données.

A handwritten signature in black ink, consisting of several large, overlapping loops and a long horizontal tail.

Pierre Brochu, M. Sc. Toxicologue

PB/lc

c.c. M. Hervé Chatagnier
M. Pierre Walsh
M. Gilles Boulet

NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

DATE : 9 juillet 2008

OBJET : Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche,
Terrebonne et Repentigny - 3211-08-009

Madame,

En réponse à votre lettre du 9 mai dernier, voici nos commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact (ÉI) sur l'environnement pour l'objet mentionné en rubrique.

Dans l'ensemble, les éléments de la directive du Ministère ont été traités dans l'étude d'impact. Par ailleurs, nous avons quelques questions et commentaires concernant cette dernière.

Milieus humides :

Idéalement dans un tableau, le promoteur devrait spécifier la superficie (m²) de chaque milieu humide touché (pour l'ensemble des phases du projet) avec et sans emprise, en indiquant pour chaque superficie l'importance du milieu touché.

L'empiètement dans les milieux humides devra suivre la séquence « Éviter, minimiser, compenser ». La compensation pour les superficies de milieux humides touchées devra notamment tenir compte de la superficie et de l'importance écologique de ceux-ci. De plus, le bureau de Lanaudière de la Direction régionale tient à être consultée concernant cette compensation qui devra prioritairement se faire par l'acquisition de terrains d'intérêt qui devront être convertis en servitudes réelles de conservation à perpétuité ou autres projets de conservation d'intérêt.

Boisés :

Idéalement dans un tableau, le promoteur devrait spécifier la superficie (m²) de chaque boisé touché (pour l'ensemble des phases du projet) avec et sans emprise, en indiquant pour chaque superficie l'importance du milieu touché.

Bureau de Lanaudière

100, boul. Industriel
Repentigny (Québec) J6A 4X6
Internet: <http://www.mddep.gouv.qc.ca>

Téléphone : (450) 654-4355
Télécopieur : (450) 654-6131



Cours d'eau :

Les traverses de cours d'eau sont brièvement abordées dans l'étude d'impact (notamment dans la section 5.3.4 de l'ÉI). Il y aurait lieu de préciser davantage les infrastructures et les travaux nécessaires pour chacune des traverses, ainsi que l'empiètement de ceux-ci dans le littoral des cours d'eau concernés? Est-ce que des mesures de compensation pour l'empiètement dans le littoral des infrastructures permanentes ou temporaires plus importantes sont envisagées, particulièrement pour celles de la rivière Mascouche? etc.

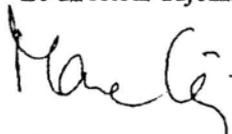
Y aura-t-il des cours d'eau (ou fossés) qui nécessiteront des modifications ?

Drainage :

Nous avons certaines inquiétudes sur le drainage de la tête du Ruisseau de Feu, suite à la mise en place des installations. De cette façon, nous tenons à être informés lorsque l'étude mentionnée en section 5.4.3 (ÉI), sera complétée.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur adjoint,



Marc Léger, ing.

ML/CL/jf



Joliette, le 17 juin 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



OBJET : Train de l'Est – Recevabilité de l'étude d'impacts
Votre dossier : 3211-08-009

Madame,

À votre demande, nous avons procédé à l'analyse de la recevabilité environnementale de l'étude d'impacts *Projet du Train de l'Est - Avril 2008* suivant la directive *Projet de train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et Repentigny – Septembre 2006*.

L'étude d'impact traite adéquatement des aspects économiques.

Toutefois, nous apprécierions que soit traitée la question suivante :

1. Quels sont les avantages financiers de l'usage d'une locomotive électrique sur la bimodale quant à son achat, aux équipements requis, leurs installations, l'exploitation, l'utilisation du train et l'entretien ?

Si de plus amples informations vous étaient nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Sylvain Laramée au 450 752-6868, poste 234.

Je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Daniel Boutin
Directeur régional

c.c. M. Éric Thomassin

Québec, le 29 mai 2008



Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Train de l'Est – Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et
Répigny**
V/dossier : 3211-08-009
N/dossier : 094846

Madame,

Je donne suite à votre lettre du 9 mai dernier nous demandant des commentaires ou des questions à formuler à l'initiateur du projet sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique.

Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact, nous sommes d'avis que les éléments relevant de notre compétence et prévus à la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable.

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

Le secrétaire du ministère,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Serge Fournier".

Serge Fournier