

---

---

# DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

## AVIS DE PROJET

Janvier 2016

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

Québec



## INTRODUCTION

---

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en douze (12) copies papier et en une copie électronique. Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est inscrit au registre prévu à l'article 118.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il est aussi transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Depuis l'entrée en vigueur des articles 115.5 à 115.12 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le 4 novembre 2011, le demandeur de toute autorisation accordée en vertu de cette loi doit, comme condition de délivrance, produire la « Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) » accompagnée des autres documents exigés par le ministre. Vous trouverez le guide explicatif ainsi que les formulaires associés à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lqe/index.htm>.

Le formulaire « avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. **Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances.** Le détail des tarifs est disponible à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm#eval>. Il est à noter que le Ministère ne pourra traiter la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet, accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales et des documents associés à la déclaration du demandeur, est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique

Édifice Marie-Guyart, 6e étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : 418 521-3933 Télécopieur : 418 644-8222

Internet : [www.mddelcc.gouv.qc.ca](http://www.mddelcc.gouv.qc.ca)

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004 et renouvelée en 2009, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (téléphone : 418 649-6444; [acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca](mailto:acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca)) afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet, son envergure et son emplacement, le Ministère pourrait avoir à consulter un ou des groupes autochtones concernés au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur pourrait être transmis à une ou des communautés autochtones afin de les informer d'un projet potentiel et de les consulter à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des autochtones.

## **Note liminaire**

L'actuel **Avis de projet** constitue une modification à un précédent avis déposé au MDDELCC en septembre 2014 par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) et portant sur le « Système de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal ».

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Date de réception Numéro de dossier
---	--

## 1. Initiateur du projet

<b>Nom :</b>	CDPQ Infra	
<b>Adresse civique :</b>	Centre CDP Capital 1000, place Jean-Paul-Riopelle, Montréal (Québec) H2Z 2B3	
<b>Adresse postale (si différente) :</b>	.....	
<b>Téléphone :</b>	+1 514 842-3261, sans frais : +1 866 330-3936	
<b>Télécopieur :</b>	+1 514 842-4833	
<b>Courriel :</b>	<b>dsmith@cdpqinfra.com</b>	
<b>Responsable du projet :</b>	Daniel Smith, Directeur, Système de transport collectif Axe A10/Centre-ville de Montréal	
<b>Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec</b>	#NEQ : 1170880398	

## 2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

<b>Nom :</b>	CIMA+	
<b>Adresse :</b>	740, rue Notre-Dame Ouest, bur.900 Montréal (Québec) H3C 3X6	
<b>Téléphone :</b>	514-337-2462	
<b>Télécopieur :</b>	514-281-1632	
<b>Courriel :</b>	<a href="mailto:jean-pierre.normand@cima.ca">jean-pierre.normand@cima.ca</a>	
<b>Responsable du projet :</b>	Jean-Pierre Normand	

## 1. Titre du projet

Projet : Transport collectif A10

## 2. Objectifs et justification du projet

### Situation actuelle

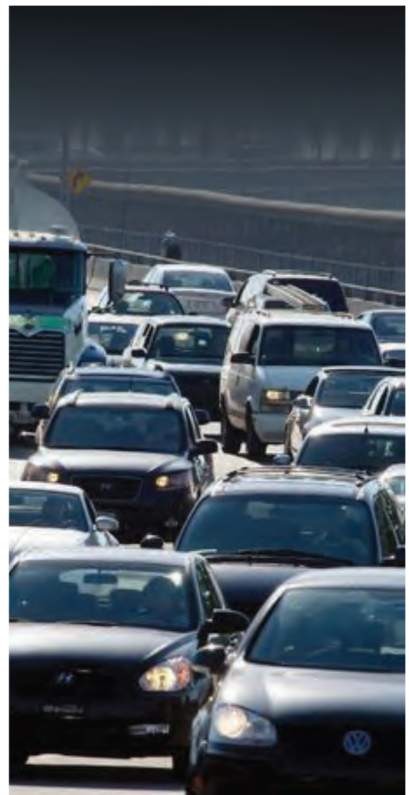
Depuis 1978, une voie réservée aux autobus de nature temporaire est en service sur le pont Champlain. Cette voie réservée est opérée à contresens de la direction de pointe et est balisée par des cônes orange qui doivent être installés et retirés manuellement à chaque jour du lundi au vendredi, en début et à la fin de chacune des deux périodes de pointe. Le caractère temporaire de l'équipement lui confère des limites opérationnelles qui se traduisent par des interruptions de service, notamment lors d'intempéries causées par des vents, de la neige ou autres aléas climatiques.

Bien que cette infrastructure soit considérée de nature temporaire, celle-ci persiste depuis 38 ans et joue un rôle central dans la mobilité entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal. En 2011, près de 20 000 déplacements dans plus de 450 autobus en direction de Montréal étaient enregistrés dans le corridor à l'étude en période de pointe du matin (de 6 h à 9 h), une augmentation de 49 % depuis 1997 (13 400 déplacements). Près de 50 % de ces usagers se déplaçaient entre 7 h 15 et 8 h 15.

Outre l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT), il y a actuellement sept (7) Autorités Organisatrices de Transport (AOT) qui exploitent environ 60 lignes d'autobus reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal et qui utilisent la voie réservée sur le pont Champlain, dont le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et six (6) Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT) de la couronne sud. La STM opère de plus deux lignes entre l'Île-des-Sœurs et l'île de Montréal.

Considérant que les composantes du service actuel de transport collectif présentent des signes évidents de saturation, les éléments justifiant le projet sont les suivants :

- La situation actuelle démontre que la capacité maximale à laquelle peut répondre le système de bus qui relie la Rive-Sud au centre-ville de Montréal est déjà atteinte, en raison de la saturation du réseau au centre-ville de Montréal.
- La problématique dans cet axe provient de l'écart de plus en plus important entre l'offre insuffisante et la demande grandissante en transport collectif, ce qui ne permet pas de freiner la progression de la congestion automobile.



- La congestion liée à la circulation automobile à Montréal, sur la Rive-Sud et dans la couronne sud en période de pointe est toujours plus importante;
- La demande potentielle en transport collectif est estimée en 2021 à 31 800 passagers en période de pointe du matin. Si l'offre actuelle en transport collectif n'est pas bonifiée, c'est 10 000 passagers en période de pointe qui devront assurer leurs déplacements par d'autres moyens.
- Outre sa limite en capacité, le système de bus ne permet pas facilement d'offrir une accessibilité universelle et n'atteint pas un haut niveau de performance au chapitre de la disponibilité et de la fiabilité du service.

### Rôle de CDPQ Infra

Une entente innovante en matière de financement d'infrastructures publiques a été conclue entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) en janvier 2015. Cette entente vise la mise en place d'un modèle d'affaires novateur pour la réalisation de grands projets d'infrastructures au Québec. En vertu de ce modèle, le gouvernement du Québec peut confier à CDPQ Infra la planification, la réalisation et l'opération d'infrastructures de transport si cette dernière croit qu'une rentabilité peut être générée par les projets.

L'entente prévoit que le gouvernement du Québec identifie les infrastructures que CDPQ Infra pourra prendre en charge. Si CDPQ Infra juge ces projets intéressants et susceptibles de générer un rendement pour ses déposants, elle en assume la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation. Le gouvernement détermine les grandes orientations des projets et valide les solutions que CDPQ Infra aura proposées sur la base de consultations avec les différentes parties prenantes. Ainsi, le gouvernement reste garant de l'intérêt collectif tout en confiant à CDPQ Infra, une institution du domaine public avec une expertise poussée en infrastructures, la réalisation d'ouvrages selon les meilleures pratiques mondiales en matière d'efficacité et de transparence.

L'entente vise en priorité, la réalisation de deux projets :

- un système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain;
- un système de transport collectif reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Montréal-Trudeau et l'ouest de l'île de Montréal.

Selon les études réalisées par le gouvernement du Québec, ces deux projets exigeront un financement de l'ordre de 5 milliards de dollars.

En juillet 2015, la Caisse de dépôt et placement du Québec a annoncé la création de sa filiale, CDPQ Infra. La création de cette filiale opérationnelle a constitué le point de départ de l'évaluation du projet actuel d'un système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et l'autoroute 10.

### Projet envisagé

Le système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain sera de type électrique à conduite automatisée et sera opéré en site propre intégral. Ce système de type métro léger sera planifié de manière à satisfaire la demande à l'horizon 2031, estimée à 36 000 déplacements en période de pointe du matin. Le système doit de plus avoir une flexibilité permettant d'accueillir éventuellement une plus grande demande.

Le projet sera développé dans le respect des principes de développement durable et de manière à :

- Accroître l'utilisation du transport collectif
- Réduire l'utilisation de l'automobile
- Favoriser l'électrification des transports
- Diminuer les émissions de GES

Le projet du système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain compte environ 15 km de corridor de rails à deux directions.

Deux (2) stations terminales (Rive-Sud et centre-ville de Montréal) et trois (3) stations intermédiaires font partie de la portée initiale du projet. La géométrie du tracé développé permet d'ajouter des stations à certains endroits, en fonction de l'évolution des besoins et de la demande.

### **3. Localisation du projet**

Bien que le tracé pour l'implantation du Projet de système de transport collectif ne soit pas définitif, il est possible de circonscrire géographiquement le corridor à l'étude. Celui-ci a une longueur d'environ 15 km. Tel que montré à la Figure 1, ce corridor s'insère dans l'emprise de l'autoroute 10, entre l'autoroute 30 et la route 132 sur la Rive-Sud, le Nouveau pont sur le Saint-Laurent (NPSL) qui remplacera l'actuel pont Champlain, les terrains à l'ouest de l'autoroute Bonaventure et le centre-ville de Montréal.

Le projet s'inscrit dans les territoires municipaux de la Ville de Brossard, compris dans l'agglomération de Longueuil, ainsi que dans les arrondissements de Verdun, Sud-Ouest et Ville-Marie de la Ville de Montréal.





Figure 1 : Emprise du projet projeté



#### 4. Propriété des terrains

Tel que représenté à la Figure 1, une bonne partie du Projet sera située dans l'emprise de l'autoroute 10 sous la juridiction du Ministère des Transports du Québec (MTQ) et sur le tablier du Nouveau pont sur le Saint-Laurent (NPSL) dont le projet est sous la responsabilité d'Infrastructure Canada (IC). D'autres propriétés publiques ou privées seront requises pour le projet.

#### 5. Description du projet

##### 5.1 Tracé et variante à l'étude

Le tracé prévoit l'implantation de 5 stations et d'environ 15 km de voies doubles. Un tracé est à l'étude depuis l'intersection des autoroutes A10 et A30 sur la rive sud, jusqu'au porte du centre-

ville de Montréal. Deux options d'emplacement de la station terminale en Rive-Sud et deux options d'entrée et de station terminale au centre-ville de Montréal font actuellement l'objet d'un examen plus détaillé. L'équipe de projet réalise actuellement les études nécessaires à l'optimisation du tracé et des options de stations terminales. Le tracé et les options sont présentés d'est en ouest, ci-après.

### Rive-Sud

Sur la Rive-Sud, deux options d'emplacement de la station terminale sont évaluées, soit dans le quadrant Est ou dans le quadrant Sud formé par l'intersection des autoroutes A10 et A30. Quelle que soit l'emplacement de la station terminale retenue, dans le quadrant Est ou Sud, une structure dédiée permet l'insertion du corridor ferroviaire dans le terre-plein central de l'autoroute 10, jusqu'aux abords du NPSL à l'ouest. Ce tracé, principalement situé au niveau du sol, emprunte les actuelles voies réservées pour autobus situées dans le terre-plein central de l'autoroute 10. Sur le NPSL, le système utilise le tablier central du pont, lequel sera dédié au transport collectif.

### Montréal

Le tracé ferroviaire traverse l'île des Sœurs dans l'axe de l'autoroute 10, puis passe au-dessus du chenal de l'île des Sœurs par une structure aérienne dédiée. Sur l'île de Montréal, le tracé s'aligne au sol dans l'axe de la rue Marc-Cantin située sur les terrains du Parc d'entreprise de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) avant de s'enfoncer en souterrain, de manière à passer sous le corridor ferroviaire du CN à l'entrée du pont Victoria.

Deux (2) options de tracé pour l'entrée au centre-ville de Montréal sont actuellement étudiées.

#### *Option de tracé en aérien*

Dans cette option, le tunnel se poursuit au-delà du canal Lachine (bassin Peel), pour refaire surface dans les environs de la rue Ottawa, le long du côté ouest des voies surélevées du CN. Le tracé s'élève par la suite à partir du niveau du sol pour terminer en structure aérienne menant à la station terminale, située au sud de la place Bonaventure, à l'intersection de la rue Saint-Antoine.

#### *Option de tracé en souterrain*

Cette option prévoit la poursuite du tracé en tunnel, jusqu'à la station terminale, laquelle serait localisée également en souterrain, près de la Place du Canada, dans l'axe de la rue Peel.

## ***5.2 Principales caractéristiques des équipements***

### Stations intermédiaires

Trois stations intermédiaires sont actuellement prévues, soit les stations du Quartier, Panama et Îles-des-Sœurs. Ces trois stations seront aménagées au centre des voies de l'autoroute 10 et disposeront d'accès universel de part et d'autre des voies. D'autres stations pourraient éventuellement s'ajouter au tracé. L'étude en cours optimisera le choix et la localisation des stations.

### Stations terminales

Sur la Rive-Sud, la station terminale est prévue dans le quadrant Sud ou dans le quadrant Est formé de l'intersection des autoroutes 10 et 30. Du côté de Montréal, la station terminale est prévue le plus près possible du terminus centre-ville actuel (terminus d'autobus centre-ville situé sous le 1000 De la Gauchetière) et d'un accès efficace au réseau du métro de Montréal. Deux (2) options d'arrivées au centre-ville de Montréal et de localisation de la station terminale sont actuellement évaluées.

### Stationnements incitatifs

Un stationnement incitatif permet aux usagers de laisser leur automobile afin d'intégrer le système de transport en commun. La réalisation du projet de transport collectif sur l'A10 doit miser sur des stationnements incitatifs dont le positionnement permet une offre efficace en vue d'un transfert modal de la voiture vers le transport en commun. L'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif à l'emplacement de la station terminale de la Rive-Sud et le réaménagement du stationnement incitatif Panama sont liés au projet actuellement à l'étude. Pour le territoire du centre-ville de Montréal, aucun stationnement incitatif n'est prévu.

### Terminus d'autobus

Il importe dans le cas du projet de transport collectif A10 qu'un terminus d'autobus soit directement connecté à la station de métro léger pour permettre un transfert rapide et efficace, favorisant la perception de continuité dans le déplacement des usagers passant d'un mode à l'autre. Les lignes actuelles d'autobus seront rabattues vers la station Panama et la station terminale Rive-Sud. Les études actuelles permettront d'identifier la localisation optimale des terminus d'autobus ainsi que le nombre de quais d'autobus à prévoir aux stations.

### Atelier-dépôt

Comme le projet vise l'implantation d'un métro léger, il est nécessaire de prévoir l'intégration d'un atelier-dépôt. Cet atelier-dépôt permet de réaliser les opérations d'entretien et de maintenance nécessaires aux équipements et permet de mettre le matériel roulant à l'abri, et au chaud à l'hiver, lorsqu'il n'est pas en exploitation, notamment la nuit. L'atelier-dépôt du projet sera aménagé à l'extrémité du tracé en Rive-Sud, soit en début de parcours du matin et en position optimale d'un point de vue opérationnel.

## **6. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet**

Le tracé du système de transport collectif A10 et ses équipements sont principalement situés dans des secteurs fortement urbanisés et dans un corridor d'infrastructures de transport ou de propriétés publiques déjà en place. L'insertion du Projet dans un tel milieu est de nature à limiter les contraintes et les impacts environnementaux anticipés en lien avec ce projet.

Les options de station terminale sur la Rive-Sud, son stationnement incitatif et l'atelier-dépôt se situent en zone agricole, dans les quadrants Sud ou Est de l'échangeur des autoroutes A10 et A30. Ce positionnement constitue une contrainte puisque ces terrains sont actuellement en zone verte selon le schéma d'aménagement du territoire. Les études à réaliser devront évaluer cet aspect en

considérant l'ensemble des paramètres qui y sont rattachés.

Le tracé à l'étude sur l'île de Montréal traverse le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (ancien Technoparc), un secteur reconnu pour avoir été utilisé comme dépotoir dans le passé et formé de terrain gagné sur le fleuve Saint-Laurent. Les caractéristiques environnementales et géotechniques de ce terrain, de même que les installations prévues pour la gestion des eaux souterraines de ce secteur, peuvent constituer des contraintes au projet. Ces caractéristiques devront être évaluées et prises en compte dans les études à réaliser.

Le tracé prévoit une nouvelle structure permettant le passage au-dessus du chenal de l'île des Sœurs, entre l'île des Sœurs et l'île de Montréal, de même que des interventions dans le bassin Peel du canal Lachine dans le cas de l'aménagement d'un tunnel par tranchée couverte. Les travaux en eaux impliqués par ces deux segments du tracé représentent des enjeux qui devront être soigneusement évalués.

Le tracé en surface puis en aérien longeant le côté ouest des voies du CN jusqu'à la station terminale de Montréal présente des contraintes physiques liées au milieu bâti de ce secteur de Montréal. Par ailleurs, les édicules et raccordement de la station terminale de Montréal, dans sa variante près de la Place du Canada, devra prendre en compte la présence possible des sépultures de l'ancien cimetière Saint-Antoine.

Le tracé et les équipements à l'étude ne traversent pas de territoires autochtones connus ou identifiés à la Carte des profils des Premières nations du ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (<http://cippp-fnpim.aadnc-aandc.gc.ca/index-fra.html>).

## **7. Principaux impacts appréhendés**

Bien que l'évaluation environnementale du projet reste à faire, aucun impact environnemental majeur sur le milieu naturel n'est anticipé puisque le tracé étudié est principalement situé le long d'axes routiers ou ferroviaires existants (A10, pont Champlain et pont de L'Île-des-Sœurs, rue Marc-Cantin, voies du CN) ou en souterrain.

Par ailleurs, des impacts positifs sont anticipés en ce qui concerne la qualité de l'air et la lutte au gaz à effet de serre, compte tenu du mode électrique de transport collectif et du transfert modal pouvant être généré par l'implantation d'un mode attractif rapide et ayant une plus grande capacité d'accueil.

Un aperçu des principaux impacts appréhendés est présenté ci-après.

### Les impacts sur le milieu physique

En période de construction, les impacts appréhendés sur le milieu physique (bruits et vibrations, qualité de l'air et poussières, gestion des eaux de surface et souterraines, gestion des sols et des sédiments, entraves à la circulation, etc.) sont a priori jugés acceptables, sous réserve de l'identification et de l'application de mesures d'atténuation appropriées pour chacun des impacts appréhendés.

Les caractéristiques environnementales et géotechniques défavorables des terrains de la rive du Saint-Laurent à Montréal, incluant le secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, peuvent représenter un enjeu environnemental et technique non négligeable pour l'implantation et l'exploitation du projet si elles sont inadéquatement prises en compte (présence de sols et eaux souterraines contaminés, biogaz, matières résiduelles, hydrocarbures libres, etc.).

Le tracé étudié devra s'harmoniser aux travaux de captage et de traitement des eaux souterraines prévus dans ces secteurs par le MDDELCC, la ville de Montréal et la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCCI) pour le captage et le traitement des eaux souterraines et ses contaminants.

Les modifications du milieu physique qui pourraient se produire lors des phases d'exploitation et d'entretien sont jugées négligeables, compte tenu des types de milieux d'insertion qui se définissent en grande partie comme des infrastructures publiques de transport. À terme, en raison du mode électrique de transport, le projet aura des effets positifs sur la qualité de l'air et la réduction des gaz à effet de serre (GES), de même qu'il pourrait mener à une réduction du bruit et des vibrations dans les axes actuels de transport en raison de la réduction du passage d'autobus.

### **Les impacts sur le milieu biologique**

Compte tenu du caractère urbanisé du milieu, les impacts appréhendés sur les composantes biologiques sont a priori jugés de faible importance.

Les impacts appréhendés du projet à Montréal pourraient s'associer à des pertes localisées d'habitats fauniques, pour le poisson, la faune aviaire et l'herpétofaune (couleuvre), notamment dans les secteurs du chenal de L'Île-des-Sœurs et du bassin Peel. Des mesures de mitigation sont à prévoir sur ces aspects.

Des pertes localisées de milieux sensibles (milieux hydriques et forestiers) sont également probables pour permettre l'aménagement de la station terminale, de l'atelier-dépôt et du stationnement incitatif dans les quadrants Sud ou Est de l'intersection des autoroutes A10 et A30.

Au moment des travaux d'implantation dans des secteurs affectés par des espèces exotiques envahissantes, celles-ci devront faire l'objet de mesures particulières visant à limiter l'étalement de ces espèces.

### **Les impacts sur le milieu humain**

En ce qui concerne le milieu humain, le projet a un potentiel d'effets positifs significatifs sur les aspects suivants :

- Amélioration de l'offre et de la fiabilité du service de transport en commun desservant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal;
- Amélioration des conditions générales de circulation routière et de transport dans la perspective d'une meilleure mobilité des personnes et des marchandises entre la Rive-Sud et Montréal;

- Amélioration de la qualité de l'air et réduction des gaz à effet de serre (GES), notamment dû à l'électrification du mode;
- Réduction du bruit et des vibrations dans les axes actuels de transport en raison de la réduction du passage d'autobus;
- Participation à la densification et la consolidation des milieux urbains desservis.

Des impacts négatifs sont toutefois appréhendés. Les plus significatifs concernent :

- Le potentiel de pression de développement sur le territoire agricole considérant l'implantation de la station terminale en zone agricole au sud de l'A30 et les impacts sur le développement et l'aménagement du territoire agricole engendrés par ces nouvelles pressions d'urbanisation;
- Les entraves à la circulation et les nuisances de chantier pendant les travaux de construction du Projet, notamment dans l'axe de l'A10, sur le nouveau pont Champlain, en bordure du chenal de l'île des Sœurs, dans le bassin Peel et au centre-ville de Montréal;
- Le patrimoine bâti, si des bâtiments d'intérêt sont impactés, de même que leur environnement visuel qui pourrait être modifié une fois les travaux terminés;
- Les entraves à la navigation de plaisance en raison des infrastructures nouvelles sur le chenal de l'île des Sœurs;
- La modification des paysages, alors que des impacts visuels sont anticipés pour la traversée du chenal de l'île des Sœurs, la section aérienne longeant la rue Marc-Cantin ainsi que l'arrivée aérienne au centre-ville de Montréal, le long des voies du CN;

## 8. Calendrier de réalisation du projet

Un calendrier de réalisation serré caractérise le projet de transport collectif A10 de la CDPQ Infra. Les grandes étapes du projet sont les suivantes :

Activités	Échéancier
Étude d'impact environnemental	1 <sup>er</sup> trimestre 2016
Autorisation gouvernementale	1 <sup>er</sup> trimestre 2017
Construction	2 <sup>e</sup> trimestre 2017
Mise en service	1 <sup>er</sup> trimestre 2021

## 9. Phases ultérieures et projets connexes

Le Projet s'inscrit dans un corridor en pleine transformation en raison du projet du NPSL piloté par

Infrastructure Canada, à titre d'exemples : des projets de densification urbaine de type « Transit Oriented Development » (TOD) dans le secteur du boulevard du Quartier à Brossard, des projets de modification de l'autoroute Bonaventure et du boulevard Robert-Bourassa à Montréal, des projets de captage et de traitement des eaux souterraines le long des berges du Saint-Laurent à Montréal, etc. Ce faisant, CDPQ Infra devra s'assurer d'une coordination étroite avec l'ensemble des partenaires présents sur le territoire traversé par le projet.

#### **10. Modalités de consultation du public**

Une consultation publique du projet sera effectuée dans le cadre des audiences publiques du BAPE déjà prévues pour ce dossier. Des rencontres de travail ont été initiées par CDPQ Infra avec divers partenaires du projet, municipalités, sociétés de transport, services publics, compagnies privées, etc.

Un plan de communication sera également développé par la CDPQ Infra avec les diverses parties prenantes du projet, représentants de la société civile, groupes autochtones, groupes environnementaux, regroupements d'usagers, etc.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts autant que je sache.

Signé le 27 janvier 2016



Daniel Smith,  
Directeur, Système de transport collectif  
Axe A10/Centre-ville de Montréal